

THÈSE présentée par :

Lionel DEBUS

soutenue en : 17 janvier 2024

pour obtenir le grade de : **Docteur de l'université de Strasbourg**

Discipline/ Spécialité : **Aménagement et Urbanisme**

Du Grenelle des Mobilités
au Réseau express métropolitain européen (REME)

*Strasbourg, récit d'une construction métropolitaine sur les rails,
entre jeux d'acteurs et recompositions territoriales*

tome 1 – manuscrit

THÈSE co-dirigée par :

M Laurent REYNÈS

Mme Cristiana MAZZONI

Professeur HDR, INSA de Strasbourg

Professeure HDR, ENSA de Paris Belleville

RAPPORTEURS :

M Antoine BEYER

Mme Karen BOWIE

Professeur des Universités HDR, CU Cergy Paris Université

Professeure émérite HDR, ENSA de Paris La Villette

EXAMINATEURS :

M Angelo BERTONI

M Laurent GUIHÉRY

Professeur HDR, ENSA de Strasbourg

Professeur des Universités HDR, CU Cergy Paris Université

*À Na et Arnold,
À ma grand-mère.*

RÉSUMÉ

Du Grenelle des Mobilités au Réseau express métropolitain et européen (REME)

Strasbourg, récit d'une construction métropolitaine sur les rails, entre jeux d'acteurs et recompositions territoriales

Comprise comme un ensemble de processus socio-économiques aux implications spatiales fortes, la métropolisation a bouleversé la relation des sociétés urbaines à leurs territoires, et impose aujourd'hui de réinterroger leur aménagement autant que le rôle des réseaux de transport dans celui-ci. Strasbourg et son intercommunalité, élevées au rang d'Eurométropole par la loi MAPTAM, ne sont pas épargnées. Alors que la métropole s'institutionnalise, l'Alsace se métropolise, avec pour conséquences notables une densification des agglomérations attractives (Strasbourg, Mulhouse, Colmar), et un régime d'urbanisation par étalement urbain, sources de déplacements pendulaires plus fréquents et plus longs. En résulte une hausse des niveaux de pollution imputable au trafic routier, qui ne satisfait plus aux exigences légales européennes et aux recommandations des autorités de santé publique. En parallèle, le système de transport strasbourgeois, conçu dans les années 1990, arrive à bout de souffle. Victimes de leur efficacité, les infrastructures et transports collectifs urbains actuels frôlent l'asphyxie et se révèlent peu adaptés aux nouvelles organisations territoriales en émergence et aux modes de vie contemporains.

Cette recherche vise dès lors à saisir les reconfigurations territoriales et les jeux d'acteurs à l'œuvre dans la fabrique métropolitaine strasbourgeoise. Elle interroge le rôle du transport ferroviaire de voyageurs et des trains du quotidien dans les processus de construction métropolitaine engagés à Strasbourg, et dans l'organisation structurelle de son aire métropolitaine transfrontalière. L'argumentaire est fondé sur l'analyse de la démarche du Grenelle des Mobilités et du projet majeur de service express régional métropolitain (SERM) ferroviaire et routier qui a émergé de cette mise au débat public : le Réseau express métropolitain et européen (REME). Il valorise à ce titre une série d'entretiens d'acteurs locaux (édiles, techniciens, associations d'usagers des transports) qui permet de cerner les différents jeux d'acteurs issus de cette concertation, ainsi que les scènes de tensions entre les autorités organisatrices et les branches SNCF.

Entre arène politique, récit collectif et territoire projeté, cette approche par le REME — dont l'égrégore est porté autant au niveau national que localement par deux stratèges de l'aménagement du territoire et de l'organisation des mobilités (loi NOTRÉ, LOM) : l'Eurométropole et la Région Grand Est — met en lumière l'émergence d'une interterritorialité fédératrice autour du rail qui redéfinit les contours métropolitains. Et la métropole strasbourgeoise de devenir un terrain d'expérimentation observé par ses paires pour la mise en service anticipée de son « *RER métropolitain* ».

Thésaurus

métropolisation — SERM — trains du quotidien — action métropolitaine — régionalisation ferroviaire

ABSTRACT

From the Grenelle des Mobilités to a metropolitan mass transit network (REME)

Stakeholders' interactions and territorial reconfigurations at play in the definition of a rail-oriented project for the Strasbourg metropolitan area.

Metropolisation, as a set of socio-economic processes with strong spatial ramifications, has overturned the relationship between urban societies and their territories, and now imposes the need to re-examine their planning as well as the inherent role of transportation networks. Despite having been promoted to the status of *Eurométropole* by the MAPTAM Law (2014), Strasbourg and its *intercommunalité* are not spared. Whilst the metropolitan institutionalisation is still under way, Alsace is also undergoing metropolisation: urban areas are growing denser and more attractive, urban sprawl reaches new high, longer commuting is more frequent, and increasing pollution levels from traffic no longer meet European legal requirements and public health authorities' guidelines. Meanwhile, the city's transport system, conceived in the 1990s, has run out of steam. Victims of their own efficiency, the current road, rail and urban public transport networks are close to asphyxiation and are no longer adapted to the new emerging territorial organisations and lifestyles. This research therefore seeks to understand the territorial reconfigurations and stakeholders' interactions at work in the construction of a rail-oriented project for the Strasbourg metropolitan area. It questions the role of passenger rail transport in the processes of metropolitan governance construction in Strasbourg and in the structural organisation of its cross-border metropolitan area. On the one hand, it is based on an analysis of the narrative that emerged from the public debate on these issues during the *Grenelle des Mobilités* debate and its major project, the *metropolitan express railway network* (REME). On the other hand, it also includes a series of interviews with local stakeholders (political figures, technicians, transport users' associations).

Between a political arena, a collective narrative and a projected territory, this REME approach highlights the emergence of a federating *interterritorialité* around rail that redefines Strasbourg metropolitan contours, the egrégore of which is collectively carried by two regional planning strategists (NOTRÉ Law, MAPTAM Law, LOM): the Eurométropole de Strasbourg and the Région Grand Est.

Thesaurus

metropolisation — SERM — mass transit — metropolitan action — railway regionalisation

REMERCIEMENTS

Mes remerciements vont en premier lieu à Laurent REYNÈS et Cristiana MAZZONI, mes codirecteurs de thèse. Leur exigence, leur confiance et leur bienveillance m'ont accompagné tout au long de ce voyage en thèse, et m'accompagneront bien au-delà de son terminus.

Je remercie également les professeurs Antoine BEYER et Karen BOWIE, rapporteurs, ainsi qu'Angelo BERTONI et Laurent GUIHÉRY, examinateurs, de m'avoir fait l'honneur de participer à mon jury de thèse. Merci d'avoir consacré un peu de votre précieux temps à la lecture et l'évaluation de ce travail doctoral. J'espère que vous y aurez trouvé matière à penser et à discuter.

Cette recherche ne serait rien sans les témoignages précieux de celles et ceux qui ont rêvé le REME. Celui-ci a commencé à prendre forme grâce au travail, aux idées et à la volonté de ces citoyennes et citoyens, de ces techniciennes et techniciens, de ces femmes et hommes politiques investis. Je suis honoré d'en être le dépositaire et d'avoir documenté certains pans discrets, secrets parfois, trop confidentiels souvent, liés à ce projet. Merci à Benoît VIMBERT (ADEUS), François GIORDANI et André ROTH (ASTUS), Adeline DIEBOLD-NICO (Région Grand Est), Mireille GAZIN et Thibaud PHILIPPS (Région Grand Est), Alain JUND (Eurométropole de Strasbourg) et Robert HERRMANN.

Je salue par ailleurs chaleureusement Valérie LEBOIS, Andreea GRIGOROVSKI, Frédéric ROSSANO, Bruno STEINER et Jean-Alain HÉRAUD pour leurs apports critiques et scientifiques. Que ce soit durant un comité de thèse, une réunion du programme POPSU, entre deux cours ou deux workshops, j'ai pris grand plaisir à parler avec vous de mon sujet.

Je remercie aussi l'Université de Strasbourg, ainsi que l'école doctorale 519 Sciences humaines et sociales — perspectives européennes et le laboratoire UR-7309 AMUP (Architecture, morphologie/morphogenèse urbaine et projet). Plus particulièrement : un grand merci à Lise LANÇON (sans qui nous ne serions rien), Florence RUDOLF, Denis BOCQUET, Pascale MERLIN, Joëlle HUBÉ, Christine FROMHOLTZ, William GASPARINI et Pascal HINTERMEYER, qui ont contribué, à un moment ou un autre, à valider l'une des nombreuses étapes de ce « *trajet* » académique. Merci également à Vincent ROBERT.

Aux premières heures, le départ en thèse a été rendu possible par le Bureau de la recherche en architecture, urbanisme et paysage (BRAUP) du ministère de la Culture et le Service déplacement de l'Eurométropole de Strasbourg. Le premier pour son octroi d'un financement sous contrat doctoral, le second, pour la création d'un poste en son sein. Aussi me dois-je de chaleureusement remercier Bruno JANSEM, Ronan GOLIAS, Éric FONTENIT, Clément GERBER, Céline OPPENHAUSER, Maéva GUIMARD, Cécile LANZA, Pierre HANAUER, Christian BERGER et Cathy GEBHART-LÉVY pour l'accueil qui m'a été fait, les discussions que nous avons pu avoir, et les travaux sur lesquels nous avons pu travailler ensemble.

Je souhaite également remercier mes collègues de l'ENSAS, grâce à qui j'ai pu me lancer dans l'enseignement et la recherche : Pierre VERCEY, l'équipe de Gérard SUTTER et Alain CARTIGNIES, et ma chère Cornélie GÉRARD. Sans oublier mes ancien-ne-s enseignant-e-s devenus ami-e-s et compères de l'atelier de projet de fin d'études *Architecture ville et territoire en transition* : Anne JAURÉGUIBERRY, Dominik NEIDLINGER, Volker ZIEGLER, Frédéric ROSSANO, Andreea GRIGOROVSKI et Julie ROBIN. Merci également à l'équipe de direction : Jean-François BRIAND, Philippe CIEREN, Sara REICHERT et Anne-Sophie HOMMEL-DOLEGA pour leur bienveillance et leur confiance inépuisables. Et bien évidemment, mes collègues du Conseil d'administration, Frédérique JEANROY et France QUÉMAREC.

Que seraient des remerciements sans dire quelques mots pour celles et ceux qui ont entrepris un voyage similaire au mien ? Doyen de mes compagnons de route pour quelques pages encore, je souhaite aux doctorants et jeunes docteurs de l'AMUP et de l'ARCHE — Marie, Béranger, Séphora, Mélanie, Chloé, Nicolas, Tristan, Mohammed, Ana et Florence — de faire bon voyage. Et surtout, d'arriver à bon port ! Merci pour ces moments toujours enrichissants, et l'ambiance pas toujours studieuse du labo ! Rendez-vous de l'autre côté.

Je tiens à ce titre à remercier toutes celles et ceux rencontrés en cours de route, et qui ont contribué à rendre mes journées de travail moins longues ou les longues soirées confinées plus joyeuses : la petite Ève, Marine et Marine, Marie, Clémence, Maxime, Vanina, Laure, Anne-Sophie, Morgane, Antoine, Léona, Téo, Julien, Léa, Claire et Maryse, Éloïse, Guillaume, Sélim-Alexandre, Aniss, Robert, Benedikt, Yonas et Julien. Merci à tous les autres, qui sont quelque part dans les méandres de mon esprit, à qui je ne pense pas nécessairement, mais qui m'ont encouragé à aller plus loin. Et merci à celles et ceux qui ont donné de leur temps pour relire ces pages : Marie-Madeleine, Marine et Marine (à nouveau), Morgan, France et Vanina.

Je souhaite enfin remercier ma famille, mes sœurs — Emilie et Olivia —, ma grand-mère Hortense, mes neveux — Arthur, le petit Léon et le tout petit Tobias — et surtout mes parents — Daniel et Patricia —, qui n'ont jamais cessé de croire en moi et de m'encourager. Je leur dois beaucoup et j'ai de la chance de les avoir.

« *On prend toujours un train pour quelque part.
Au bout du quai flottent des mains et des mouchoirs* »

Louis AMADE (1915-1992)
Préfet, auteur et parolier français.

1	INTRODUCTION GÉNÉRALE LE REME DE STRASBOURG : UNE APPROCHE MÉTROPOLITAINE PAR LA TERRITORIALITÉ DES TRAINS DU QUOTIDIEN
25	PREMIÈRE PARTIE LE TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS, SUPPORT D'UNE ACTION MÉTROPOLITAINE POUR STRUCTURER LES ESPACES MÉTROPOLISÉS
27	<i>Introduction de la partie</i>
33	CHAPITRE 1 MÉTROPOLE ET MÉTROPOLISATION. DÉFINITIONS ET ENJEUX AU PRISME DE LA MOBILITÉ
33	<i>Introduction</i>
35	1. Une définition du processus de métropolisation
38	1.1. La métropole au prisme de son historicité : retour sur trois moments métropolitains
41	1.2. Les mécanismes du couple globalisation-métropolisation à l'œuvre dans la recomposition socio-spatiale de l'urbain métropolisé
55	1.3. L'avènement de la métropole globale
65	2. La métropole comme recompositions sociospatiales : la mobilité pour dimensionner et qualifier les espaces métropolisés
67	2.1. Dimensionner la métropole
78	2.2. Qualifier les espaces métropolisés
90	3. Conclusion — des régions métropolitaines à aménager
93	CHAPITRE 2 AMÉNAGER LES MÉTROPOLISÉS AVEC LES TRAINS DU QUOTIDIEN : UNE RECONFIGURATION DES CADRES D'ACTION
93	<i>Introduction</i>
95	1. Concepts réticulaires et aménagistes d'une territorialité des réseaux
98	1.1. Le transport comme facilitateur des interrelations espace/société/territoire
107	1.2. Le transport, composante territoriale
117	1.3. Le réseau, caractéristiques spatiales et opérationnelles
132	2. Les services express régionaux métropolitains (SERM) : décarboner les mobilités pour aménager les métropoles
133	2.1. Les trains du quotidien : un paysage ferroviaire en recomposition
144	2.2. Les SERM : état des lieux d'une réflexion émergente
164	3. Conclusion — les trains du quotidien, une infrastructure territoriale pour aménager les régions métropolitaines

167	DEUXIÈME PARTIE STRASBOURG, LABORATOIRE D'UNE CONSTRUCTION MÉTROPOLITAINE AUTOUR DES MOBILITÉS FERROVIAIRES
169	<i>Introduction de la partie</i>
173	CHAPITRE 3 AUX ORIGINES DU REME, LE GRENELLE DES MOBILITÉS (2017-2020) : OBJETS, ACTEURS ET RÉGULATION D'UN PROCESSUS DE CONSTRUCTION MÉTROPOLITAINE
173	<i>Introduction</i>
176	1. Une démarche partenariale et itérative : de l'identification d'un « problème collectif » à la mise en récits et en images d'une vision territoriale
176	1.1. La nécessité de repenser le bassin de mobilité de la métropole strasbourgeoise
183	1.2. Récits, images, projets : l'élaboration collective d'une vision territoriale, un processus itératif et délicat
203	2. Une démarche confrontée à ses forces et contradictions
203	2.1. Des intentions initiales peu avouables : rendre le contournement ouest de Strasbourg acceptable
208	2.2. L'élaboration d'un récit territorial consensuel : éclairage par les stratégies d'acteurs
219	3. Conclusion — le Grenelle des Mobilités, un apprentissage de la coopération pour une métropole en transition
226	CHAPITRE 4 LE RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAINE ET EUROPÉEN (REME), LEVIER D'UNE RÉTERRITORIALISATION MÉTROPOLITAINE AUTOUR DU RAIL
226	<i>Introduction</i>
230	1. Une redéfinition de la portée spatio-temporelle de la métropole au prisme des déplacements du quotidien
230	1.1. Une étoile ferroviaire développée mais fragile
239	1.2. Du <i>MétroRhin</i> de l'Eurométropole au « RER » de l'ASTUS, premières esquisses d'un réseau ferroviaire métropolitain
244	1.3. Le REME ferroviaire et routier : esprit de synthèse, opportunisme et ambitions mesurées au prisme budgétaire
269	2. Une arène métropolitaine en construction, entre consensus interterritorial et tensions intersectorielles
269	2.1. Le cadre général de l'arène métropolitaine du REME : alliance stratégique et interdépendance sectorielle
276	2.2. Le REME entre chantiers et scènes de tension
291	2.3. Deux niveaux de gouvernance interterritoriale pour financer le projet, structurer la profusion d'acteurs et résorber les tensions
298	3. Conclusion — le Réseau express métropolitain européen, clefs d'une reconfiguration territoriale
301	CONCLUSION GÉNÉRALE ET PERSPECTIVES
304	Métropole, réseau, (inter)territorialité
307	Métropolisation et mobilités ferroviaires au prisme de l'action et de la construction métropolitaine strasbourgeoise
310	Limites et perspectives de la recherche
312	Vers l'émergence de métropoles ferroviaires?
317	BIBLIOGRAPHIE
337	<i>Table des sigles et des acronymes</i>
340	<i>Table des figures et des illustrations</i>
343	<i>Légende des cartographies du REME</i>
344	<i>Table des matières</i>

PROLOGUE

Une invitation au voyage

OUVERTURE

Une invitation au voyage

Si l'on habite près d'une gare, cela change complètement la vie. On a l'impression d'être de passage. Rien n'est jamais définitif. Un jour ou l'autre, on monte dans un train.

(MODIANO, *La Petite Bijou*)

D'une certaine manière, le travail de thèse s'apparente à un long voyage, avec ses moments d'intenses sollicitations (intellectuelles, professionnelles, sociales) et ceux d'absolue solitude. Aussi éprouvant qu'il puisse être, il n'en reste pas moins toujours dépayçant. Et alors que notre voyage s'apprête doucement à prendre fin, et que le vôtre, à la lecture de ces lignes, ne fait que commencer, prenons quelques instants pour contempler le long chemin parcouru ces dernières années.

Ce voyage commence en mai 2008, par une belle journée de printemps. Le jour où nous sommes monté, non dans un train, mais dans un tramway, pour passer l'oral d'admission à l'École d'architecture restera l'un des plus décisifs de notre parcours. Heureuse coïncidence, l'ENSA de Strasbourg se dresse sur les boulevards et jouxte la gare centrale. Celle-ci est alors en travaux, et ce depuis quelques années déjà : l'on pare sa façade wilhelminienne en grès rose d'un écrin de verre aux lignes courbes pour l'arrivée à quai tant attendue d'une ligne à grande vitesse. En intégrant ce cursus, loin de nous l'idée que nous passerions plus d'une décennie à habiter près d'une gare, qui plus est en travaux. Les années passent. Chemin faisant, nous dérivons de rencontres en découvertes, de déconvenues en belles surprises. Nous sautons d'un train à l'autre, sans trop savoir où ils mènent. C'est un peu par hasard que nous atterrissons sur les conseils du regretté Pierre VERCEY dans le 高铁¹ de Cristiana MAZZONI en 2010. Une rencontre décisive. Encouragé par celle qui deviendra notre mentore, nous abandonnons l'idée de partir pour Montréal. Et nous voilà, fin 2011, à Shanghai dans le cadre d'un programme d'échange universitaire avec

¹ En mandarin, le terme « *gāotiě* » désigne le **service de train à grande vitesse** dédié au transport de voyageurs circulant à des vitesses entre 250 km/h et 350 km/h.

le *College of architecture and urban planning* (CAUP) de l'Université Tongji. Une mégapole qui nous est familière aujourd'hui, intime ou presque, puisque nous y sommes retourné à plusieurs reprises dans le cadre de la Chaire partenariale franco-chinoise sur les *Mobilités métropolitaines innovantes* (IMM)² et de son double diplôme en Architecture et urbanisme.

Après quelques mois passés à découvrir la Chine et ses métropoles kaléidoscopiques, nous revenons à Strasbourg en 2012 pour effectuer, le temps d'une césure, un stage de quelques mois au sein du laboratoire *Architecture, morphogenèse/morphologie urbaine et projet* (UR-7309 AMUP), conjoint à l'ENSAS et l'INSA. Notre première rencontre avec la recherche s'effectue au travers du programme de recherche *Ignis Mutat Res, Penser l'architecture, la ville et les paysages au prisme de l'énergie*³. L'équipe de recherche, emmenée par Cristiana MAZZONI, développe alors une réponse intitulée « Tram-train ou l'énergie des courtes distances dans Strasbourg Métropole ». En parallèle, en préparation à un appel à projets Horizon 2020 (H2020) de la Commission européenne, nous nous intéressons aux défis sociétaux, notamment ceux liés au développement urbain durable et à l'émergence des transports intelligents. C'est par cette initiation que nous avons découvert et fait nôtres certains des thèmes propres au laboratoire AMUP : la métropolisation, les mobilités durables, la gare, le ferroviaire, le modèle de la ville des courtes distances...

Ces thèmes, nous les avons par la suite approfondis dans le cadre de notre Diplôme d'État d'Architecte, puis d'un master recherche en Urbanisme et aménagement, parcours *Architecture, structures urbaines et projet* (ASPU)⁴. Au travers de notre projet de fin d'études (PFE), d'abord. Toujours sous la direction de Cristiana MAZZONI, toujours sous le charme de Shanghai, et toujours passionné par les gares, nous soutenons en septembre 2014 notre sujet de diplôme. Intitulé *Convergences : une gare expérimentale pour la métropole chinoise du XXI^e siècle*, nous nous saisissons de la problématique de la gare centrale de Shanghai. Connecteur à grande vitesse entre le nord et le sud du pays, le massif faisceau ferroviaire et le caractère non public de la gare empêchent toutefois toute circulation et tout développement harmonieux entre le nord et le sud du quartier de la gare. Nous y répondons par la création d'ambiances et d'espaces publics, aériens et souterrains, ainsi que par un programme mixte permettant à la ville d'entrer en gare et inversement. Notre master recherche en Urbanisme et aménagement nous pousse

2 **Chaire partenariale** d'enseignement et de recherche en architecture labellisée par le ministère de la Culture, conjointe à l'ENSAS, le CAUP-Tongji, et l'entreprise Artelia (Systra, initialement). La chaire est inscrite dans l'axe *Métropolisation* du laboratoire AMUP. Elle est devenue depuis *Chaire des Mobilités en Projet*.

3 **Programme conjoint** au ministère de la Culture et de la Communication (MCC) et du Ministère de l'Environnement, du Développement durable et de l'Énergie (MEDDE).

4 **Master cohabilité** par l'Université de Strasbourg, l'École nationale supérieure d'architecture (ENSAS) et l'Institut national des sciences appliquées de Strasbourg (INSA).

cette fois à nous pencher sur la métropole strasbourgeoise et ses situations d'action. Entre ateliers de projet et mémoire de recherche, la gare et le ferroviaire restent au cœur de nos préoccupations. Pour les premiers, nous proposons un réseau express régional diamétralisé autour de Strasbourg pour ancrer la métropole dans son hinterland et le développement de quartiers de gare denses et intenses suivant le modèle des courtes distances. Pour le second, nous nous intéressons aux rôles et à la nature de la gare contemporaine, avec toujours la même certitude : l'essence des gares est celle d'un ferment métropolitain. Et c'est cette conviction profonde qui nous a poussé à poursuivre notre démarche d'investigation et à nous lancer dans la suite logique de ce long voyage, le doctorat.

Nous nous inscrivons en thèse sous la direction de Cristiana MAZZONI en 2015, au sein de l'École Doctorale des Sciences humaines et sociales — Perspectives européennes (ED-519 SHS-PE) de l'Université de Strasbourg, dans le cadre de l'équipe de l'UR-7309 AMUP. Pour ce travail, nous bénéficions alors d'un contrat doctoral du ministère de la Culture et de la Communication (2016-2018), mis en place grâce au concours vital de Bruno JANSEM, alors directeur des Transports et de la mobilité⁵ au sein de l'Eurométropole de Strasbourg, et de Ronan GOLIAS, chef du service Déplacements. En nous conférant le double statut de chercheur et d'agent territorial, ce montage hybride s'est avéré particulièrement fécond et nous a octroyé un accès facilité aux projets, terrains et acteurs locaux, tout en garantissant l'ancrage académique de notre recherche. Par réciprocité, nous alimentons également les services idoines au sein de l'administration métropolitaine dans leurs réflexions sur les projets de mobilité, les gares et leur aménagement. Ce travail se situe en conséquence à la jonction de plusieurs axes forts développés par le laboratoire AMUP, la Chaire partenariale franco-chinoise IMM et l'École d'architecture sur un sujet d'actualité pour la Ville et l'Eurométropole de Strasbourg. Un positionnement un peu particulier qui nous a permis de naviguer, tout au long de cet exercice, à la charnière du monde académique et de celui des collectivités territoriales. En 2017, à la suite du départ de Cristiana MAZZONI, appelée à prendre la tête de l'unité mixte de recherche AUSser à l'ENSA de Paris-Belleville, Laurent REYNÈS accepte de se joindre à la direction de cette thèse pour nous permettre de rester inscrit au sein du laboratoire AMUP. Au 1^{er} janvier 2019, notre contrat doctoral et nos fonctions auprès de l'Eurométropole de Strasbourg prennent fin. L'École d'architecture de Strasbourg et le laboratoire AMUP nous proposent alors un contrat à mi-temps d'assistant de recherche sur le programme POPSU 3 *Métropoles*, le temps de finaliser notre travail de thèse. La même année, un petit virus frappe le monde d'horreur et de stupéfaction et met un frein non négligeable à nos recherches.

5 La **Direction de la mobilité et des transports** (DMT) est par la suite devenue DMEPN, Direction de la mobilité, des espaces publics et naturels. Elle est aujourd'hui Direction des mobilités (DM).

Cela fait aujourd'hui près de quinze ans que le voyage en architecture a commencé. Les destinations et les trains se sont succédés à vive allure. Dernier en date, et non des moindres, donc, celui de la thèse. À nos débuts, lorsque ce train s'est lentement éloigné du quai d'embarquement, il s'est apparenté à un omnibus au trajet long et sinueux, de ceux qui s'arrêtent longtemps à chaque station et qui, étonnamment, changent de direction parfois. Il aura fallu plusieurs années avant d'atteindre une vitesse de croisière appréciable. Et alors que le terminus se profile doucement à l'horizon, nous voilà à bord d'un TGV. Par la fenêtre, sous le coup de la vitesse, la profusion d'objets observés se fond en un amas informe de lignes et de couleurs que la rétine n'imprime plus. C'est à ce moment, enfin, que l'essentiel prend forme, que l'horizon, à portée de doigt, devient intelligible, et que notre recherche (enfin !) prend tout son sens.

Ces quelques lignes ont été l'occasion d'ouvrir en douceur notre travail. Il est temps à présent de quitter la voiture prosopographique, de prendre encore un peu de vitesse et d'introduire formellement le sujet de cette thèse.

Mais avant cela, laissons-nous une dernière fois transporter :

Le singulier métaphora signifie transport d'un endroit à un autre, mais aussi "transport d'un sens propre vers un sens figuré". [...] Chaque chemin, chaque événement métrique peut être producteur de poésie, de chanson, et posséder une voix en soi. Car celui qui voyage est aussi celui qui rêve

(MAZZONI, SARTORETTI, 2017)⁶.

INTRODUCTION GÉNÉRALE

Le REME de Strasbourg :
une approche métropolitaine
par la territorialité des trains du quotidien

⁶ MAZZONI, C. et SARTORETTI, I. (2017), « Formes et lieux de la mobilité holistique : scénarii pour la gare centrale de Strasbourg ». In MAZZONI, C., BORGHI, R. (dir.), *La ville-énergie. Futurs possibles*, Paris, Éd. La Commune, coll. *Strasbourg Métropole* pp 289-301.

INTRODUCTION GÉNÉRALE

Le REME de Strasbourg, une approche métropolitaine par la territorialité des trains du quotidien

Quel rapport entre la recomposition des espaces par la métropolisation et nos politiques de mobilité ?

Comment réinterroger nos besoins de contournement routier et de transport, d'organisation des stationnements, de logistique urbaine et régionale, par exemple, à l'aune des fonctionnements renouvelés du territoire qui accompagnent sa métropolisation ?

Comment rendre cohérentes des politiques pensées à partir de nos communes et grandes collectivités, de la SNCF ou de nos sociétés d'économie mixte, fragmentées dans leurs cultures, leurs périmètres et leurs compétences ?

(HERRMANN, 2015)¹

Lors de son discours inaugural à la 24^e Rencontre de l'Agence d'urbanisme Strasbourg–Rhin Supérieur (ADEUS), en introduction au cycle de conférences intitulé *La mobilité au cœur du renouveau des territoires*, c'est avec cette série de questions que Robert HERRMANN, président de l'Eurométropole de Strasbourg et de son agence d'urbanisme, lançait un vaste chantier de réflexions sur l'adéquation des politiques et systèmes de transport strasbourgeois aux transformations auxquelles la métropole est assujettie. Et la directrice générale de l'ADEUS Anne PONS de renchérir : dans un contexte où « *la métropolisation de l'Alsace est en marche, et Strasbourg est Eurométropole [...] est arrivé le temps où l'on attend [des intercommunalités] qu'elles soient stratégiques* » (2015)². Ces interrogations et remarques, lancées par l'élu et l'urbaniste, soulignent d'entrée de jeu trois éléments de constat. D'abord, il transparaît que la métropolisation a renouvelé le fonctionnement territorial de l'agglomération strasbourgeoise et de l'ensemble de la région alsacienne, et en a recomposé les espaces, les besoins et les relations. Ensuite,

1 HERRMANN, R. (2015). « Quelles politiques de mobilités dans des territoires métropolisés ». Discours inaugural à la 24^e Rencontre de l'ADEUS et au cycle de conférences *La mobilité au cœur du renouveau des territoires*, organisé par l'ADEUS le 28 mai 2015.

2 PONS, A. (2015). « Le temps des intercommunalités stratégiques ». Discours d'introduction à la 24^e Rencontre de l'ADEUS dans le cadre du cycle de conférences *La mobilité au cœur du renouveau des territoires*, organisé par l'ADEUS le 19 novembre 2015.

face à ce débordement des enjeux que les limites institutionnelles et physiques de l'Eurométropole ne peuvent plus contenir, une coopération avec des acteurs multiples aux compétences, périmètres et champs d'action variés s'avère nécessaire pour assurer un développement cohérent du territoire. Enfin, il apparaît que les politiques de mobilité et les infrastructures de transport constituent un domaine d'action privilégié par les acteurs pour tout à la fois accompagner le développement territorial et affiner la capacité transactionnelle de l'acteur métropolitain.

Question fondamentale et approche de la recherche

Ce travail de thèse se propose donc d'interroger la relation dialogique entre processus de métropolisation, transport et territoire, et plus particulièrement le rôle que jouent les trains du quotidien dans la construction métropolitaine strasbourgeoise. Cette recherche participe en cela d'un thème largement étudié depuis peu au prisme de l'interdisciplinarité dans le domaine des études urbaines. En témoignent les travaux du géographe Guy DI MÉO, dont l'article sur la métropolisation fait aujourd'hui référence et dans lequel il invite notamment à considérer «*l'immense chantier de recherche*» (2010)³ que le phénomène constitue au prisme de trois entrées :

[Ces questions] *gravitent, d'une part, autour [...] des cadres de vie et du bien-être [...], de la qualité de vie. Elles portent, d'autre part, sur une meilleure connaissance de formes émergentes de territorialisation et reterritorialisation en rapport avec les mobilités. Elles concernent, enfin, la gouvernance et l'articulation des territoires métropolitains.*

(DI MÉO, 2010)⁴

Cet ensemble de questions est la pierre angulaire d'une démarche inductive par ailleurs nourrie d'une immersion professionnelle en collectivité territoriale. Dès lors, notre approche par la fabrique métropolitaine et notre propos reposent sur cette intuition initiale : le réseau de transport façonne le territoire autant que le territoire façonne le réseau de transport. Il s'agit ici d'interroger le processus de constitution du territoire métropolitain strasbourgeois autour du et par le réseau de transport. Cette posture est dans le prolongement des recherches menées par l'équipe AMUP dans le cadre des programmes *Ignis mutat res* (2013-2015)⁵, POPSU 2⁶ et POPSU *Métropoles*. De nombreuses thèses ont

3 DI MÉO, G. (2010). « La métropolisation. Une clé de lecture de l'organisation contemporaine des espaces géographiques ». In *L'information géographique*, Éd. Armand Colin, 2010/3 vol. 74, p. 36.

4 *Idem*, p. 37.

5 MAZZONI, C. et BORGHI, R. (dir.) (2017). *La ville-énergie. Futurs possibles*, Paris, Éd. La Commune, coll. *Strasbourg métropole*.

6 MAZZONI, C. et D'EMILIO, L. (dir.) (2014). *Images et récits pour la ville archipel*, Paris, Éd. La Commune, coll. *Strasbourg métropole*.
MAZZONI, C. et GRIGOROVSKI, A. (dir.) (2014). *Ourlets urbains dans la ville-mosaïque*, Paris, Éd. La Commune, coll. *Strasbourg métropole*.

été élaborées dans ce cadre stimulant, qui a largement contribué à l'orientation de ce travail. L'on citera en particulier celles de Luna D'EMILIO (2013)⁷ sur les figures de projet de la ville durable à Strasbourg et d'Andreea GRIGOROVSKI (2016)⁸ sur la relecture des théories et approches de l'architecture urbaine dans le cadre du projet métropolitain. Notre travail s'intéressera aux trains du quotidien en ce qu'ils sont au cœur d'actualités aussi bien strasbourgeoises que nationales : il se concentrera plus particulièrement sur la conception et le lancement du projet de Réseau express métropolitain européen (REME), ferroviaire et routier, pour desservir le bassin de mobilité de Strasbourg. Figurant parmi les premiers services express régionaux métropolitains (SERM) (bien qu'en attente d'une labélisation ministérielle), il proposera à terme une desserte ferroviaire et routière intensifiée de l'agglomération alsacienne, suivant des principes proches (mais différents) du RER parisien. Outre son caractère inédit, ce SERM constitue un cas d'étude intéressant pour éclairer les jeux d'acteurs liés à sa mise en œuvre, ainsi que les dispositifs de renforcement de la capacité d'action métropolitaine strasbourgeoise, dont il constitue un support d'expression.

Réseaux de transport, territoire et métropolisation

Réseaux de transport et territoire : un lien dialogique mis en lumière par la recherche

La question de l'inscription territoriale des réseaux a été abordée à partir des années 1990 par la recherche en général (PARROCHIA, 2001)⁹ et la géographie des transports en particulier, suivant une approche quantitative et modélisatrice appuyée sur la théorie des graphes¹⁰ pour mesurer l'importance des réseaux dans la transformation des territoires et la morphogenèse spatiale et urbaine. Sous l'impulsion de Gabriel DUPUY (1991)¹¹, un urbanisme des réseaux intègre l'agenda scientifique en France et permet le développement d'une vision réticulaire de l'espace et de son aménagement sans pour autant l'opposer fondamentalement à la pensée aménagiste aréolaire antérieure. Les travaux de Paola PUCCI se situent dans ce prolongement : en interrogeant la notion d'interconnexion et son rôle «*dans la redéfinition du rapport entre politiques infrastructurelles et politiques territoriales, en tenant compte des modalités et des formes d'action sur les nœuds*» (PUCCI et VACHERET, 1999)¹², elle invite à considérer ces

7 D'EMILIO, L. (2013). *La ville durable dans le débat français ; entre réflexion et praxis : figures de projet à l'œuvre à Strasbourg*, thèse de doctorat en urbanisme et aménagement du territoire, Strasbourg, Université de Strasbourg.

8 GRIGOROVSKI, A. (2016). *Architecture urbaine, cultures de projet et outils conceptuels en débats : "figure", "récit" et "scénario" dans la pensée et la représentation de la ville contemporaine*, thèse de doctorat en aménagement et architecture, Strasbourg, Université de Strasbourg.

9 PARROCHIA, D. (2001). « La rationalité réticulaire ». In PARROCHIA, D. (dir.). *Penser les réseaux*, Seyssel, Éd. Champ Vallon, 272 pp, pp 7-23.

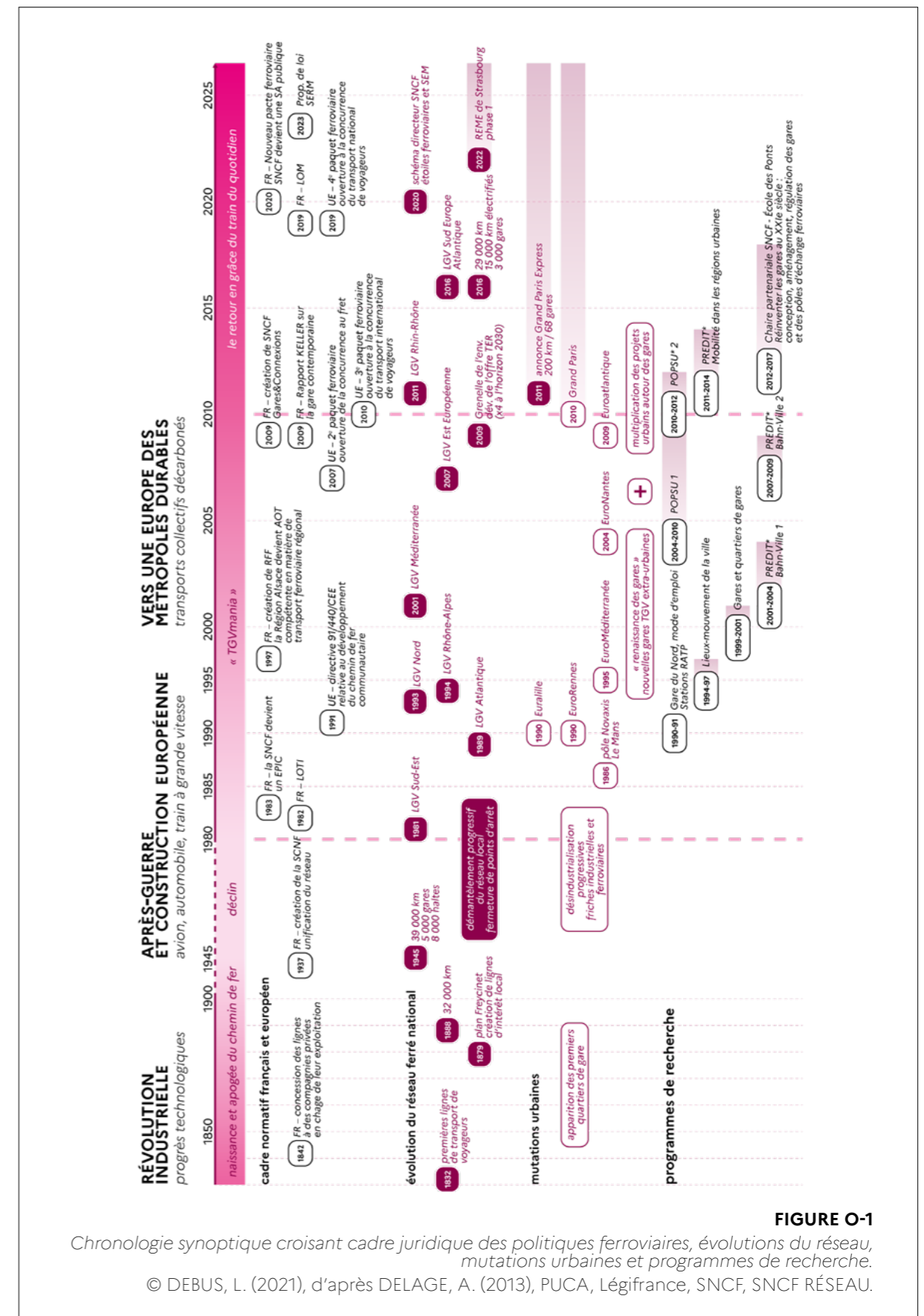
10 La **théorie des graphes** est une discipline mathématique et informatique qui étudie les graphes, des modélisations figurant les réseaux reliant des objets entre eux.

11 DUPUY, G. (1991). *L'urbanisme des réseaux, théories et méthodes*, Paris, Éd. Armand Collin, coll. *Géographie*.

12 PUCCI, P., VACHERET, G. (trad.) (1999). « Interconnexion et rôle des nœuds d'infrastructures : du sectoriel au général ». In *Flux Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et Territoires*, N°38, p. 30.

derniers autant comme un ancrage des systèmes réticulaires dans l'espace que comme objet porteur d'aménagement pour la ville. Ainsi la fin des années 1990 est-elle une période « d'hybridation du réseau technique avec le réseau habité » (PÉNY, 2017)¹³. En France, de nombreuses recherches sont ainsi lancées dans les années 2000 et 2010 et élargissent la focale réticulaire au territoire, en incluant par ailleurs davantage les acteurs engagés dans l'organisation du transport ferroviaire, ainsi que des chercheurs issus d'autres disciplines des études urbaines. C'est le cas des programmes *Bahn·Ville* (2001-2004) et *Bahn·Ville 2* (2007-2009) du PREDIT et ceux menés sur la question ferroviaire dans le cadre de la *Plateforme d'observation des projets et stratégies urbaines* (POPSU) du Puca. La réflexion s'intéresse à la construction métropolitaine suivant une approche comparative et est largement alimentée d'exemples européens ou internationaux. Les deux premiers sont des projets de coopération franco-allemands consacrés à l'étude des conditions d'une meilleure intégration des politiques d'urbanisme et de transport ferroviaire régional, et s'intéressent à la valorisation des petites gares par une approche locale centrée sur l'infrastructure de transport. Un changement d'échelle s'opère toutefois avec les travaux résultants des démarches POPSU *Europe* (2008-2010) et POPSU 2 (2010-2012), qui traitent pour leur part des stratégies métropolitaines liées à la grande vitesse et au renouvellement urbain autour des grandes gares ferroviaires. En parallèle, la recherche *Mobilités dans les régions urbaines* (2011-2014) du PREDIT s'enquiert dans une étude comparative des conditions à satisfaire pour que le transport ferroviaire puisse accompagner un développement urbain moins dispersé (GRILLET-AUBERT, 2015)¹⁴.

Une conclusion partagée par ces différentes recherches souligne le fait que la concrétisation d'un projet de transport, expression d'une volonté politique, dispose d'un impact spatial fort. En effet, « les réseaux sont source d'hétérogénéité » en cela qu'ils produisent un espace anisotrope : « le transport, outil de franchissement de la distance, permet le déplacement de personnes dans l'espace, mais pas dans toutes les directions [...] ce qui revient à dire que la distance n'est plus euclidienne, mais réticulaire » et obéit à une métrique topologique (CONESA, 2010)¹⁵. Le réseau profite par ailleurs d'une résonance territoriale certaine. D'abord, parce que les transports organisent une pratique physique des espaces qu'ils desservent, et contribuent ainsi à leur appropriation par les individus. Ensuite, parce que le réseau de



13 PÉNY, A. (2017). « L'institut Efficacity et le renouvellement de la recherche sur les gares ». In *Actes du séminaire Les gares, nouveaux villages urbains ?*, Paris, PUCA-Chaire des Gares, p. 39.

14 GRILLET-AUBERT, A. (dir.) et alii (2015). *La desserte ferroviaire des territoires périurbains, construire la ville autour des gares (Bruxelles/Milan/Paris/Washington)*. Paris, Éd. Recherche.

15 CONESA, A. (2010). *Modélisation des réseaux de transports collectifs métropolitains pour une structuration des territoires par les réseaux : applications aux régions Nord-Pas-de-Calais et Provence-Alpes-Côte d'Azur*, thèse de doctorat en géographie et aménagement, Lille, Université des Sciences et Technologie de Lille- Lille 1, p. 14.

transport, en tenant lieu de « *support organisant* » (KAUFMANN, 2002)¹⁶ aux déplacements, leur fournit de nouvelles structures spatiales et temporelles (DUPUY, 1991; CHAPELON, 1997)¹⁷ qui vont venir bousculer les agencements spatio-temporels propres au fonctionnement territorial et à ses rythmes urbains (LEPETIT et PUMAIN, 1999)¹⁸. Enfin, parce que le nouveau réseau de transport va également intervenir dans les comportements de déplacement en offrant un choix supplémentaire de parcours et en étant source d'opportunités comme de contraintes pour les individus. En s'inscrivant en réponse aux besoins de ces derniers, il rend manifestes des structures territoriales en émergence, ou en conforte d'autres en perte de vitesse, induisant de fait de nouvelles pratiques du territoire desservi. La territorialité du réseau repose donc, pour le dire trop vite, sur la dépendance réciproque entre le pouvoir politique dont il est l'artefact et des comportements individuels dont il est autant le support que l'instigateur. Le réseau constitue ainsi un « *médiateur* » (RAFFESTIN, 1982)¹⁹ autant qu'une « *stratégie spatiale* » (SACK, 1986 cité par BÉDARD, 2017)²⁰ qui permet aux individus de s'approprier (KAUFMANN, 2005)²¹ l'espace et ses ressources et composer collectivement un territoire « *bien commun* » (LAJARGE, 2012)²².

Réseaux de transport et métropolisation : la région métropolitaine comme système

Le sociologue Michel BASSAND voit dans les infrastructures de transport, supports de mobilité, aussi bien une « *condition sine qua non de la participation à la dynamique métropolitaine* » qu'autant de « *parades* » (2007)²³ contre les effets secondaires négatifs qui accompagnent la métropolisation. Universelle, protéiforme et multiscalaire, celle-ci peut se définir comme un ensemble de processus de transformation des régions urbaines qui s'applique par-delà les périmètres institutionnels et produit des espaces métropolisés aux contours changeants. La fin du XX^e siècle a ainsi vu les phénomènes de

globalisation et de mondialisation marquer l'inscription des territoires nationaux dans un « *espace des flux* » (CASTELLS, 1998)²⁴ par l'intensification des échanges de toute nature (capitaux, idées, personnes, marchandises). À l'échelon local, les dynamiques métropolisantes vont alors exposer les grandes villes à des mutations d'une large ampleur (GHORRA-GOBIN, 2010)²⁵. Phénomène majeur de ces dernières décennies, la métropolisation a fondamentalement transformé les rapports des sociétés à leur territoire et le rôle des réseaux dans les mécanismes et processus de territorialisation. En écho aux propos de Robert HERRMANN cités en ouverture, les espaces métropolisés définissent aujourd'hui un cadre d'action incontournable en matière d'aménagement qui interroge le lien entre fait métropolitain et réseaux de transport, le rôle de ces derniers dans la production territoriale, ainsi que la manière dont ils « *façonnent la "physiologie" de la métropole* » (BASSAND, 2007)²⁶.

Trois dynamiques sont à rappeler dans le cadre d'une approche métropolitaine de la territorialité des réseaux de transport ferroviaire. La première à nous concerner est l'augmentation des flux d'échanges et de mobilité, expression de reconfigurations spatiales et de la diffusion des modes de vie urbains. Avec des régions urbaines définies de manière croissante par leur inscription au sein de multiples systèmes réticulaires (ASCHER, 1995, 2005; CASTELLS, 1998)²⁷, le transport public s'érige de plus en plus comme un champ politique décisif de l'aménagement des territoires métropolitains, facteur déterminant de leur dynamisme et condition *sine qua non* de leur développement économique. Aussi, pour l'urbaniste Jean HAËNTJENS (2009)²⁸, l'organisation de services de transport collectif figure-t-elle au titre des actions permettant d'assurer durablement aux métropoles des conditions optimales d'accessibilité économique et géographique. La stratégie de mobilité devient à cet égard l'un des constituants de l'attractivité des villes, suivant « *une vision "extravertie" de la construction métropolitaine* » (SÖDERBAUM, 2003, cité par LAMOUR et DECOVILLE, 2014)²⁹ qui se traduit par des mises en connexion à échelles variables et implique des systèmes partenariaux multiniveaux. Ainsi, en réponse à une métropolisation erratique, la restructuration de l'offre de mobilité sert de prétexte à l'émergence d'une « *volonté* » et à la construction autant d'objets négociés que d'une « *capacité d'intégration fonctionnelle globale* » (CONESA, 2010)³⁰ propre aux systèmes métropolitains et à leurs acteurs.

16 KAUFMANN, V. (2002). « Temps et pratiques modales : le plus court est-il le mieux ? ». In *Recherche Transport Sécurité*, N°75, pp 131-143.

17 DUPUY, G. (1991). *Op. cit.*

CHAPELON, L. (1997). *Offre de transport et aménagement du territoire : évaluation spatio-temporelle des projets de modification de l'offre par modélisation multi-échelle des systèmes de transport*, thèse de doctorat en aménagement, Tours, CESA.

18 LEPETIT, B. et PUMAIN, D. (1999). *Temporalités urbaines*, Paris, Éd. Economica.

19 RAFFESTIN, C. (1986), « Écogenèse territoriale et territorialité ». In AURIAC, F. & BRUNET, R. (dir.). *L'espace. Jeux et enjeux*, Paris, Éd. Fayard, coll. *Nouvelle encyclopédie Diderot*, p. 183.

20 SACK, R. D. (1986). *Human territoriality. Its theory and history*. Cambridge, Cambridge University Press, pp 1-2, traduction de l'auteur.

BÉDARD, M. (2017). « Les vertus identitaire, relationnelle et heuristique de la territorialité — D'une conception culturelle à une conceptualisation tripartite ». In *Cybergeo : Revue Européenne de Géographie*, [En ligne], *Espace, Société, Territoire*, document 838, mis en ligne le 20 décembre 2017, consulté le 07 janvier 2020. URL : <http://journals.openedition.org/cybergeo/28853>.

21 KAUFMANN, V. (2005). « La mobilité au quotidien : nécessité, proposition et test d'une nouvelle approche ». In VODOZ, L., PFISTER-GIAUQUE, B. et JEMELIN, C., *Les territoires de la mobilité. L'aire du temps*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, pp 57-69.

22 LAJARGE, R. (2012). *Territorialités en développement. Contribution aux sciences territoriales*. HDR, Grenoble, Université Grenoble Alpes, p. 283.

23 BASSAND, M. (2001). « Métropoles et métropolisation ». In BASSAND, M., KAUFMANN, V., JOYE, D. (2001). *Enjeux de la sociologie urbaine*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, pp 24-25.

24 CASTELLS, M. (1998). *La société en réseaux, vol. 1, l'ère de l'information*, Paris, Éd. Fayard.

25 GHORRA-GOBIN, C. (2010). « De la métropolisation : un nouveau paradigme ? ». In *Quaderni. Communication, technologies, pouvoir*, Éd. Armand Colin, N°73 *La métropole parisienne entre récits, paroles et échanges*, p. 25.

26 BASSAND, M. (2001). *Op. cit.*, p. 25.

27 ASCHER, Fr. (1995). *Métapolis ou l'avenir des villes*, Paris, Éd. Odile Jacob.

ASCHER, Fr. (2005). « Dans une société hypertexte ». In *Sciences Humaines*, N°165, pp 23-24.

CASTELLS, M. (1998). *Op. cit.*

28 HAËNTJENS, J. (2009). « Stratégies et avenir des villes européennes ». In *Futuribles*, N°354, pp 5-17.

29 LAMOUR, Chr. et DECOVILLE, A. (2014). « Vers une territorialité métropolitaine transfrontalière hybride ? ». In *Métropoles*, N°14, p.1.

30 CONESA, A. (2010). *Op. cit.*, p. 24.

À cette première tendance qui affirme le rôle des réseaux dans le territoire et fait des métropoles des « hyper-lieux » d'échanges et de mobilité (LUSSAULT, 1998)³¹ s'en ajoute une seconde : l'attraction et la concentration de fonctions métropolitaines par les plus grandes villes. En effet, celles-ci sont devenues des réceptacles qui captent les flux et accumulent les hommes, la création de richesses, mais surtout les fonctions rares décrites comme supérieures ou stratégiques (HALBERT, 2010)³². Cette panoplie métropolitaine concourt au rayonnement et à l'attractivité de la métropole au travers de grands équipements patrimoniaux, culturels ou scientifiques, et par l'exercice d'activités de commandement liées à l'innovation ou au secteur tertiaire supérieur (BOZZANI-FRANC, 2006)³³. Ainsi, la métropolisation appelle-t-elle une réponse stratégique. La construction métropolitaine qui en résulte est à comprendre comme un processus fédérateur, mobilisateur et concerté d'élaboration de stratégies de développement et d'aménagement du territoire (JOURDAN, 2006; PARIS, 2004)³⁴. Elles peuvent se décliner, mais ne se limitent pas à la création de ces équipements structurants ou à la captation de fonctions décisionnelles (SIINO, LAUMIÈRE et LERICHE, 2004)³⁵ dans un contexte de concurrence accrue entre les systèmes métropolitains.

Dès lors, troisième tendance, les mécanismes sélectifs de polarisation et de diffusion engendrent et accentuent des inégalités sociospatiales (ORFIELD, 2003, cité par GHORRA-GOBIN, 2010)³⁶ au sein même des systèmes métropolisés. La symptomatique de la métropolisation a ainsi identifié les maux spatiaux dont souffrent les territoires contemporains. Le phénomène de périurbanisation à l'origine d'une forme urbaine diffuse, consommatrice de foncier, vient brouiller les limites de la ville, de l'urbain et du rural. Le périurbain, structuré par l'automobile, repousse toujours plus loin les marges des bassins de vie des métropoles. La multiplication exponentielle des flux remet en question la pertinence de politiques locales contraintes par des périmètres d'action restreints. Elle induit mécaniquement des effets de pollution atmosphérique et de congestion des accès routiers. En réponse à ces enjeux, la notion de région métropolitaine s'est durablement ancrée dans les sphères académiques, politiques et opérationnelles

-
- 31 LUSSAULT, M. (2017). *Hyper-lieux. Les nouvelles géographies politiques de la mondialisation*, Paris, Éd. Seuil, coll. *La couleur des idées*.
- 32 HALBERT, L. (2010). *L'avantage métropolitain*, Paris, PUF, coll. *La ville en débat*, p. 23.
- 33 BOZZANI-FRANC, S. (2006). *Grandes Vitesses, Métropolisation et Organisation des territoires : l'apport de l'intermodalité aéro-ferroviaire à grande vitesse au rayonnement métropolitain*, thèse de doctorat en géographie et aménagement, Lille, Université des Sciences et Technologie de Lille- Lille I, p. 47.
- 34 JOURDAN, G. (2006). « Le processus de métropolisation et ses spécificités en PACA ». In *Urbanisme*, Hors Série N°28, Actes du 26^e colloque de la Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme *Métropole en question, métropole en action*, pp 29-30.
- PARIS, D. (2004). « Infrastructure de transport, intégration spatiale, renouvellement urbain et construction métropolitaine : l'exemple de la métropole lilloise ». In SIINO, C., LAUMIÈRE, F. et LERICHE, F., *Métropolisation et grands équipements structurants*, Toulouse, Presses Universitaires du Mirail, pp 91-107.
- 35 SIINO, C., LAUMIÈRE, F. et LERICHE, F. (2004). *Métropolisation et grands équipements structurants*, Toulouse, Presses Universitaires du Mirail.
- 36 ORFIELD, M. (2005). *Metropolitans*, Washington D.C., Brookings Institution, cité par GHORRA-GOBIN, C. (2010). *Op. cit.*, p. 29.

de l'aménagement des territoires, et figure de manière centrale dans le *Schéma de développement de l'espace communautaire* de l'Union européenne (1999)³⁷. Elle définit ici « un système territorial concerné par la métropolisation » (CONESA, 2008)³⁸. Multiscale par nature, elle peut répondre simultanément de logiques supranationales, transfrontalières, nationales, régionales, et urbaines. En France, les politiques de décentralisation ont vu le niveau régional constituer l'échelon le plus pertinent en matière d'aménagement du territoire, et constituer « la collectivité territoriale la plus apte à intégrer l'essor métropolitain, à savoir croissance démographique et économique, extension spatiale et multiplication des échanges » (CONESA, 2008)³⁹. La littérature géographique fonde par ailleurs les « city-regions » (SHAW et SYKES, 2005)⁴⁰ — ou « régions métropolitaines » — sur l'aire d'influence des villes et les flux qui sont le résultat de la polarisation des centres urbains. À ce titre, la mobilité des navetteurs (HALBERT et al., 2006)⁴¹ en constitue l'un des révélateurs les plus concrets, et a été utilisée par l'INSEE et d'autres organismes similaires dans la définition des algorithmes statistiques propres à identifier spatialement la métropole (ORATE, 2007 ; OCDE, 2013 ; INSEE, 2020)⁴².

Action métropolitaine et politiques de déplacement : les trains du quotidien comme levier

L'emprise spatiale de l'ensemble des flux — qu'ils soient humains, économiques, matériels ou immatériels — donne ainsi corps à un espace fonctionnel qui résulte de la diffusion des modes de vie urbains. Dès lors, le construit géographique qui en résulte dépasse largement les périmètres administratifs des intercommunalités métropolitaines existantes. Or la région métropolitaine définit un ensemble d'espaces pouvant être aménagés. La difficulté réside donc dans cette pluralité territoriale et domaniale qui fait intervenir une multiplicité d'acteurs institutionnels, tous compétents au sein de périmètres plus ou moins définis. L'enjeu des stratégies d'aménagement des territoires métropolisés consiste donc à faire collaborer des structures politico-administratives lourdes, aux cadres souvent rigides, au sein de structures souples de coopération, afin de s'approcher au plus près des réalités du fait métropolitain. En

-
- 37 COMMISSION EUROPÉENNE (1999). *Schéma de développement de l'espace communautaire. Vers un développement spatial équilibré et durable du territoire de l'Union européenne*. Luxembourg, Office des publications officielles de la Commission européenne, 94 pp.
- 38 CONESA, A. (2008). « Transports et Régions métropolitaines, éléments pour une analyse territoriale et rétrospective ». In *Praxis, revue en ligne d'aménagement du territoire*, 28 pp, p. 4.
- 39 *Idem*, p. 3.
- 40 SHAW, D., SYKES, O. (2005). « Addressing Connectivity in Spatial Planning: The Case of the English Regions ». In *Planning Theory and Practices*, vol. 6, N°1, pp 11-33.
- 41 HALBERT, L., CONVERVY, F. J., THIERSTEIN, A. (2006). « Reflections on the Polycentric Metropolis ». In *Built Environment*, vol. 32, N°2, 4 pp, pp 110-113.
- 42 ORATE (2007). *Study on Urban Functions*, 253 pp.
- OCDE (2013). *Definition of Functional Urban Areas (FUA) for the OECD metropolitan database*, 9 pp.
- INSEE (2020). *Base des aires d'attraction des villes 2020*. [En ligne] publié le 17 septembre 2021, consulté le 21 octobre 2021. URL : <https://www.insee.fr/fr/information/4803954>.

outre, la primauté des flux dans la définition de la région métropolitaine induit que celle-ci est structurée par les réseaux de transport. Ils constituent ainsi un levier d'action possible en vue de corriger les disparités spatiales engendrées par la métropolisation (ORFIELD, 2003, cité par GHORRA-GOBIN, 2010)⁴³, à travers l'élaboration et l'établissement de stratégies multiscales de mise en cohérence et de cohésion spatiale. Les différents instruments de l'aménagement et documents de planification⁴⁴ incorporent ainsi les principes de solidarité et d'accessibilité territoriales pour répondre aux risques de dualisation et de fragmentation des espaces entre un cœur métropolitain et ses marges. Ils encouragent pour cela la *multi-*, *l'inter-* et la *transmodalité*⁴⁵ et préconisent le développement d'un écosystème modal (AMAR, 2015)⁴⁶ construit autour du renforcement des modes doux (marche, vélo...) ou partagés (autopartage, covoiturage) et d'une offre intégrée autour de modes de transports collectifs structurants (train, métro, tramway, bus à haut niveau de service...). À ce titre, en raison de sa qualité d'autorité organisatrice des transports (AOT) puis d'autorité organisatrice des mobilités durables (AOMD) (LOTI, 1982; LOM, 2019)⁴⁷, le Conseil régional dispose au sein de son ressort territorial d'un large jeu de compétences « *transport* » qui inclut, entre autres, l'organisation des services réguliers de transport public (ferroviaire, routier interurbain) et de transport scolaire. La loi de Modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM, 2014)⁴⁸ lui a par ailleurs conféré le rôle de chef de file en matière d'intermodalité. L'organisation de la desserte de la région métropolitaine, expression d'une politique de « *mise en accessibilité* » (CONESA, 2010)⁴⁹, bien que loin d'être homogène et conduisant nécessairement à un traitement différencié de l'accessibilité des espaces métropolisés, permet ainsi l'intégration de ces espaces aux dynamiques et processus métropolitains.

Suite à l'engagement pris par la France en 2005 de diviser par quatre ses émissions de gaz à effet de serre (GES) par rapport aux niveaux de 1990, cette stratégie doit également contribuer à la réduction

à l'horizon 2050 de 70,0 % des émissions de CO₂ dans le secteur des transports (SNBC, 2015, 2020)⁵⁰. Malgré cet engagement, les chiffres du Commissariat général au développement durable (2019)⁵¹ ont montré qu'entre 1992 et 2017, les rejets de GES des transports ont augmenté de 0,4 % par an en moyenne, avec toutefois une inversion de tendance depuis 2004. En 2017, le secteur demeurait le plus important émetteur de GES (30,0 %) et de CO₂ (38,0 %), dans un contexte de croissance continue de la mobilité sur la période 2000-2017 (+ de 5,4 %) (SARRON et SERRE, 2019)⁵². Sur cette même période, les déplacements en train ont augmenté de 36,0 % et représentaient 11,2 % du transport intérieur de voyageurs en 2017 avec un volume de transport de plus de cent dix milliards de voyageurs-kilomètres⁵³. Le secteur ferroviaire fait donc en cela figure d'une alternative pertinente au routier puisqu'en 2017, grâce à un mix énergétique français principalement d'origine décarbonée (nucléaire, hydroélectricité, énergies renouvelables...), il ne représentait que 1,8 % de la consommation énergétique (SARRON et SERRE, 2019)⁵⁴ pour seulement 0,4 % des rejets de gaz à effet de serre (GES) de l'ensemble du secteur des transports en 2013 (BRUNETIÈRE et alii, 2013)⁵⁵. Pour atteindre l'objectif d'une division par un facteur quatre des émissions de GES à l'horizon 2050, la part modale du ferroviaire devrait donc plus que doubler (POCHEZ, WAGNER et CABANNE, 2016)⁵⁶. Il faut toutefois noter qu'en 2015, lors de la COP21, la France a remplacé son objectif initial par celui d'une neutralité carbone à la même échéance, ce qui nécessiterait un facteur compris entre six et huit de réduction des rejets de gaz à effet de serre (MONOD, 2019)⁵⁷. Face à la croissance démographique attendue à l'horizon 2030, le développement du ferroviaire apparaît donc comme une priorité au niveau national aussi bien qu'à celui des Métropoles, qui vont absorber deux tiers de cette augmentation. Ainsi, faisant suite aux Assises nationales de la Mobilité, la loi du

43 ORFIELD, M. (2005). *Metropolitics*, Washington D.C., Brookings Institution, cité par GHORRA-GOBIN, C. (2010). *Op. cit.*, p. 29.

44 Au **niveau régional**, le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET). Au **niveau du bassin de vie**, le Schéma de cohérence territoriale (SCOT) et ses composantes, le Projet d'aménagement et de développement durables (PADD) et le Document d'orientation et d'objectif (DOO). Au niveau intercommunal, le Plan local d'urbanisme (PLU) et sa composante Plan de déplacements urbains (PDU).

45 La **multimodalité** décrit la possibilité de se déplacer entre deux lieux par différents modes de transport. L'**intermodalité** renvoie à l'utilisation d'au moins deux modes de transport différent dans le cadre d'un déplacement. La **transmodalité** repose sur le découplage entre un concept modal et un objet technique, ce qui revient à dire qu'un mode n'est plus synonyme à un véhicule (exemple : une ligne de bus à haut niveau de service emploie des bus suivant un concept modal qui se rapproche du tramway).

46 AMAR, G. (2016). *Homo mobilis. Une civilisation du mouvement : de la vitesse à la reliance*, Limoges, FYP éditions.

47 LOI N°82-1153 du 30 décembre 1982 d'Orientation des transports intérieurs (LOTI). URL : <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/LEGITEXT000006068730/>.

LOI N°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'Orientation des mobilités (LOM). URL : <https://www.legifrance.gouv.fr/dossierlegislatif/JORFDOLE000037646678/>.

48 LOI N°2014-58 du 27 janvier 2014 de Modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (1) (MAPTAM). URL : <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000028526298/>.

49 CONESA, A. (2010). *Op. cit.*, p. 15.

50 La **stratégie nationale bas-carbone** (SNBC) constitue la feuille de route introduite par la loi de Transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) du 17 août 2015. Elle développe en cela deux objectifs : atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050, et réduire l'empreinte carbone de la consommation des ménages. À cette fin, la SNBC définit pour cela un ensemble d'orientations pour chaque secteur d'activité et une trajectoire de réduction des émissions de gaz à effet de serre jusqu'en 2050. Adoptée une première fois en 2015, elle a été révisée en 2018-2019.

51 SARRON C., SERRE Ph. (2019). *Chiffres clés du transport 2019*. Commissariat général au développement durable, [En ligne], consulté le 17 février 2020, p. 68. URL : <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/2019-04/datalab-52-chiffres-cles-du-transport-avril2019.pdf>.

52 *Idem*.

53 Le **voyageur-kilomètre** est une unité de mesure qui équivaut au transport d'un voyageur sur une distance d'un kilomètre.

54 SARRON C., SERRE Ph. (2019). *Op. cit.*, p. 67.

55 BRUNETIÈRE, J.-R. et alii (2013). *Le facteur 4 en France : la division par 4 des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2050*. Rapport du CGEDD au MEDDE, p. 91.

56 POCHEZ, R., WAGNER, N., & CABANNE, I. (2016). *Projections de la demande de transport sur le long terme*. Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer, [En ligne], consulté le 17 février 2020, p. 169. URL : <https://www.ecologique-solaire.gouv.fr/sites/default/files/Th%C3%A9ma%20-%20Projections%20de%20la%20demande%20de%20transport%20sur%20le%20long%20terme.pdf>.

57 MONOD, O. (2019). « Le Gouvernement abandonne-t-il la division par 4 des émissions de gaz à effet de serre... ou veut-il aller plus loin ? ». In *Libération*, édition du 8 février 2019, [En ligne], consulté le 17 février 2020. URL : https://www.liberation.fr/checknews/2019/02/14/le-gouvernementabandonne-t-il-la-division-par-4-des-emissions-de-gaz-a-effet-de-serre-ou-veut-il-al_1708709.

24 décembre 2019 d'Orientation des mobilités a entériné 13,4 milliards d'euros d'investissements dans les infrastructures de transport d'ici 2022 et 14,3 milliards d'euros pour la période 2023-2027. À court terme, elle entend réserver ces financements en faveur des transports du quotidien : les trois quarts des sommes allouées seront ainsi consacrés à l'entretien et à la modernisation des réseaux ferroviaires existants. Plus précisément, 2,6 milliards d'euros sur dix ans sont destinés à la désaturation des grandes étoiles ferroviaires françaises afin de doubler la part modale du train dans la desserte régionale et métropolitaine des grands pôles urbains français. Des annonces gouvernementales très récentes vont dans ce sens, entre la promesse de développer des « RER métropolitains » dans dix métropoles françaises (ÉLYSÉE, 2022)⁵⁸, ou l'enveloppe de 100 milliards d'euros destinés au développement du ferroviaire (MATIGNON, 2023)⁵⁹. Pour la SNCF RÉSEAU, « *le chemin de fer — économe en énergie et en espace, respectueux de l'environnement — a tous les atouts pour être la colonne vertébrale des offres de transports que les grandes métropoles mettront en place* » (SNCF RÉSEAU, 2019)⁶⁰.

La métropole strasbourgeoise et son REME : un territoire d'étude

Dans ce contexte de renouveau du paysage ferroviaire français, les annonces médiatiques et les revendications politiques concernant le transport de voyageurs se multiplient. En octobre 2022, les Présidents de quinze Régions françaises appelaient ainsi de leurs vœux un « *“New Deal” ferroviaire, à la mesure des crises, des défis de nos générations et du changement climatique* » (RÉGIONS DE FRANCE, 2022)⁶¹. Quelques semaines plus tard, c'était au tour du Président MACRON d'annoncer sur les réseaux sociaux sa « *grande ambition nationale : dans dix agglomérations [...] françaises, de développer un réseau de RER, un réseau de trains urbains* » pour « *décongestionner les métropoles* » (ÉLYSÉE, 2022)⁶². Plusieurs d'entre elles travaillent activement à la création de services express métropolitains intégrés à leur offre multimodale de transport. À Strasbourg, la première phase du *Réseau express métropolitain européen* (REME) a été inaugurée au service annuel 2023 de la SNCF, le 11 décembre 2022.

58 MACRON, E. (2022, 27 novembre). *Je réponds à vos questions sur l'écologie, la suite* [Vidéo]. YouTube (00:07:08-00:09:02). URL : https://www.youtube.com/watch?v=_FmtLxUk5C4&ab_channel=EmmanuelMacron.

59 MATIGNON (2023). *Discours de la Première ministre Élisabeth BORNE — Remise du rapport du Conseil d'orientation des infrastructures (COI) et présentation d'un plan d'avenir pour les transports*. [En ligne] publié le 24 février 2023. URL : <https://www.gouvernement.fr/discours/discours-de-la-premiere-ministre-elisabeth-borne-remise-du-rapport-du-conseil-dorientation-des-infrastructures-coi-et-presentations-dun-plan-davenir-pour-les-transports>.

60 SNCF RÉSEAU (2019). « SNCF Réseau, catalyseur du développement des "réseaux express métropolitains" ». [En ligne], publié le 20 juin 2019, consulté le 6 janvier 2020. URL : <https://www.sncf-reseau.com/fr/entreprise/newsroom/actualite/sncf-reseau-catalyseur-developpement-reseaux-express-metropolitains>.

61 RÉGIONS DE FRANCE (28 novembre 2022). « Communiqué de presse. Annonce du chef de l'Etat relative aux RER métropolitains : l'appel des Régions en faveur d'un New Deal a été entendu, elles demandent rapidement des engagements à la hauteur des annonces ». URL : <https://regions-france.org/actualites/actualites-nationales/communiqu%C3%A9-annonce-chef-de-letat-relative-aux-rer-metropolitains-lappel-regions-faveur-dun-new-deal-a-ete-entendu-demandent-rapidement-engagements-a/>.

62 MACRON, E. (2022, 27 novembre). *Je réponds à vos questions sur l'écologie, la suite* [Vidéo]. YouTube (00:07:08-00:09:02). URL : https://www.youtube.com/watch?v=_FmtLxUk5C4&ab_channel=EmmanuelMacron.

Dès 2019, une première esquisse de ce projet avait été présentée à un parterre de chercheurs, de techniciens et de décideurs rassemblés à Bordeaux dans le cadre du colloque *Réseau(x) et Territoire* organisé par la Région Nouvelle-Aquitaine et le gestionnaire SNCF RÉSEAU autour de la question du rôle du ferroviaire dans les mobilités régionales et métropolitaines. Issu des réflexions menées depuis 2017 au cours du « *Grenelle des Mobilités* », le REME est ainsi le fruit d'une coopération emmenée par la Région Grand Est, la Ville et l'Eurométropole de Strasbourg avec le concours du Conseil Départemental du Bas-Rhin et des services de l'État. Cette démarche expérimentale qui a fait suite aux Assises nationales de la Mobilité procède ainsi d'une conjoncture singulière et propre à Strasbourg et son aire métropolitaine. En effet, ce moment critique coïncide avec la maturité des réseaux de tramway (mis en service en 1994) et TER (à la suite de la régionalisation ferroviaire en 1995) et la réalisation de projets d'infrastructures structurants (JUND, 2021)⁶³ qui ont rendu possible de repenser en profondeur un écosystème des transports proche de l'asphyxie. Le Grenelle a dès lors constitué un espace de réflexion pour faire émerger un ensemble de projets partenariaux pour « *redessiner le système de mobilité et l'aménagement de la région métropolitaine strasbourgeoise* » (ADEUS, 2017)⁶⁴.

Cette réflexion ne s'est par ailleurs pas arrêtée au Rhin au regard du caractère transfrontalier des enjeux métropolitains strasbourgeois. À la suite de la réforme territoriale (2015), de la création et de l'affirmation des vingt-deux Métropoles françaises (2010-2014)⁶⁵, Lille, Nice et l'Eurométropole de Strasbourg ont été appelées à coopérer avec leurs voisins européens limitrophes. La signature, le 22 janvier 2019, du traité de coopération et d'intégration franco-allemandes d'Aix-la-Chapelle, les discussions sur les freins juridiques, engagées dans les régions frontalières de l'Union européenne, et l'élaboration ou la révision de documents-cadres régionaux ou bilatéraux génèrent une conjoncture transfrontalière inédite. Au-delà de la simple coopération, ce nouveau rapport à la frontière fait de l'agglomération strasbourgeoise un laboratoire d'Europe, et cette concrétisation semble passer par une intégration européenne dans la proximité. Elle a ainsi récemment pris la forme d'un rapprochement entre la Ville et l'Eurométropole de Strasbourg, la Ville de Karlsruhe, et leurs Eurodistricts respectifs dans le cadre de la *Conférence transfrontalière des territoires de l'espace métropolitain Strasbourg-Karlsruhe*. Organisée le 27 février

63 Création d'une 4^e voie ferrée au nord de Strasbourg, Contournement ouest de Strasbourg associé à la requalification de l'actuelle A35, Rocade sud de Strasbourg, Transport en commun en site propre de l'ouest strasbourgeois (TSPO)...

Entretien avec **Alain JUND**, conseiller municipal délégué de la Ville de Strasbourg et 6^e vice-Président de l'Eurométropole de Strasbourg en charge des mobilités, des transports, des déplacements, de la politique cyclable et du plan piéton. Lors de la mandature précédente, il était conseiller municipal de la Ville de Strasbourg en charge de l'urbanisme et des mobilités. Propos recueillis le 20 avril 2021. Cf. Tome 2, **annexe 021**, pp 117-129, p. 125.

64 ADEUS (2017). *Pour un Grenelle des Mobilités : ouvrons le débat !* Strasbourg, ADEUS, p. 5.

65 Ce renforcement s'est fait en **plusieurs étapes** grâce à la loi du 16 décembre 2010 de réforme des collectivités territoriales, la loi du 27 janvier 2014 de Modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des Métropoles (MAPTAM), et la loi du 7 août 2015 portant Nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRE).

2019, elle a réuni élus et acteurs de l'économie, de l'aménagement, des transports et de la recherche autour de la question de l'opportunité de l'intégration des deux aires métropolitaines transfrontalières en un territoire moteur commun (ADEUS, 2018)⁶⁶. Nourri de réalisations récentes en matière de coopération transfrontalière et des travaux issus du Grenelle, le sujet des mobilités reste le plus concret et le plus avancé à ce jour. Plus récemment, à l'occasion des soixante ans de la signature du traité de l'Élysée — traité d'amitié franco-allemande —, la Maire de Strasbourg Jeanne BARSEGHIAN a rassemblé les représentants d'instances et édiles d'une dizaine de métropoles et de villes majeures du Rhin Supérieur à l'occasion de l'examen au Parlement européen du projet de développement des réseaux transeuropéens de transport et de la visite du ministre français des Transports Clément BEAUNE. Cette rencontre a ainsi été l'occasion de lancer les discussions sur le renforcement des liaisons transfrontalières en vue de la seconde phase du REME (post-2025), et a résulté en la production d'un manifeste appelant à faire du train la clef de voûte du développement du Rhin supérieur et de l'Union européenne (EUROMÉTROPOLE, 2023)⁶⁷.

Problématique et hypothèses de recherche

Ainsi, dans un contexte où la mobilité — voire l'hypermobilité (LE BOT, 2019)⁶⁸ — a remplacé la sédentarité « *comme fondement de notre être au monde* » (VIARD, 1994)⁶⁹, la construction métropolitaine examinée au prisme des réseaux de transport ferroviaire peut donc être entendue comme un régime de territorialisation qui cherche à rendre accessible les fonctions stratégiques et lieux rares de la métropole à l'ensemble de la population et des territoires extramétropolitains. Dès lors, autour du questionnement général de l'organisation des mobilités et des déplacements durables dans un espace métropolisé, les dynamiques de métropolisation invitent à s'interroger sur les modalités politiques et spatiales de cette territorialisation, ou pour le dire autrement, de cette construction métropolitaine par les services ferroviaires (LAMOUR et DECOVILLE, 2014)⁷⁰. Plus spécifiquement, la problématique à laquelle ce travail s'efforce de chercher une réponse pourrait s'énoncer ainsi :

*Entre espace d'expérience et horizon d'attente,
dans quel contexte et dans quelle mesure
le développement d'un service express régional métropolitain (SERM)
constitue-t-il un ressort d'actualisation
des dimensions métropolitaines de Strasbourg ?*

Cette problématique pose ainsi la question de la cohérence entre réseau ferré et territoire, de la participation du transport ferroviaire de voyageurs à une stratégie métropolitaine, et du rapport entre recomposition des espaces de la métropolisation et politiques de mobilité dans un contexte de reconfiguration des périmètres et des compétences des acteurs institutionnels et sectoriels. Si la métropolisation se traduit par une série de mutations socio-économiques, elle bouscule l'ordre établi. En parallèle, le paysage ferroviaire évolue lui aussi. Face à la confusion spatiale et l'inadéquation des périmètres institutionnels qui en résultent, en quoi le train du quotidien constitue-t-il un levier d'action publique métropolitaine ? De ce questionnement émane une intuition générale initiale. Celle d'une structuration des territoires de la métropolisation par les transports collectifs. Nous proposons dès lors deux hypothèses complémentaires.

La première est d'ordre spatial et fonctionnel : les systèmes de transport ferroviaire en projet à Strasbourg, parce qu'ils servent de support aux flux métropolitains, permettent de structurer les espaces métropolisés, de repenser les liens entre les polarités du bassin de mobilité et de dimensionner la métropole strasbourgeoise à l'aune des trains du quotidien. La seconde est d'ordre politique et transactionnel : le réseau en tant que résultat d'une coopération, parce qu'il répond à un enjeu partagé, devient le support à l'élaboration d'un récit, d'un agir et d'une interterritorialité d'envergure métropolitaine.

Dès lors, les politiques de déplacement fondées autour du train prennent un rôle inédit dans la direction donnée par l'action publique locale à la trajectoire métropolitaine strasbourgeoise. Nous situons ce travail dans les problématiques liées à la transformation en cours de la plaine alsacienne en une région métropolitaine (CONESA, 2008)⁷¹ autour de la ville de Strasbourg, sous l'effet de processus métropolisants. L'enjeu de cette recherche relève ainsi autant d'une approche de synthèse des connaissances en matière d'interrelation réseaux/territoire/métropolisation que d'une démarche inductive et qualitative visant à illustrer une dimension particulière de la construction métropolitaine strasbourgeoise (il y en a d'autres) et de ses acteurs, pour tenter de l'approcher avec réflexivité. Ce travail, notablement influencé par

66 ADEUS (2018). [En ligne] consulté le 31 mars 2019. URL : <http://www.adeus.org/agenda/conference-transfrontaliere-strasbourg-karlsruhe>.

67 EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG (2023). « Un manifeste franco-allemand pour le train ». In *Webmag Strasbourg Eurométropole*. [En ligne] consulté le 10 février 2023. URL : <https://www.strasbourg.eu/-/webmag-un-manifeste-franco-allemand-pour-le-train>.

68 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 et allemandes en matière de transport*, thèse de doctorat en aménagement de l'espace et urbanisme, Toulouse, Université de Toulouse Jean Jaurès.

69 VIARD, J. (1994). *La Société d'archipel ou les territoires du village global*, La Tour d'Aigues, DATAR-Éd. de l'Aube, coll. *Monde en cours*, p. 42.

70 LAMOUR, Chr. et DECOVILLE, A. (2014). « Vers une territorialité métropolitaine transfrontalière hybride ? ». In *Métropoles*, N°14, p.1.

71 CONESA, A. (2008). « Transports et Régions métropolitaines, éléments pour une analyse territoriale et rétrospective ». In *PRAXIS, revue électronique d'aménagement*, p. 1.

les courants de recherche contemporains sur les métropoles (POPSU), se situe ainsi à la rencontre de plusieurs disciplines des études urbaines, parmi lesquelles la géographie des transports, les sciences politiques, l'aménagement et l'architecture. Tourné vers des questions de fabrique métropolitaine, il participe d'une démarche d'aménagement du territoire.

Méthodologie et dispositif de recherche

Cette recherche a été rendue possible grâce à l'obtention d'un contrat doctoral du ministère de la Culture, et par la mise en œuvre d'une convention particulière avec l'ancienne Direction mobilité et transports (DMT)⁷² de l'Eurométropole de Strasbourg. La thèse a ainsi été réalisée pour partie dans le cadre du service Déplacements (2016-2019). Celui-ci constitue l'autorité organisatrice de mobilité durable (AOMD) au sein du périmètre eurométropolitain. Il est entre autres compétent sur les politiques de mobilités, l'organisation des transports urbains, les enjeux liés aux pôles d'échange multimodaux et aux gares routières. Cet environnement professionnel a contribué à orienter la construction de la problématique et le choix de l'objet d'étude de cette recherche. Il a également quelque peu facilité la constitution d'un réseau d'acteurs et la conduite d'une série d'entretiens avec celles et ceux impliqués dans le projet de Réseau express métropolitain et européen (REME). La suite de la recherche (2019-2022) a été menée en parallèle d'un contrat d'assistant de recherche dans le cadre du programme national POPSU *Métropoles*, au sein du laboratoire AMUP.

Le présent travail s'est nourri dès le départ des activités qui nous ont été confiées, notamment par le biais d'observations participantes lors de réunions internes sur certains projets clefs (déménagement de la gare routière, comités de pilotages interacteurs divers), à un moment où l'idée d'un « RER » strasbourgeois n'était évoquée encore que timidement, et celle d'un Grenelle des Mobilités n'avait pas encore germé. Le contexte de la recherche POPSU a également grandement marqué la réflexion sur la métropolisation et la construction métropolitaine, bien que la question ferroviaire n'y ait été abordée que de manière marginale. Elle a par ailleurs largement influé sur la réalisation de certaines cartographies qui illustrent ce manuscrit.

L'enquête de terrain que nous avons déployée est fondée sur une approche qualitative qui emprunte à la sociologie des organisations et à la sociologie de l'action publique (KNOEPFEL, LARRUE, VARONE et SAVARD, 2001; HASSENTEUFEL, 2011)⁷³. Du point de vue méthodologique, elle conjugue recherches

72 Devenue entretemps Direction mobilité, espaces publics et naturels (DMEPN) et dernièrement **Direction de la Mobilité (DM)**.

73 KNOEPFEL, P., LARRUE, C., VARONE, Fr. et SAVARD, J.-Fr. (2001). *Analyse et pilotage des politiques publiques – France, Suisse, Canada*, Montréal, Presses de l'Université du Québec, 452 pp, pp 113-146.

HASSENTEUFEL, P. (2011). *Sociologie politique : l'action publique*, Paris, Éd. Armand Colin, coll. U, 320 pp.

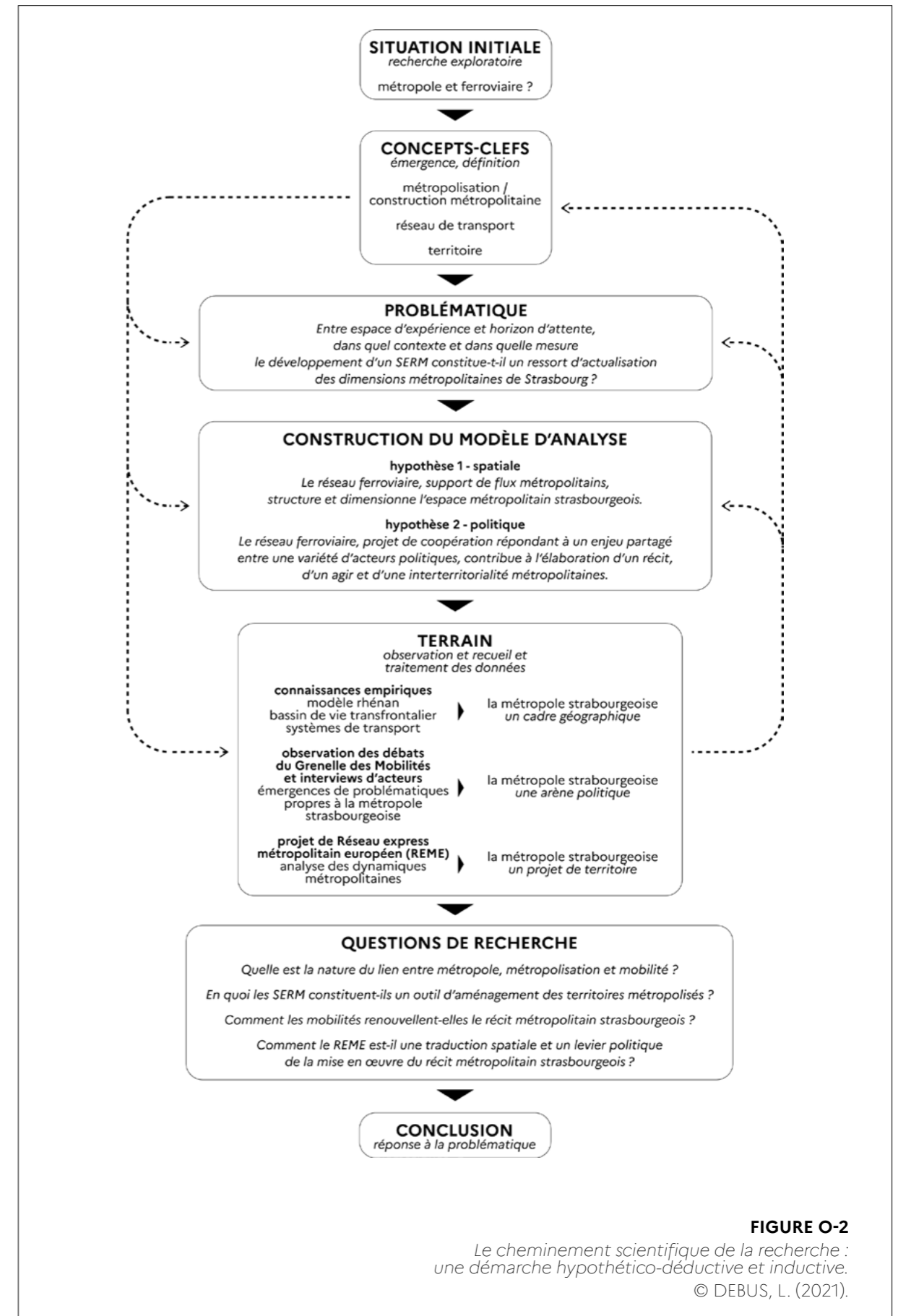


FIGURE O-2

Le cheminement scientifique de la recherche : une démarche hypothético-déductive et inductive.

© DEBUS, L. (2021).

documentaires, observations participantes et entretiens semi-directifs d'acteurs techniques, politiques et associatifs impliqués, de très près ou d'un peu plus loin, dans le pilotage de projets de transport de manière générale, et plus spécifiquement, dans le pilotage et la mise en œuvre du REME.

Les *recherches documentaires* ont un double objectif. Elles documentent d'une part le processus de projet à chaque point d'étape (c'est-à-dire lorsque les acteurs communiquent et dévoilent un état d'avancement), et permettent d'accroître les connaissances sur le contexte local strasbourgeois. La prospection a d'abord porté sur des documents techniques de la DMT ainsi que des publications de l'observatoire des mobilités de l'Agence d'urbanisme de Strasbourg-Rhin supérieur (ADEUS), qui ont éclairé les enjeux liés à l'écosystème mobilitaire métropolitain. De la même manière, les documents de planification et d'urbanisme ont été mobilisés pour appréhender l'enchevêtrement des cadres d'action et la place du ferroviaire dans les politiques locales (PLUi, plan de déplacements urbains, schéma de cohérence territoriale de la région de Strasbourg...) et régionales (démarche interSCOT, schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'équilibre des territoires...). Elle s'est également intéressée à l'ensemble des documents issus de la démarche du Grenelle des Mobilités, au regard de sa portée spatiale, de ses temporalités, des étapes du processus consultatif, de l'organisation du système d'acteurs et du type de décisions prises. Des coupures de presse issues de la presse locale ou spécialisée ont permis de rester au fait de l'actualité autour de ces questions et d'autres, notamment au sujet des réflexions de SNCF RÉSEAU sur les SEM. Les publications de l'*Association des usagers des transports urbains strasbourgeois* (ASTUS) ou de l'*Association de prospective rhénane* (APR) se sont à ce titre également révélées très pertinentes. Enfin, les délibérations adoptées par le Conseil de l'Eurométropole et le Conseil régional ont aussi intégré le corpus (il était nécessaire toutefois d'attendre que les décisions soient portées au vote des deux assemblées pour pouvoir en tenir compte). Tout au long de la recherche, l'*observation participante*⁷⁴ a permis de prendre part à des événements marquants de la démarche Grenelle et de la fabrique métropolitaine en général. Une série de comptes-rendus en annexe (**tome II**) détaille ainsi la participation à des séminaires de recherche sur la question métropolitaine au prisme des transports, des réunions publiques d'information sur l'avancement de la démarche du Grenelle des Mobilités, et des conférences franco-allemandes multiacteurs sur l'espace métropolitain Strasbourg-Karlsruhe. L'état d'avancement des discussions avec les partenaires allemands n'étant pas encore abouti, cette question ne sera traitée que de manière marginale. Nous précisons également que les travaux menés au sein de la DMT entre 2016 et 2019 ne sont pas joints en annexe (les documents de travail sont rendus publics une fois versés aux Archives de la Ville et de l'Eurométropole de Strasbourg).

74 Cf. tome 2, **Annexes 01A-01E**, pp 6-33 et **Annexes 03A-03E**, pp 162-244.

Enfin, des *entretiens semi-directifs*⁷⁵ ont été réalisés avec une demi-douzaine d'acteurs ayant pris part à la conception technique, au portage politique du projet de REME ou à la définition des politiques locales qui l'encadrent. Ces personnes-ressources ont été identifiées, d'une part, sur la base du réseau d'acteurs constitué durant les trois premières années passées auprès du service Déplacements de l'Eurométropole de Strasbourg, et d'autre part à travers le travail de recherche documentaire, notamment pour ce qui concerne les associations d'usagers des transports. Les prises de contact ont été dans la majorité des cas très faciles, à une ou deux exceptions près. Ces entretiens donnent ainsi la parole à des acteurs institutionnels (Région et Eurométropole), des acteurs intermédiaires (ADEUS) ou de la société civile (associations d'usagers ASTUS et FNAUT). Il est à noter que pour l'Eurométropole, il n'a pas été possible de rencontrer le chargé de projet REME du service Déplacements dans la mesure où celui-ci n'avait pas encore été recruté. Il est par ailleurs regrettable que la direction territoriale de la SNCF n'ait pas donné suite à notre demande d'entretien. Les positions et actions de l'opérateur ferroviaire (SNCF VOYAGEURS) et du gestionnaire d'infrastructure (SNCF RÉSEAU) sont ainsi comprises à l'aune de ce qu'en disent les autres acteurs du projet, et sont donc à appréhender avec précaution. Enfin, un entretien particulier avec Robert HERRMANN, ancien président de l'Eurométropole, a été réalisé afin de cerner les rationalités politiques de la démarche de Grenelle des Mobilités, initiée à la fin de son mandat. La totalité de ces entretiens a été enregistrée puis retranscrite. Les échanges ont porté sur un corpus de questions, détaillé en annexe (**tome II**). Ils ont été réalisés au plus fort de la crise sanitaire, entre février et avril 2021, le plus souvent en visioconférence. Un entretien particulier avec Thibaud PHILIPPS, vice-Président à la Région Grand Est aux transports, a été réalisé en mai 2023 pour faire le point sur le projet quelques mois après son inauguration. Les propos ne sont pas anonymisés.

Ces entretiens semi-directifs, inédits, forment l'un des matériaux principaux de notre recherche. En effet, le projet de REME a véritablement commencé à se préciser à partir de 2019, alors que notre emploi au sein du service Déplacements prenait fin. Aussi, en l'absence d'un cadre nous permettant l'observation directe (ARBORIO et FOURNIER, 2015)⁷⁶ lors de comités de pilotage ou de comités techniques, le travail de recherche s'appuie sur ces entretiens et les récits d'acteurs pour effectuer un travail à mi-chemin entre la fouille archéologique et l'enquête policière, clarifier les interactions au sein du système d'acteurs, et reconstituer l'évolution du projet. Dans l'esprit des entretiens « *compréhensifs* » du sociologue Jean-Claude KAUFMANN (2016)⁷⁷, un guide d'entretien a été élaboré puis transmis aux personnes interviewées,

75 Cf. tome 2, **Annexes 02A-02K**, pp 36-159.

76 ARBORIO, A.-M. et FOURNIER, P. (2015). *L'observation directe*, Paris, Éd. Armand Colin, coll. 128, 128 pp.

77 KAUFMANN, J.-Cl. (2016). *L'entretien compréhensif*, Paris, Éd. Armand Colin, coll. 128, 128 pp.

dans la perspective d'une conversation peu contrainte — hormis peut-être par le temps — et ouverte aux aléas et aux digressions. Lors de ces échanges, l'objectif consistait autant en un recueil d'information sur l'état d'avancement du projet de REME et le rôle de l'institution dans le Grenelle des Mobilités, qu'en un éclairage porté sur les représentations des acteurs et leurs pratiques. Toutefois, si l'entretien possède « l'avantage d'être un moment au cours duquel l'acteur est amené à réfléchir à son action, aidé en cela par l'enquêteur, et, si l'entretien se passe bien, à mieux comprendre lui-même le sens de son action » (PINSON et SALA PALA, 2007)⁷⁸, il peut présenter quelques écueils dont il faut pouvoir tenir compte en cela que ces derniers peuvent remettre en cause la pertinence scientifique du propos et son usage : manque d'honnêteté de la personne avec qui l'on converse, caractère artificiel de l'exercice, mémoire défaillante... Il n'en reste pas moins une méthode « économique, riche et rapide » (KAUFMANN, 2016)⁷⁹ pour sonder les processus décisionnels à l'origine de l'action publique.

La trame est constituée d'une trentaine de questions, réparties en différentes thématiques pour appréhender les stratégies et les cadres d'action. Elle a été transmise au préalable des entretiens, et chaque acteur s'est trouvé libre de choisir les questions auxquelles il pouvait ou souhaitait répondre. En plus de ces questions abordées à la carte, nous avons attaché une certaine importance aux réactions des individus à la mention d'autres acteurs impliqués dans les projets, afin de saisir les éventuelles tensions, oppositions latentes ou scènes de conflit. Lorsque le propos le demandait, nous nous sommes également éloigné de la grille d'entretien pour approfondir certains points en concentrant la discussion sur ces éléments :

L'enquêteur est maître du jeu, il définit les règles et pose les questions ; l'informateur au début se contente de répondre. C'est ensuite que tout se joue : il doit sentir que ce qu'il dit est parole en or pour l'enquêteur, que ce dernier le suit avec sincérité, n'hésitant pas à abandonner sa grille pour lui faire commenter l'information majeure qu'il vient de délivrer trop brièvement. L'informateur est surpris de se sentir écouté en profondeur et il se sent glisser, non sans plaisir, vers un rôle central.

(KAUFMANN, 2016)⁸⁰

À travers ce matériau, l'enquête propose d'examiner à l'aune de l'action publique métropolitaine la démarche consultative du Grenelle des Mobilités et le processus de projet à l'origine du développement

78 PINSON, G. et SALA PALA, V. (2007). « Peut-on vraiment se passer de l'entretien en sociologie de l'action publique ? ». In *Revue française de science politique*, N°57-5, pp 555-597.

79 KAUFMANN, J.-Cl. (2016). *Op. cit.*, p. 6.

80 *Idem*, p. 47.

d'un SERM pour l'agglomération strasbourgeoise. Il met ainsi en lumière le rôle du REME dans la reterritorialisation et la reconfiguration des jeux d'acteurs de son arène métropolitaine, et apporte une réponse à trois interrogations : pourquoi élaborer une telle politique ? Comment les protagonistes impliqués interagissent-ils ? Quels sont les effets visés et produits ? Cette matrice fait écho aux trois composantes principales d'une politique publique : les fondements qui motivent son existence et ses finalités ; les instruments mis en place pour agir ; et le public sur lequel l'action exerce ses effets. Elles portent également en elles un caractère temporel à travers l'observation de trois séquences clefs du processus d'élaboration : la définition et la mise sur agenda des problèmes sur lesquels intervenir ; l'adoption de décisions ; et leur mise en œuvre concrète.

Annnonce du plan

L'argumentaire s'organise en deux parties. La première vise à poser le cadre théorique et conceptuel de la réflexion, en articulant la question métropolitaine aux questions rétiques et territoriales. Elle permet d'inscrire le sujet dans un ensemble de phénomènes englobants et de présenter le contexte national en la matière. Le premier chapitre revient sur la polysémie du terme « métropolisation » et la définition du fait métropolitain en France. Le second chapitre porte sur la territorialité des réseaux de transport, abordée au prisme de la notion de service express régional métropolitain et les évolutions récentes du paysage ferroviaire français. La seconde partie est d'ordre monographique et se concentre sur la région métropolitaine strasbourgeoise. Le chapitre trois présente ainsi les enjeux locaux en matière d'organisation des mobilités et d'amélioration de l'accessibilité en lien avec les problématiques propres à la métropolisation. Il examine la démarche locale de coopération du Grenelle des Mobilités comme un exemple d'action publique métropolitaine, et revient sur les étapes et les modalités de la consultation, les acteurs en présence et la construction d'une vision métropolitaine partagée. Le chapitre quatre enfin se concentre sur le réseau express métropolitain et européen (REME), transfrontalier, ferroviaire et routier, qui résulte de la démarche Grenelle. Il analyse les tenants de l'émergence progressive d'un agir métropolitain érigé en réponse à la confusion spatiale qui accompagne la métropolisation (BASSAND, 2001)⁸¹. Suivant une matrice scalaire et rétique, il en décompose les figures spatiales et actorielles, et considère le territoire métropolitain à géométrie variable qui commence à prendre forme à Strasbourg.

81 BASSAND, M. (2001). *Op. cit.*, p. 24.

PREMIÈRE PARTIE

Le transport ferroviaire de voyageurs,
support d'une action métropolitaine
pour structurer les espaces métropolisés

Cette première partie entend proposer un cadrage théorique et conceptuel de la réflexion. Elle se propose d'articuler deux champs d'investigation parallèles : celui de la question métropolitaine et celui propre aux réseaux de transport ferroviaire de voyageurs, et plus particulièrement aux *trains du quotidien*⁸¹. La métropolisation est à l'origine d'une profonde modification du rapport que les sociétés entretiennent avec leur territoire. Elle s'est établie depuis plus d'une trentaine d'années en un thème privilégié des études urbaines et des disciplines qui s'y croisent (géographie, économie, sciences politiques et sciences sociales). Désormais, elle représente également un cadre d'action inévitable en matière d'aménagement du territoire. Les réseaux de transport constituent quant à eux ici autant un objet d'étude qu'un prisme pour appréhender les processus spatiaux et les territorialités contemporaines.

Chacun de leur côté, ces deux champs ont été abordés à de nombreuses reprises. Si la géographe Florence LAUMIÈRE notait toutefois que « *rarement la question du lien entre les deux n'a été appréhendée de manière directe* » (SIINO, LAUMIÈRE et LERICHE, 2004)⁸², plusieurs travaux de recherche ont depuis pu en proposer une lecture conjointe. Certaines approches économiques de la métropolisation ont ainsi discuté des effets de celle-ci sur les réseaux de transport (VELTZ, 1996; CASTELLS, 1998; BAILLY et HURIOT, 1999; LACOUR et PUISSANT, 1999; SASSEN, 2001)⁸³. D'autres ont fait de même, mais en y posant un regard d'aménageur ou d'urbaniste (DERYCKE, HURIOT et PUMAIN, 1996; WIEL, 1999, 2002; MANGIN, 2004)⁸⁴ voire de sociologue (BASSAND, 1997; DUBOIS-TAINE et CHALAS, 1997; BASSAND, KAUFMANN et JOYE, 2001; PINSON et THOMANN 2001)⁸⁵. De la même manière, la recherche sur les réseaux de transports collectifs

81 Les **transports du quotidien** sont devenus un thème récurrent de l'action publique, tant au niveau de l'État que des collectivités territoriales. Ils correspondent aux modes de transport empruntés dans le cadre de déplacements quotidiens et récurrents (domicile-travail, études...).

82 SIINO, C., LAUMIÈRE, F. et LERICHE, F. (2004). *Métropolisation et grands équipements structurants*, Toulouse, Presses Universitaires du Mirail, 308 pp, p. 301.

83 VELTZ, P. (1996). *Mondialisation, villes et territoires. L'économie d'archipel*, Paris, Presses Universitaires de France, 288 pp.
 CASTELLS, M. (1998). *La société en réseaux, vol. 1, l'ère de l'information*, Paris, Éd. Fayard, 674 pp.
 BAILLY, A., HURIOT, J.-M. (1999). *Villes et croissances : théories, modèles perspectives*, Éd. Anthropos-Économica, 280 pp.
 LACOUR, C., PUISSANT, S. (1999). *La métropolisation : croissance, diversité, fractures*, Paris, Éd. Anthropos-Économica, 190 pp.
 SASSEN, S. (2001). *The Global City: New York, London, Tokyo*, Princeton, Princeton University Press, 480 pp.

84 DERYCKE, P.-H., HURIOT, J.-M. et PUMAIN, D. (dir.) (1996). *Penser la ville — Théorie et modèles*, Paris, éd. Anthropos, 335 pp.
 WIEL, M. (1999). *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*, Bruxelles, Éd. Mardaga, coll. *Architectures + Recherches*, 149 pp.
 WIEL, M. (2002). *Ville et automobile*, Paris, Éd. Descartes, 140 pp.
 MANGIN, D. (2004). *La ville franchisée : Formes et structures de la ville contemporaine*, Paris, Éd. de la Villette, 480 pp.

85 BASSAND, M. (1997). *Métropolisation et inégalités sociales*, Lausanne, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, 245 pp.
 DUBOIS-TAINE, G. et CHALAS, Y. (1997). *La ville émergente*, Paris, Éd. de L'Aube, 285 pp.
 BASSAND, M., KAUFMANN, V., JOYE, D. (2001). *Enjeux de la sociologie urbaine*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 412 pp.
 PINSON, D. et THOMANN, S. (2001). *La maison en ses territoires. De la villa à la ville diffuse*, Paris, Éd. L'Harmattan, 191 pp.

et les infrastructures a donné lieu à quantité de lectures. Quelques-unes se sont intéressées aux impacts de la métropolisation et de la réorganisation des formes urbaines sur les politiques et les systèmes de mobilité (CERVERO, 1998; GRILLET-AUBERT et GRUTH, 2003 et 2005)⁸⁶. À l'inverse, d'autres ont pu étudier le rôle du transport dans la construction territoriale (DUPUY, 1991; STATHOPOULOS, 1997; BERTOLINI et SPIT, 1998; MANGIN, 2004; L'HOSTIS et BAPTISTE, 2005; TERRIN, 2011; GRILLET-AUBERT *et al.*, 2015; TIRY-ONO, 2017)⁸⁷.

Au cours des décennies 1980 et 1990, la globalisation et la mondialisation ont marqué l'inscription dans un « *espace des flux* » (CASTELLS, 1998)⁸⁸ des territoires nationaux, transformant ces derniers et affectant les sociétés par l'intensification des échanges de toute nature (capitaux, idées, personnes, marchandises). À l'échelon local, des dynamiques inédites vont alors exposer certaines entités urbaines « *à des mutations d'une grande ampleur relevant aussi bien de facteurs endogènes que de flux globaux ou encore transnationaux* » (GHORRA-GOBIN, 2010)⁸⁹. Ces mutations vont dès lors restructurer les systèmes urbains suivant des logiques hiérarchiques polarisantes.

Les premiers auteurs ont noté la difficulté à définir les tenants de la « *question métropolitaine* ». Celle-ci fait intervenir deux concepts parents : la métropole et la métropolisation. Si le premier terme est un objet millénaire porteur d'une importante charge symbolique, il est aujourd'hui banalisé par un emploi tous

azimuts. Le second est quant à lui plus récent : il apparaît dans les années 1990 et renvoie à un ensemble de dynamiques transformatives des systèmes urbains sous l'effet de forces économiques exogènes. Ainsi pourrait-on définir la métropolisation comme le processus dont le produit est la métropole. Universelle et multiscalaire, elle s'applique par-delà les périmètres institutionnels, du global au local, autant aux villes du Nord qu'à celles des Suds. Protéiformes, les mécanismes qui la caractérisent produisent des espaces métropolisés aux contours changeants, suivant les spécificités propres (géographie, histoire, dynamiques économiques, sociales, culturelles, politiques, *etc.*) à la matrice des territoires qu'ils impactent. Ainsi, des critères variés de taille, de seuil, de forme d'organisation et de type de liaison avec l'environnement permettent à l'urbain de prendre le pas sur la ville (CHOMBART DE LAUWE, 1982; CHOAY, 1994)⁹⁰ et à certaines grandes villes de muter en métropoles, exprimant toute une diversité morphologique en réponse « *à des trajectoires de sens et à des expériences historiques variées [...]* » (RONCAYOLO, 1993)⁹¹. En 1995, réfutant la fin des villes que d'autres chercheurs annonçaient alors, l'urbaniste et sociologue français François ASCHER propose la définition suivante :

La métropolisation concentre de façon croissante les hommes, les activités et les richesses dans des agglomérations de plusieurs centaines de milliers d'habitants, multifonctionnelles, fortement intégrées dans l'économie internationale. Elle s'accompagne de transformations significatives des grandes villes, de leurs banlieues et de leur environnement, constituant des espaces urbanisés de plus en plus vastes, hétérogènes, discontinus, formés parfois de plusieurs grandes cités, de moins en moins liées à une économie régionale, et dont les arrière-pays se transforment en espaces de services et de loisirs.

(ASCHER, 1995)⁹²

Devant la poursuite continue et l'apparente irréversibilité du fait métropolitain depuis les années 1960, le Conseil économique et social (CES) français s'est résigné dès les années 2000 à parler de la métropole comme d'une inévitable « *étape de la croissance urbaine* » (BURY, 2003)⁹³ façonnée entre autres par des logiques de concentration, de mise en réseau et de recompositions spatiales multiscalaires. Une trentaine d'années après la définition du nom, la terminologie n'a pas changé, bien que le phénomène

- 86 CERVERO, R. (1998). *The Transit Metropolis. A global inquiry*, Washington/ Covelo, Island Press, 480 pp.
GRILLET-AUBERT, A. et GUTH, S. (2003). *Transport et architecture du territoire. Recherche, état des lieux et perspectives*, Paris, Éd. Recherches/IPRAUS, 175 pp.
GRILLET-AUBERT, A. et GUTH, S. (2005). *Déplacements. Architectures du transport : territoires en mutation*, Paris, Éd. Recherches / IPRAUS, coll. *Questionnements*, 255 pp.
- 87 DUPUY, G. (1991). *L'urbanisme des réseaux : théories et méthodes*, Paris, Éd. Armand Colin, 198 pp.
STATHOPOULOS, N. (1997). *Performance territoriale des réseaux de transport*, Paris, Presses de l'ENPC, 228 pp.
BERTOLINI, L. et SPIT, T. (1998). *Cities on rails: the redevelopment of railway stations areas*, Londres, Éd. Routledge, 256 pp.
MANGIN, D. (2004). *Infrastructures et formes de la ville contemporaine : la ville franchisée*, Paris, Éd. de La Villette- CERTU, 398 pp.
L'HOSTIS, A. et BAPTISTE, H. (2005). « A Transport network for a City network: Analysing the quality of the public transport service in the Nord-Pas-de-Calais region ». In *European Journal of Spatial Development*, N°20. [En ligne] consulté le 12 novembre 2019. URL : <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-00145683/document>.
TERRIN, J.-J. (dir.) (2011). *Gares et dynamiques urbaines. Les enjeux de la grande vitesse*, Marseille, Éd. Parenthèses, coll. *La ville en train de se faire*, 224 pp.
GRILLET-AUBERT, A. (dir.), GROSJEAN, B., LELOUTRE, G. et PUCCI, P. (2015). *La desserte ferroviaire des territoires périurbains. Construire la ville autour des gares Bruxelles/ Milan/ Paris/ Washington*, Paris, Éd. Recherches, coll. *Questionnements*, 352 pp.
TIRY-ONO, C. (2017). *La gare : une fabrique de projets. Renouveau de l'équipement ferroviaire à travers la construction d'un modèle métropolitain international pour Tokyo au début du xx^e siècle*. [En ligne] consulté le 24 mai 2018. URL : http://www.urbanisme-puca.gouv.fr/IMG/pdf/tiry_ono_papier_final_popsu_avril2017.pdf.
- 88 CASTELLS, M. (1998). *La société en réseaux, vol. 1, l'ère de l'information*, Paris, Éd. Fayard, 613 pp.
- 89 GHORRA-GOBIN, C. (2010). « De la métropolisation : un nouveau paradigme ? ». In *Quaderni. Communication, technologies, pouvoir*, Éd. Armand Colin, N°73 *La métropole parisienne entre récits, paroles et échanges*, pp 25-33, p. 25.

- 90 CHOMBART DE LAUWE, P.-H. (1982). *La fin des villes : mythe ou réalité*, Paris, Éd. Calmann-Lévy, 252 pp.
CHOAY, Fr. (1994). « Le règne de l'urbain et la mort de la ville ». In *La ville, art et architecture en Europe, 1870-1993*, Paris, Centre Georges Pompidou, 468 pp, pp 26-35.
- 91 RONCAYOLO, M. (1993). « Métropoles : hier et aujourd'hui ». In *Métropoles en déséquilibre ?*, actes du colloque de Lyon (22-23 novembre 1990), Paris- Lyon, Éd. Economica- agence d'Urbanisme de la communauté urbaine de Lyon, pp 9-13.
- 92 ASCHER, Fr. (1995). *Métapolis ou l'avenir des villes*, Paris, éd. Odile Jacob, p. 33.
- 93 BURY, J.-C. (2003). *Métropoles et structuration du territoire*, avis et rapport du Conseil économique et social, Paris, La Documentation française, 56 pp, p. 1-3.

impacte toujours plus les territoires. La sémantique s'est quant à elle toutefois bien étoffée, et les sens qui lui sont attribués autant que les réalités auxquelles réfère le mot ont été enrichis d'une dimension politico-institutionnelle. De telle sorte que si «*métropolisation*» définit généralement le processus dont le produit est la métropole et les dynamiques de transformation évoquées plus haut, il renvoie également aujourd'hui à une forme d'action collective qui s'exprime à travers des processus concertés de planification stratégique. Mise en place en réponse au changement d'échelle du fait urbain, celle-ci vise autant à en conjurer les effets néfastes qu'à renforcer le pouvoir d'attraction des espaces captifs d'une logique de compétitivité territoriale accrue. Ou pour le dire autrement, la première produit de la croissance, la seconde aspire à un développement des territoires.

La même polyphonie peut être constatée pour le terme «*métropole*», notion «*à la fois très utilisée et assez peu cadrée, fixée et précise*» (LUSSAULT, 2010a)⁹⁴, label dont se revendiquent «*tant de villes dans leurs documents de communication*» (HÉRAUD et NONN, 2013)⁹⁵. Des suites de la loi de Modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des Métropoles (MAPTAM)⁹⁶ et depuis le 1^{er} janvier 2015, si le terme évoque toujours une région urbaine métropolisée plus ou moins vaste aux contours plus ou moins flous, il peut simultanément faire référence, par métonymie, autant à un territoire politique aux limites clairement établies qu'à l'institution qui exerce son autorité sur ce périmètre grâce à une panoplie de compétences et d'outils métropolitains.

Bien que la diaphore⁹⁷ soit tentante, et afin de palier le risque de confusion que cette polysémie peut entraîner, ce travail s'astreindra au fil de ses pages à respecter quelques règles d'usage. Ainsi :

- Le terme «*métropolisation*» ne sera employé qu'en référence à l'ensemble de processus de transformation spatiale dont un système urbain fait l'objet sous l'action de forces et de flux exogènes. L'expression «*question métropolitaine*», que l'on rencontre régulièrement dans la littérature scientifique, la littérature grise et les communications politiques, renvoie à ce terme. Les adjectifs «*métropolisant*» et «*métropolisé*» y font référence. Le premier traduit l'emprise de la métropolisation comme phénomène subi par un ensemble spatial. Le second qualifie l'état induit par les mutations sur cet ensemble.

94 LUSSAULT, M. (2010a). «*L'urbain : quelques mots pour le dire*». In CAILLY, L. et VANIER M. (2010). *La France, une géographie urbaine*, Paris, Éd. Armand Colin, 368 pp, pp 35-54.

95 HÉRAUD, J.-A. et NONN, H. (2013). *Le développement métropolitain strasbourgeois, Cahiers de l'Association de prospective rhénane*, vol. 6, Strasbourg, Éd. Néothèque, 271 pp, p. 15.

96 LOI N°2014-58 du 27 janvier 2014 de Modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des Métropoles (1). URL : <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000028526298/>.

97 La **diaphore** est une figure de rhétorique de la polysémie. Elle consiste à utiliser deux fois le même mot dans une phrase et donne à chaque itération du terme un sens différent, bien qu'ils renvoient au même domaine sémantique.

- Il est préféré ici le terme «*construction métropolitaine*» pour parler des processus transactionnels multiacteurs à l'origine d'une planification stratégique réflexive, ainsi que de l'émergence de modes et de formes de gouvernance à l'échelle d'une région métropolitaine. L'adjectif «*métropolitain*» lui est donc réservé, et décrit ce qui fait activement Métropole ou s'en revendique.
- Le terme «*métropole*» sera utilisé dans deux de ces trois acceptions. Il s'écrira métropole pour désigner l'objet géographique aux contours flous que la littérature nomme «*région métropolitaine*». Il s'écrira Métropole pour désigner l'établissement public de coopération intercommunale (EPCI) au statut juridique clairement établi par la loi MAPTAM. Les expressions «*territoire métropolitain*» et «*ressort métropolitain*» seront préférées pour parler du périmètre au sein duquel s'exercent les compétences et l'autorité de la Métropole.

Ces précisions faites, l'objet de cette première partie théorique est d'introduire une lecture dialogique entre réseaux de transport et métropolisation et — plus largement — entre réseaux de transport et territoire, en réponse aux postulats de la recherche. Pour confirmer l'hypothèse spatiale et fonctionnelle, la discussion s'attachera à montrer en quoi un réseau de transport ferroviaire peut constituer une forme structurante au sein d'un système urbain métropolitain. Pour vérifier l'hypothèse politique et transactionnelle, le propos abordera la question du transport par la double focale territoriale et de l'action collective.

Le premier chapitre propose un travail de définition sur la métropole et la métropolisation. Celle-ci est comprise comme l'ensemble des dynamiques qui œuvrent à la mutation de l'urbain contemporain. Le propos s'attachera à donner une lecture diachronique liant moment métropolitain, forme urbaine et forme de déplacement. Il reviendra sur l'importance des flux dans la délimitation des systèmes métropolisés.

Le second chapitre porte quant à lui sur la territorialité des transports du quotidien au sein de ces systèmes métropolisés. Il entend ainsi montrer les caractéristiques aussi bien spatiales que territoriales des services express régionaux métropolitains (SERM) qui œuvrent à l'organisation et à la structuration de la desserte des régions métropolitaines.

CHAPITRE 1

Métropole et métropolisation. Définitions et enjeux au prisme de la mobilité

La métropolisation se présente, depuis une dizaine d'années environ, comme un concept et pour certains comme un nouveau paradigme permettant d'appréhender les dynamiques spatiales et territoriales liées à la ville et à son développement et ainsi clarifier les enjeux de l'aménagement du territoire.

(GHORRA-GOBIN, 2010)⁹⁸

La profusion de sens dont recèlent la métropole et la métropolisation peut interroger. « *Tant de phénomènes sont associés au terme [...] que [...] l'on est en droit de se demander si cette diversité est la preuve de sa richesse ou de sa pauvreté conceptuelle* » (BOURDEAU-LEPAGE et HURIOT, 2005a)⁹⁹. À « *l'ère de la métropolisation universelle* » (DI MÉO, 2010)¹⁰⁰, l'agenda scientifique s'est saisi de la question. Face à un fait complexe aux implications aussi bien sociales qu'économiques, politiques, environnementales ou territoriales (JOUVE et LEFÈVRE, 2004)¹⁰¹, la recherche a produit un vaste corpus de travaux sur les

98 GHORRA-GOBIN, C. (2010). « De la métropolisation : un nouveau paradigme ? ». In *Quaderni. Communication, technologies, pouvoir*, Éd. Armand Colin, N°73 *La métropole parisienne entre récits, paroles et échanges*, p. 25.

99 BOURDEAU-LEPAGE, L. et HURIOT, J.-M. (2005a). « The metropolis in retrospect. From the trading metropolis to the global metropolis ». In *Recherches économiques de Louvain*, 2005/3, vol. 71, pp 257-284, p. 257, traduction de l'anglais par l'auteur.

100 DI MÉO, G. (2010). « La métropolisation. Une clé de lecture de l'organisation contemporaine des espaces géographiques ». In *L'information géographique*, Éd. Armand Colin, 2010/3 vol. 74, pp 23-38, p. 23.

101 JOUVE, B. et LEFÈVRE, C. (2003). *Horizons métropolitains*, Lausanne, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, coll. Logiques territoriales, 288 pp.

mécanismes à l'œuvre. Dans le champ des études urbaines, ils sont appréhendés par divers prismes méthodologiques sur fond de transdisciplinarité. Pour l'urbaniste, la métropolisation constitue une « phase de développement urbain en rapport avec les dynamiques économiques contemporaines » (OFFNER, 2011)¹⁰². Les entrées géographiques insistent sur son caractère « indissociable de l'essor d'une économie de flux qui ne se laisse plus circonscrire par les remparts d'une ville ou les limites d'une agglomération » (NÉGRIER, 2012)¹⁰³. Quant aux sciences sociales, leurs « principales interrogations portent sur la capacité des acteurs sociaux à s'inscrire dans les nouveaux repères de sens urbains qu'incarnent les lieux métropolitains » (NÉGRIER, 2012)¹⁰⁴. Alors que le champ académique entretient des débats nourris sur la question depuis plus d'une trentaine d'années déjà, les deux termes ont entre-temps fait irruption dans le domaine de l'action publique territoriale. Ils répondent d'un impérieux besoin des villes en outils *ad hoc* pour retrouver une forme, une échelle et un rayonnement pertinents.

Les nombreuses investigations et la diversité des approches confèrent à ces termes une polysémie qui demeure encore à l'heure actuelle dans un labyrinthe de réflexions que ce premier chapitre se propose de dénouer en deux temps, en abordant la question de la nature du lien entre métropole, métropolisation et mobilité. Il reviendra d'abord sur différents moments de l'histoire de la ville, sur l'acquisition incrémentale des traits propres à la métropole, et sur les coévolutions induites sur la forme urbaine et les formes de déplacement. Il présentera ensuite ce à quoi renvoie aujourd'hui le fait métropolitain, en matière de dynamiques économiques et spatiales, de caractéristiques morphologiques et de structure sociospatiale de l'urbain généralisé.

1. La métropolisation comme processus historique

Métropole et métropolisation ne sont pas des innovations contemporaines. Elles constituent au contraire un courant de fond historique de transformation des territoires urbains (BOUCHERON, 2021)¹⁰⁵. Celui-ci démarre au sein du bassin méditerranéen durant l'époque archaïque grecque. « Longtemps, la Méditerranée a été le cœur du monde [...], la scène du théâtre de l'humanité », avec ses villes-mères grecques qui essaient leurs colonies, pareilles à « des fourmis ou des grenouilles autour d'un étang » (PEILLON, 2007)¹⁰⁶. Ces cités ont ainsi été en mesure de faire de la Méditerranée un espace mondialisé en « projetant à l'extérieur d'elles-mêmes et souvent à grande distance des exercices d'influences directes » (HÉRAUD et NONN, 2013)¹⁰⁷. Une filiation forte demeure entre colonie et métropole, suivant des logiques de dépendance, dans la mesure où la première reste durablement un territoire sous tutelle politique et culturelle de la seconde. Pour le géographe Guy DI MÉO, l'on retrouve ce caractère dans les épisodes successifs de métropolisation qui marqueront toute l'histoire de la ville européenne. La métropolisation consisterait depuis les temps prémodernes dans le développement de *villes-mères*, suivant des logiques de contrôle, de domination et d'intégration d'un espace par une métropole à des réseaux d'échanges économiques et marchands (2010)¹⁰⁸. En Europe, cela se traduit notamment entre les XIII^e et XV^e siècles par un élan urbain important. Il se caractérise entre autres par l'émergence de cités très actives dans le négoce et le commerce de longue portée. Elles sont inscrites sur les circulations majeures et tiennent des foires de grande envergure (**Fig. 1-2**, p. 39) : « l'axe rhénan, entre Italie et Flandres ou baltique, constitue un exemple incontournable » (HÉRAUD et NONN, 2013)¹⁰⁹. Par la suite, les recherches sur le sujet ont mis en lumière la corrélation entre des dynamiques de métropolisation et le processus historique de la modernité (CITOT, 2005)¹¹⁰. Nous en retiendrons ici trois moments — le *mercantile*, l'*industrielle*, et le *global* — que nous aborderons au prisme des traits métropolitains acquis et sous la focale d'une coévolution entre l'organisation des modes de déplacement et celle des espaces urbains.

Les grands courants qui ont permis à l'urbanisme de se développer en tant que discipline aux XIX^e et XX^e siècles s'expriment en effet au travers des liens très forts qui unissent, en théorie et dans la pratique, forme de mobilité et forme de la ville. Cette dialectique entre le cadre bâti, un réseau de transport

102 OFFNER, J.-M. (2011). « Métropole ». In PASQUIER, R., GUIGNER, S., COLE, A. (dir.), *Dictionnaire des politiques territoriales*, Paris, Presses de Science Po, 628 pp, pp 329-335, p. 330.

103 NÉGRIER, E. (2012). « Métropolisation et réforme territoriale ». In *Revue française d'administration publique*, École Nationale d'Administration, 2012/1, N°141, pp 73-86, p. 74.

104 *Idem*.

105 BOUCHERON, P. (2021). « Métropoles en longue durée, les leçons de l'histoire ». Conférence dans le cadre du colloque POPSU *Pour des métropoles résilientes. Métropoles en transition cherchent trajectoires territoriales*, 21-22 janvier 2021, Paris, Éd. POPSU, 28 pp.

106 PEILLON, C. (2007). « La Méditerranée, fragments d'un discours amoureux ». In *La pensée de midi*, N°22, pp 16-22, p. 16.

107 HÉRAUD, J.-A., NONN, H. (2013). *Le développement métropolitain strasbourgeois, Cahiers de l'Association de prospective rhénane*, vol. 6, Strasbourg, Éd. Néothèque, 271 pp, p. 16.

108 DI MÉO, G. (2010). *Op. cit.*, pp 23-34.

109 HÉRAUD, J.-A., NONN, H. (2013). *Op. cit.*, p. 17.

110 CITOT, V. (2005). « Le processus historique de la Modernité et la possibilité de la liberté (universalisme et individualisme) ». In *Le Philosophaire*, N° 25, pp 35-76.

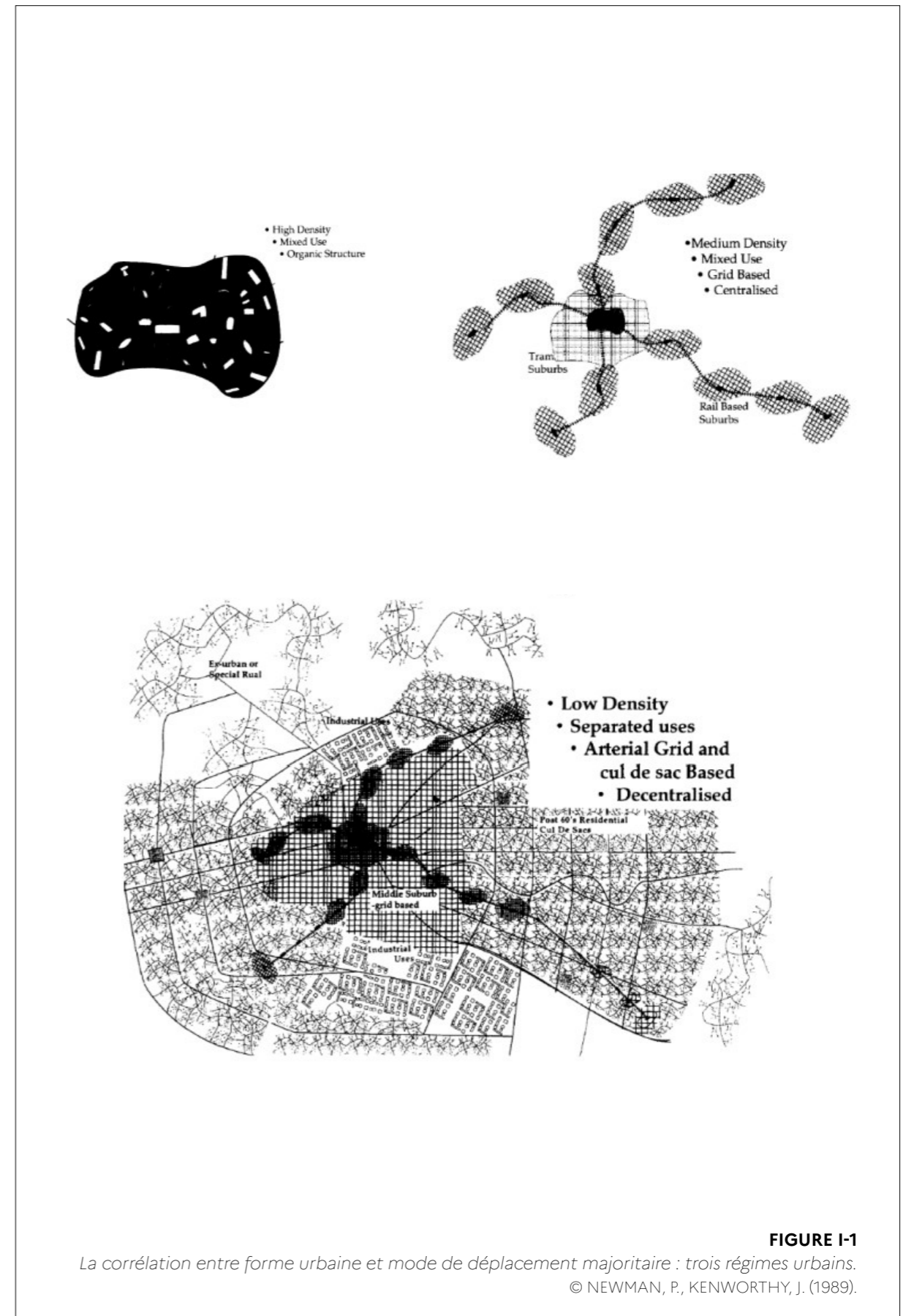
et la voirie (LATERRASSE, 2018)¹¹¹ est consubstantielle du fait urbain (WIEL, 2001)¹¹². Celui-ci est dès lors compris comme un mode d'agencement de l'espace dont l'objet est d'optimiser les interactions sociales — concrétisées par des déplacements — en réponse au problème de la distance¹¹³. La lecture diachronique du phénomène de métropolisation proposée ici peut ainsi également être abordée au prisme d'une histoire urbaine qui se focalise sur cette coévolution (DUPUY, 1995; WIEL, 1999, 2001)¹¹⁴ :

La mobilité est inscrite dans la ville et lui donne forme. Les modes de déplacement et de communication contribuaient, jusqu'à présent, à distinguer l'intérieur de l'extérieur, l'urbain du rural. Aujourd'hui, l'univers des transits et des transactions organise a priori une mobilité généralisée et soumise au temps synchrone qui polarise la ville désormais éclatée.

(MONCOMBLE, 2009)¹¹⁵

Cette lecture emprunte notamment à la théorie des « *tissus urbains* » ou « *des trois âges de la ville* » (Fig. I-1) de Peter NEWMAN et Jeffrey KENWORTHY (1989, 1999)¹¹⁶. Leur propos s'attache à identifier et définir trois régimes urbains suivant la métrique prévalente. La ville prémoderne et sa métrique pédestre qualifient ainsi le noyau consolidé et fortifié de la métropole mercantile. Les sauts technologiques de la métropole industrielle s'accompagnent du déploiement *extra-muros* d'un modèle radial le long des lignes de transport en commun (VON HOFFMANN et FELKNEW, 2002)¹¹⁷. La nature ubiquitaire du mode automobile bouscule le paradigme urbain. Il caractérise les Trente Glorieuses et la configuration spatiale de la métropole globale en cela qu'il rend « *possible une plus grande liberté de localisation, des hommes et des fonctions, tout en permettant l'accès facile à ces nouvelles localisations* » (EL HADEUF, 2016)¹¹⁸. Il contribue en cela à la diffusion de l'urbain généralisé au détriment de formes plus traditionnelles.

- 111 LATERRASSE, J. (2018). « Urbanisme et trame urbaine, ce que nous apprend l'histoire des villes ». In *e-Phaistos Revue d'histoire des techniques*, V-1 2016-2018, *Ville et technique*. [En ligne], mise en ligne le 28 janvier 2018, consulté le 15 juin 2020. URL : <http://journals.openedition.org/ephaistos/1281>.
- 112 WIEL, M. (2001). *Ville et automobile*, Paris, Éd. Descartes et Cie, p. 21.
- 113 Cf. Chapitre 2, **section 1.1.1**, p. 100.
- 114 DUPUY, G. (1995). *Les territoires de l'automobile*, Paris, Éd. Économica, 216 pp.
WIEL, M. (1999). *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*, Paris, Éd. Maspero, 164 pp.
WIEL, M. (2001). *Op. cit.*, p. 46.
- 115 MONCOMBLE, Fr. (2009). « Mobilité, réseaux, flux ». In STÉBÉ, J.-M. et MARCHAL, H. (2009). *Traité sur la ville*, Paris, Éd. PUF, 784 pp, pp 353-397, p. 353.
- 116 NEWMAN, P., KENWORTHY, J. (1989). *Cities and automobile dependence. An international sourcebook*, Brookfield, Gower Technical.
NEWMAN, P., KENWORTHY, J. (1999). *Sustainability and Cities. Overcoming automobile dependence*, Washington D.C., Island Press.
- 117 VON HOFFMANN, A., FELKNEW, J. (2002). « The historical origins and causes of urban decentralization in the United States ». In *Working Paper 02-1*, Joint Center for Housing Studies, Harvard University.
- 118 EL HADEUF, M. (2016). *De la ville de l'automobile à la ville des transports collectifs : le cas des sites propres bus du sud-est parisien*, thèse de doctorat en urbanisme et aménagement, Paris, Université Paris-Est, p. 19.



1.1. Le négoce et l'ouverture sur le monde au service de la métropole mercantile

En Europe, la ville prémoderne repose sur la métrique de la marche et de la traction animale. Elle présente une forme dense et compacte. Ses limites sont clairement établies, et elle regroupe au sein d'une enceinte contenue une concentration et une mixité des fonctions maximales (Fig. I-1, p. 37). Ce modèle témoigne d'une consolidation sur un temps long d'une grande variété d'activités, faisant du noyau urbain un centre économique pour sa population autant que pour celle des territoires qui l'environnent. Il joue « un rôle important dans la vocation même de la ville qui est la mise en relation entre les personnes, mais également entre les personnes et les richesses accumulées » (DUTHILLEUL, 2015)¹¹⁹. Cette condition *sine qua non* de circulation se traduit ainsi par la structuration de l'urbain par l'espace public, sous la forme d'une trame *intra-muros* de rues et de places et d'un réseau de routes entre les cités marchandes, qui permettent à la fois les déplacements et la tenue d'événements divers (marchés, échoppes, restauration, rassemblements...).

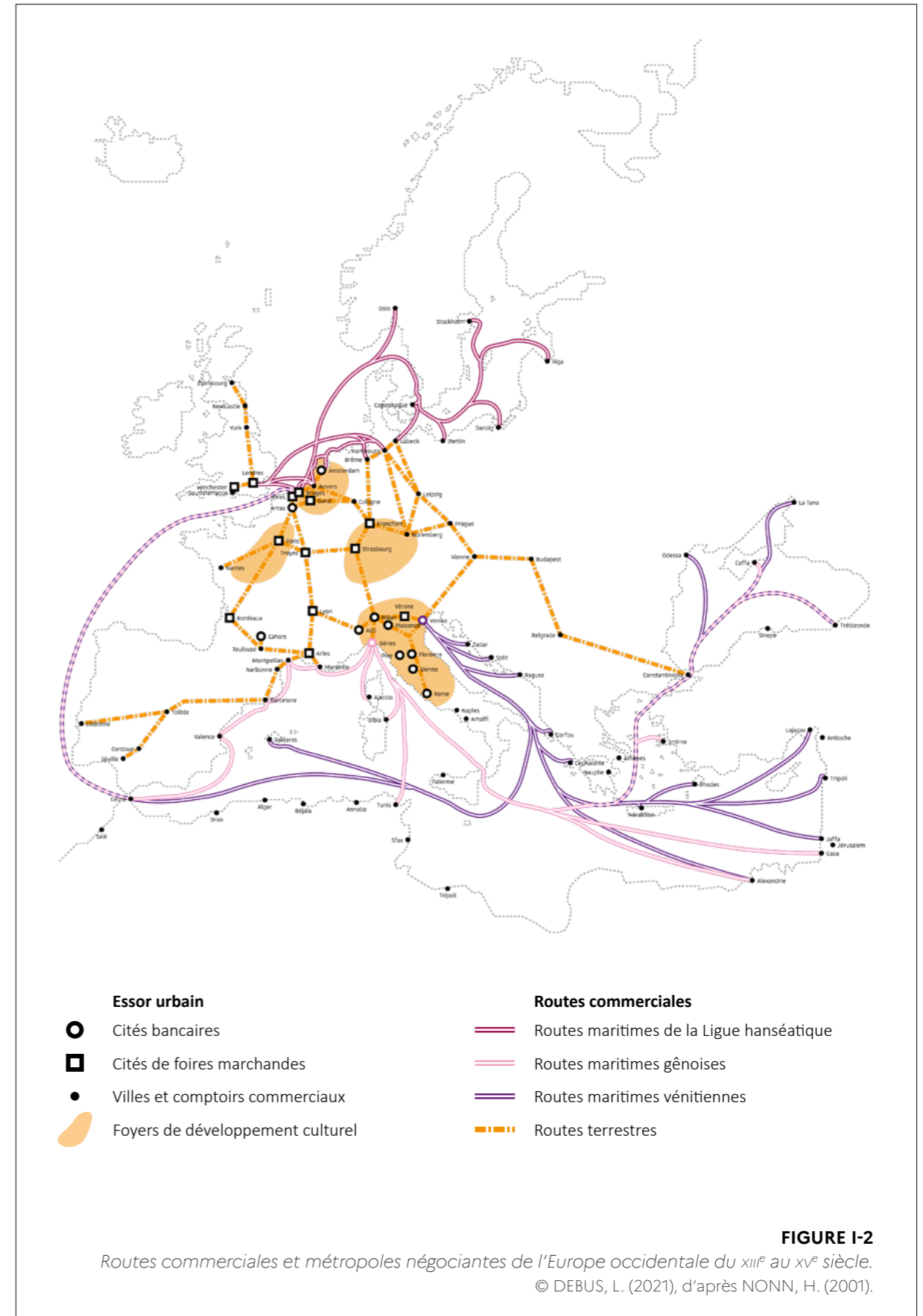
À partir du XVI^e siècle, l'épisode de la « première modernité » se construit autour d'un régime d'exploitation économique mercantiliste préindustriel et par l'exercice d'une domination politique hégémonique à travers le principe d'exclusif colonial¹²⁰. Bien que le coût prohibitif du transport capacitaire (BAIROCH, 1985)¹²¹ limite toujours l'étendue urbaine à une forme dense à métrique pédestre et enserrée dans un ensemble défensif (BOURDEAU-LEPAGE et HURIOT, 2003)¹²², de grandes villes et ports européens connaissent des périodes de croissance urbaine et acquièrent ou maintiennent des traits métropolitains. Le dépassement des contraintes techniques et institutionnelles inhérentes à la ville préindustrielle est principalement rendu possible par la force agglomérante d'une activité de négoce en plein essor. Le développement des échanges commerciaux de longue portée (Fig. I-2), en particulier, constitue un facteur de métropolisation des cités marchandes qui fleurissent dans l'espace compris entre l'Italie du Nord, la vallée du Rhin et les territoires de la Ligue hanséatique.

119 DUTHILLEUL, J.-M. (2015). « La ville européenne du XXI^e siècle : l'art de la mise en relation ». In MASBOUNGI, A. (2015). *Ville et voiture*, Marseille, Éd. Parenthèses, coll. *Projets urbains*, 224 pp, pp 74-78, p. 74.

120 Le **principe de l'exclusif ou pacte colonial** est le régime à la base du monopole commercial exercé par une métropole sur ses colonies. Ces dernières sont ainsi contraintes de vendre l'entièreté de leurs productions de matières premières aux pays auxquels elles sont soumises. À l'inverse, la métropole se trouve libre d'exporter vers ses colonies ses produits manufacturés sans souffrir d'une concurrence étrangère. Aux XVII^e et XVIII^e siècles, l'ensemble des échanges commerciaux entre la France et ses colonies relève de ce principe.

121 BAIROCH, P. (1985). *De Jéricho à Mexico. Villes et économie dans l'histoire*, Paris, Éd. Gallimard, 714 pp.

122 BOURDEAU-LEPAGE, L. et HURIOT, J.-M. (2003). *Metropolises. Stability vs. Change*, rapport de recherche, LATEC-Université de Bourgogne-CNRS, 17 pp, p. 8.



Deux caractéristiques notables définissent alors ces « métropoles mercantiles » (BOURDEAU-LEPAGE et HURIOT, 2005a)¹²³. D'une part, la capacité de l'activité de négoce à générer des flux sur de grandes distances inscrit une poignée de cités européennes dans de larges aires géographiques. En leur sein, ces villes acquièrent un rôle central dans la coordination des échanges commerciaux « internationaux ». Elles organisent rapidement un réseau paneuropéen de puissants comptoirs marchands, entre lesquels les allées et venues de caravanes permettent une diffusion « mondiale » de l'information, aidée par ailleurs par le diffusion des techniques d'imprimerie.

D'autre part, la nature risquée du commerce de longue portée s'accompagne d'une montée en sophistication, et stimule le développement d'une cohorte d'activités très spécialisées attachées à la coordination logistique des échanges. « Sujettes à des retours sur investissement avantageux » (BOURDEAU-LEPAGE et HURIOT, 2005a)¹²⁴, elles permettent aux villes négociantes de devenir rapidement d'importants centres d'affaires, où le commerce côtoie la finance (conseil, transactions et prêts bancaires) et divers autres services (conseil juridique, comptabilité, assurance).

La concentration de fonctions de coordination complexes, et le développement d'interactions au sein de structures réticulaires mondiales apparaissent donc relativement tôt dans l'histoire urbaine européenne comme deux traits indissociables du fait métropolitain.

1.2. La métropole industrielle entre suburbanisation et ordre réticulaire

1.2.1. Un second moment métropolitain : la métropole industrielle

À partir du XVIII^e siècle, l'avènement du modèle capitaliste inaugure une « seconde modernité » (CITOT, 2005)¹²⁵ et un second moment métropolitain. Les révolutions industrielles introduisent un tournant démographique et technique majeur en Europe, marqué par l'exode rural, l'essor des natalités, et la diminution du coût du transport et des communications (BAIROCH, 1985)¹²⁶. En parallèle, l'intensification du colonialisme au cours du XIX^e siècle se traduit par la constitution de larges aires impériales et nationales et permet aux métropoles — ici les États-nations colonisateurs — d'entretenir des rapports commerciaux et diplomatiques particuliers sinon quasi exclusifs avec leurs territoires coloniaux, même après leur prise d'indépendance durant le second XX^e siècle (DI MÉO, 2010)¹²⁷. Le géographe Pierre MERLIN et l'historienne Françoise CHOAY notent à cet égard le rôle de « carrefour de communication » (1996)¹²⁸ à la croisée d'importants réseaux routiers, fluviaux et bientôt ferroviaires que certaines villes acquièrent. En particulier, la mise en place des premières liaisons ferrées (**Fig. I-3**, p. 43) inaugure « un processus de sélection géographique [...] un renforcement des inégalités entre les nœuds de la trame urbaine » (BRETAGNOLLE et ROBIC, 2005)¹²⁹. L'intensification des échanges de toute nature, et le développement massif des transports mécanisés vont ainsi contribuer à l'amplification des déséquilibres de concentration de peuplement entre milieux urbains et ruraux.

Confrontés à de fortes dynamiques démographiques, les centres urbains européens majeurs subissent de considérables réagencements spatiaux liés à la suburbanisation résidentielle et industrielle. À proximité de leur noyau historique s'installent de nouvelles activités : administrations publiques, sièges bancaires, universités, gares et hôpitaux. Manchester ou Mulhouse deviennent ainsi de grandes villes en développant leurs manufactures (HÉRAUD et NONN, 2013)¹³⁰. Ailleurs, dans quelques ports et nœuds ferroviaires prépondérants, l'on assiste à l'accumulation « de pouvoirs importants de décision, de commandement et d'organisation, dans le domaine tertiaire comme dans l'industrie » (HÉRAUD et

123 BOURDEAU-LEPAGE, L. ET HURIOT, J.-M. (2005a). *Op. cit.*, p. 270, traduction de l'anglais par l'auteur.

124 *Idem*, p. 271, traduction de l'anglais par l'auteur.

125 CITOT, V. (2005). *Op. cit.*, p. 57.

126 BAIROCH, P. (1985). *Op. cit.*

127 MERLIN, P., CHOAY, Fr. (1996). « Métropole ». In *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, 880 pp, p. 496.

128 DI MÉO, G. (2010). *Op. cit.*, p. 23.

129 BRETAGNOLLE, A. et ROBIC, M.-C. (2005). « Au risque de l'expérimentation. Révolutions technologiques et représentations du monde ». In *L'Information géographique*, N°69-3, pp 5-27.

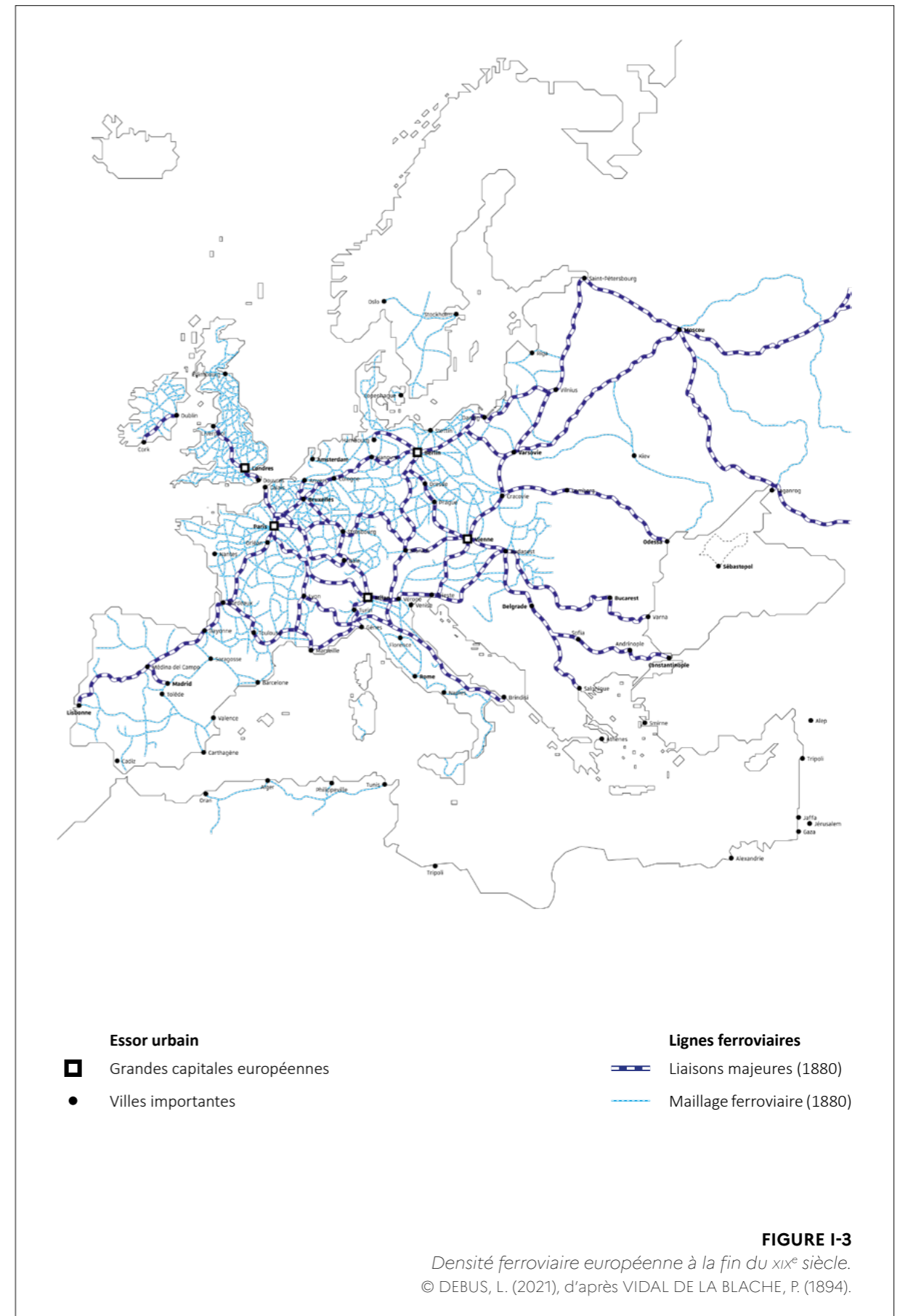
130 HÉRAUD, J.-A. et NONN, H. (2013). *Op. cit.*, p. 18.

NONN, 2013)¹³¹. La métropole industrielle se définit ainsi autant comme le lieu de concentration de la production que comme celui des moyens de coordination de cette dernière (BOURDEAU-LEPAGE et HURIOT, 2005a)¹³². L'essor des transports et des télécommunications va néanmoins participer d'une séparation et d'une distanciation progressive entre lieux de production et lieux de décision, visibles dans toute l'Europe. Les activités manufacturières se répartissent au sein d'une région urbaine élargie. Milan, Barcelone ou Francfort deviennent ainsi d'importantes métropoles où se développent de grandes filières financières et d'affaires. Toutefois, le concept métropolitain s'appuie davantage sur le rayonnement politique que sur la structuration d'un réseau de métropoles : Londres et Paris, en particulier, jouissent d'une vie culturelle et intellectuelle de premier ordre (COHEN et HARTMUT, 2013)¹³³ et conjuguent à la puissance économique le prestige de capitale d'État. Ce moment industriel voit ainsi le concept métropolitain grandement s'étoffer. À l'accentuation de la fonction coordinatrice s'ajoute donc un caractère multiscalair prépondérant. Celui-ci est renforcé par la multiplication des réseaux de transports et de communication, et d'importants épisodes de croissance urbaine qui projettent la ville, ses activités et sa population hors de ses murs millénaires.

1.2.2. *L'émergence d'une pensée urbanistique en réponse aux mutations des villes : le régime de la ville radiale*

Ce tropisme conduit les pouvoirs nationaux et municipaux en place à entreprendre en conséquence d'importants travaux urbanistiques pour suivre les dynamiques démographiques et répondre aux nouveaux enjeux auxquels les villes sont confrontées. L'on assiste à ce titre au tournant du XIX^e-XX^e siècles à la formalisation et à la consolidation des savoirs de l'urbanisme en tant que discipline opérationnelle. La pensée urbaine se structure en Europe autour des principes de la *Stadtebaukunst* et du *Town Planning*, et des figures qui leur sont liées, la *Großstadt* et la *Garden City*. Outre-Atlantique, ces principes sont reformulés sous le nom de *City Planning* et de *Regional Planning*. La question métropolitaine fait ainsi l'objet d'un important travail conceptuel. Elle anime expositions, congrès internationaux, enquêtes et concours et se devient le prétexte à une réflexion sur la nature de la métropole chez les philosophes et sociologues Georg SIMMEL (PACQUOT, 2009)¹³⁴, Martin HEIDEGGER (DULAU, 2009)¹³⁵ ou Walter BENJAMIN (SIMAY, 2009)¹³⁶. Cette idée de la grande ville illustre les profondes transformations à l'œuvre dans la

131 HÉRAUD, J.-A. et NONN, H. (2013). *Op. cit.*, p. 18.
 132 BOURDEAU-LEPAGE, L. et HURIOT, J.-M. (2005a). *Op. cit.*, p. 275.
 133 COHEN, J.-L. et HARTMUT, Fr. (dir.) (2013). *Metropolen. Mythen – Bilder – Entwürfe. 1850-1950*, Berlin, Éd. Deutscher Kunstverlag, 390 pp.
 134 PACQUOT, Th. (2009). « Georg Simmel, la ville moderne comme "état d'esprit" ». In PACQUOT, Th. et YOUNES, Chr. (2009). *Le territoire des philosophes*, Paris, Éd. La Découverte, 398 pp, pp 325-336.
 135 DULAU, P. (2009). « Martin Heidegger, la parole et la terre ». In PACQUOT, Th. et YOUNES, Chr. (2009). *Op. cit.*, pp 177-200.
 136 SIMAY, Ph. (2009). « Walter Benjamin : la ville comme expérience ». In PACQUOT, Th. et YOUNES, Chr. (2009). *Op. cit.*, pp 63-79.

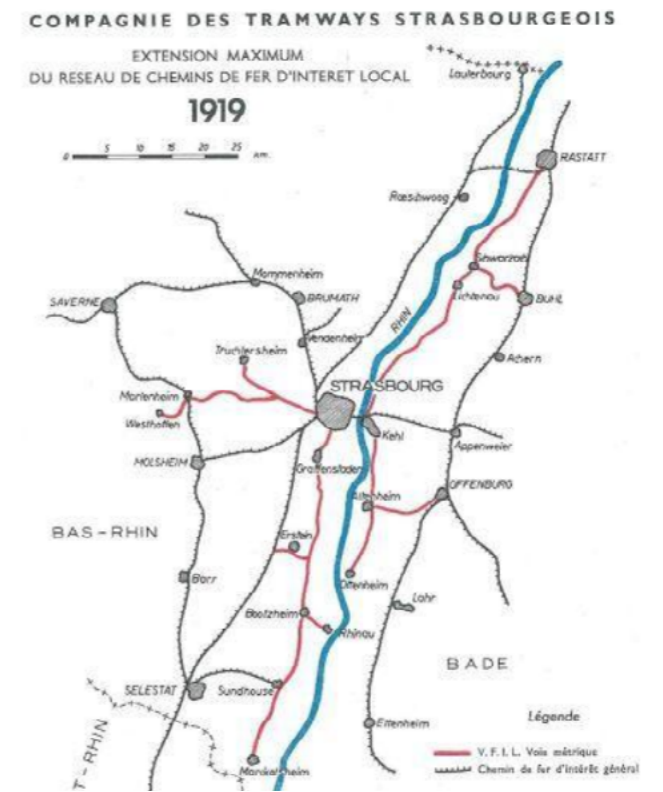


société industrielle naissante. En France, au Royaume-Uni et aux États-Unis, de nombreux géographes de l'époque soulignent le rôle du transport ferroviaire, en particulier, dans la contraction des distances et le rapprochement des lieux auquel il conduit. Le Français Élisée RECLUS note ainsi la manière dont le train autorise une dilatation de l'espace urbain (RECLUS, 1895)¹³⁷ affranchi de ses enceintes fortifiées. L'Écossais Patrick GEDDES étudie quant à lui l'émergence des premières « conurbations » (GEDDES, 1915)¹³⁸. Celles-ci apparaissent dans les faubourgs industriels suburbains, le long des axes de transport (tramways, chemin de fer, canaux), et forment avec la ville intra-muros un objet urbain digité (Fig. I-4). À ce titre, le Français Paul VIDAL DE LA BLACHE développe une théorie évolutive du peuplement fondée sur la corrélation entre accessibilité ferroviaire et démographie urbaine. Il introduit la notion de « région urbaine » (VIDAL DE LA BLACHE, 1911)¹³⁹ comme l'une des formes que peuvent prendre les très grandes villes, à rapprocher de l'« urban area » décrite par le Britannique John MACKINDER (1902)¹⁴⁰. Il décrit celle-ci comme une fédération urbaine unie par une communauté d'intérêts et caractérisée en son sein par un régime relationnel entre spécialisations et complémentarités. Outre-Atlantique, les sociologues de l'École de Chicago s'intéressent également à ces questions sous l'angle de l'écologie urbaine¹⁴¹. Dès l'entre-deux-guerres, Roderick MACKENSIE note ainsi la prépondérance des réseaux de communication et d'information dans les mécanismes sélectifs de croissance urbaine des villes américaines. Celles-ci connaissent par ailleurs d'importantes mutations liées à la popularisation de l'automobile dans les premières décennies du xx^e siècle. Tant et si bien qu'en 1949, confronté à cette démocratisation des déplacements individuels de moyenne portée et au regard des fortes dynamiques métropolises qu'elle induit, le *Census Bureau* américain décide de revoir sa définition statistique. Il introduit la notion de *Standard Metropolitan Statistical Area*, qui privilégie ainsi des critères fonctionnels basés sur les migrations pendulaires aux habituels critères morphologiques d'agglomération (GHORRA-GOBIN, 2015)¹⁴².

Les déplacements et les flux qu'ils génèrent constituent donc un enjeu majeur en matière d'aménagement urbain. Les villes se sont en effet saisies très tôt des réseaux de transport comme d'un outil nécessaire pour répondre, autant que pour accompagner et prévoir leur croissance. Ce saut d'échelle et la prégnance des transports en commun caractérisent également la métropole industrielle, qui coïncide

Lignes ferroviaires et lignes métriques d'intérêt local (*Nebenbahn*) autour de Strasbourg en 1919. Dès 1913, le réseau de tramway *intra-muros* est très dense. Les lignes d'intérêt local à écartement métrique, en rouge, atteignent des communes éloignées comme Graffenstaden, Marckolsheim, Truchtersheim ou Westhoffen sur la rive ouest du Rhin, et Rastatt, Buhl, ou Offenbourg sur la rive est du Rhin.

© ARCHIVES DE LA VILLE DE STRASBOURG, fonds CTS, 1W 889.



Les axes ferroviaires du plan en doigts de gants du Grand Copenhague. Au sortir de la Seconde Guerre mondiale, le *Five-Fingers Plan* est proposé pour organiser et maîtriser la croissance urbaine autour de la capitale danoise le long d'axes infrastructurels (principalement ferroviaires) qui se déploient depuis la ville historique vers ses périphéries. La structure urbaine de l'agglomération a conservé cette forme, alternant corridors urbanisés et espaces naturels et agricoles.

© DANISH TOWN PLANNING INSTITUTE (1947).



FIGURE I-4

Le régime de la ville radiale ou des transports en commun : changement d'échelle du fait urbain.

© Sources diverses

137 RECLUS, E. (1895). « The Evolution of Cities ». In *The Contemporary Review*, N°67-2, pp 246-264, cité par BRATIGNOLLE, A. et ROBIC, M.-C. (2005). *Op. cit.*, p. 6.

138 GEDDES, P. (1915). *Cities in Evolution: an Introduction to the town planning Movement and to the Study of Civics*, Londres, Williams Publication, 162 pp, cité par BRATIGNOLLE, A. et ROBIC, M.-C. (2005). *Op. cit.*, p. 7.

139 VIDAL DE LA BLACHE, P. (1911). « La relativité des divisions régionales ». In *Athéna*, conférence à l'École des Hautes Études sociales, cité par BRATIGNOLLE, A. et ROBIC, M.-C. (2005). *Op. cit.*, p. 7.

140 MACKINDER, H. J. (1902). *Great Britain and the British Seas*, Londres, Éd. William Heineman, cité par BRATIGNOLLE, A. et ROBIC, M.-C. (2005). *Op. cit.*, p. 8.

141 Cf. Chapitre 1, section 2.3.3, pp 86-89.

142 GHORRA-GOBIN, C. (2015). *La métropolisation en question*, Paris, Presses Universitaires de France, coll. *La ville en débat*, 122 pp, p. 15.

avec l'avènement d'un régime urbain « radial » (NEWMAN et KENWORTHY, 1989 ; 1999)¹⁴³. Les systèmes de villes se déploient dès lors dans un rayon d'une trentaine de kilomètres autour de leur noyau historique, selon une métrique réticulaire et anisotrope. L'empreinte du réseau ferroviaire et son chapelet de gares jouent ainsi le rôle d'un tuteur qui structure et supporte le développement urbain. La morphologie de l'ensemble obéit alors aux digitations imprimées par ces lignes de transport en commun, suivant une logique radiale en « étoile » ou en « doigts de gant » (CERVERO, 1998)¹⁴⁴ (Fig. I-4, p. 45). Cette itération du modèle de la « ville des réseaux » (DUPUY, 1995)¹⁴⁵ renvoie au fait que « les villes se seraient dotées en deux ou trois siècles d'une infrastructure de services dont la caractéristique commune serait d'ordre réticulaire » (DUPUY, 1984)¹⁴⁶. Le développement et l'omniprésence des réseaux dès la seconde moitié du XVIII^e siècle leur permettent ainsi de jouer un rôle renforcé dans l'organisation plus ou moins rationnelle et la structuration des formes urbaines :

Avec la concentration progressive de la production dans de grandes unités, la démographie urbaine augmenta rapidement au détriment de celle des zones rurales, et la bonne circulation des travailleurs ainsi que celle des marchandises devinrent une fonction urbaine essentielle. Des réseaux de transport public se constituèrent et se développèrent. [...] Mais ici, le progrès technique ne suffit pas. La question qui se posa très vite et de manière aiguë fut celle de l'adaptation du tissu urbain à ce développement tout à fait nouveau des flux de personnes et de marchandises : l'émergence de cette fonction circulatoire, en passe de devenir une fonction urbaine vitale, était incompatible avec les plans d'urbanisme hérités du Moyen Âge.

(LATERRASSE, 2018)¹⁴⁷

1.2.3. La trame viaire pour organiser la croissance urbaine et décongestionner la ville

En réponse à cette inadaptation des centres urbains anciens aux nouveaux modes de production et de déplacement, des expérimentations urbanistiques voient le jour au cours du second XIX^e siècle. Elles intègrent dès la phase de conception le potentiel offert par le développement des réseaux techniques. Le plan d'extension de Barcelone et les transformations de Paris sous le Second Empire sont deux modèles notoires de cette époque. Ils sont élaborés par l'ingénieur espagnol CERDÀ (1815-1876) pour l'un, et le baron HAUSSMANN (1809-1891), préfet de Seine, pour l'autre. Tous deux partagent en cela une

philosophie de croissance et de décongestion de la ville industrielle, pour laquelle la mobilité des biens et des personnes est au cœur des processus de modernisation.

Après la destruction de l'enceinte de Barcelone en 1859, le gouvernement espagnol charge ainsi CERDÀ de la mise en œuvre d'un plan d'expansion pour la cité catalane. Par opposition à ceux de la vieille ville, les quartiers de l'extension répondent de principes hygiénistes et sont dimensionnés pour absorber l'augmentation des flux de circulation (Fig. I-5a, p. 48). Construits *ex nihilo* sur la campagne barcelonaise, ils sont organisés sur une trame viaire orthogonale dont la structure hippodaméenne doit pouvoir assurer un agrandissement à l'infini de la ville. Le Plan CERDÀ témoigne de la volonté de l'ingénieur d'intégrer la fonction circulatoire à différents niveaux. À l'échelle de la ville, il ordonne celle-ci autour de deux boulevards transversaux, coupant en diagonale le reste de la grille. À l'échelle des intersections de rues, CERDÀ imagine une typologie de carrefours à pans coupés pour une meilleure séparation des flux en fonction de leur direction. À l'échelle de l'îlot enfin, des patios intérieurs sont prévus à l'origine pour doubler le réseau d'espaces publics d'une trame piétonne capillaire. La mise en œuvre du plan d'extension barcelonais va permettre à CERDÀ de développer sa *Théorie générale de l'urbanisation*, publiée en 1867. Il y expose notamment sa vision d'une histoire de la ville construite autour de l'articulation depuis l'Antiquité entre espaces du mouvement du séjour (OFFNER, 2020)¹⁴⁸, et sera reconnu comme l'un des premiers penseurs d'une discipline urbanistique balbutiante.

À l'inverse, HAUSSMANN n'est pas un théoricien. Nommé préfet de Seine en 1853, il est mandaté jusqu'en 1870 pour diriger les transformations de Paris décrétées par l'empereur Napoléon III BONAPARTE (Fig. I-5b, p. 49). L'ambition est triple : embellir, agrandir et assainir une ville dont les rues encombrées et insalubres sont un frein à son développement et constituent un terreau aux miasmes autant qu'aux insurrections. À l'inverse de l'exemple barcelonais, l'agrandissement de Paris se fait par l'annexion de communes suburbaines déjà urbanisées, et les opérations visent avant tout à moderniser le tissu de la ville en ordonnant l'existant. L'approche du baron HAUSSMANN modifie Paris en profondeur :

En dix-huit ans, des boulevards et avenues sont réalisés de la place du Trône (actuelle place de la Nation) à la place de l'Étoile, et de la gare de l'Est à l'Observatoire (au sud de Paris) et à la place d'Enfer (aujourd'hui place Denfert-Rochereau). [...] Des règles strictes furent fixées aux nouveaux immeubles construits en bordure des boulevards, qui se devaient de respecter l'ordonnement des nouvelles perspectives.

(LATERRASSE, 2018)¹⁴⁹

143 NEWMAN, P., KENWORTHY, J. (1989). *Op. cit.*

NEWMAN, P., KENWORTHY, J. (1999). *Op. cit.*

144 CERVERO, R. (1998). *The Transit Metropolis: A Global Inquiry*, Washington, DC, Édition Island Press, 480 pp.

145 DUPUY, G. (1995). *Op. cit.*

146 DUPUY, G. (1984). « Villes, systèmes, et réseaux. Le rôle historique des techniques urbaines ». In *Annales de la recherche urbaine*, N°23-24, *Les réseaux techniques urbains*, pp 231-241, p. 231.

147 LATERRASSE, J. (2018). *Op. cit.*

148 OFFNER, J.-M. (2020). *Anachronismes urbains*, Paris, Presses de Sciences Po, p. 21.

149 LATERRASSE, J. (2018). *Op. cit.*

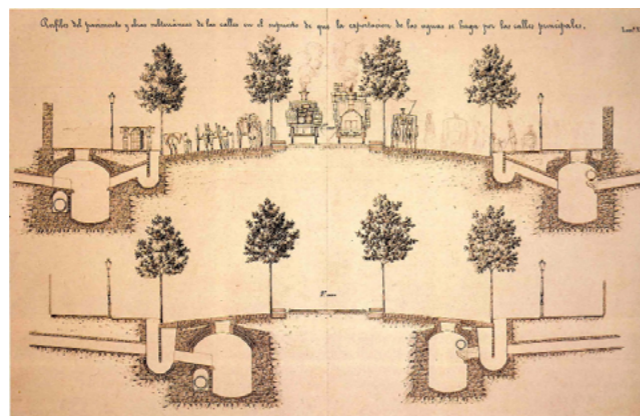
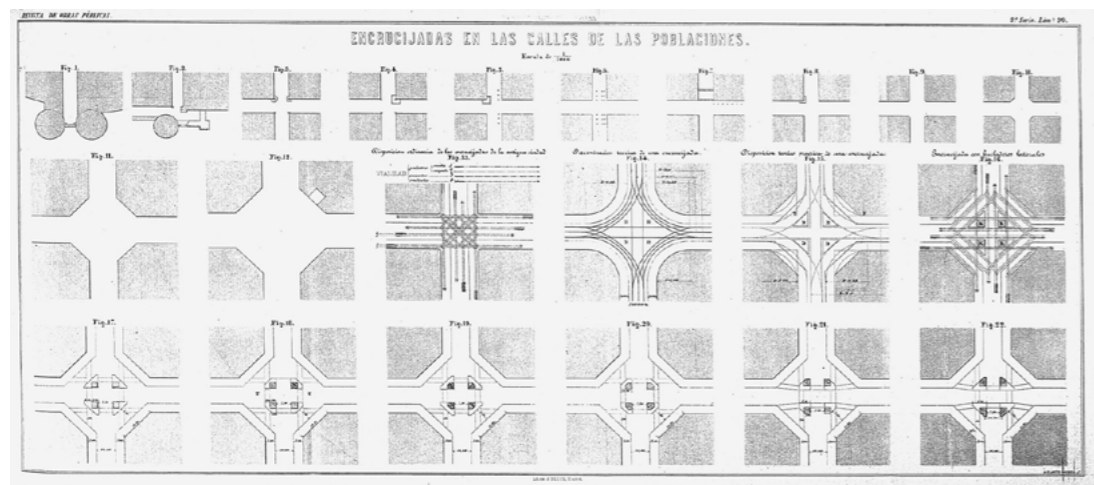
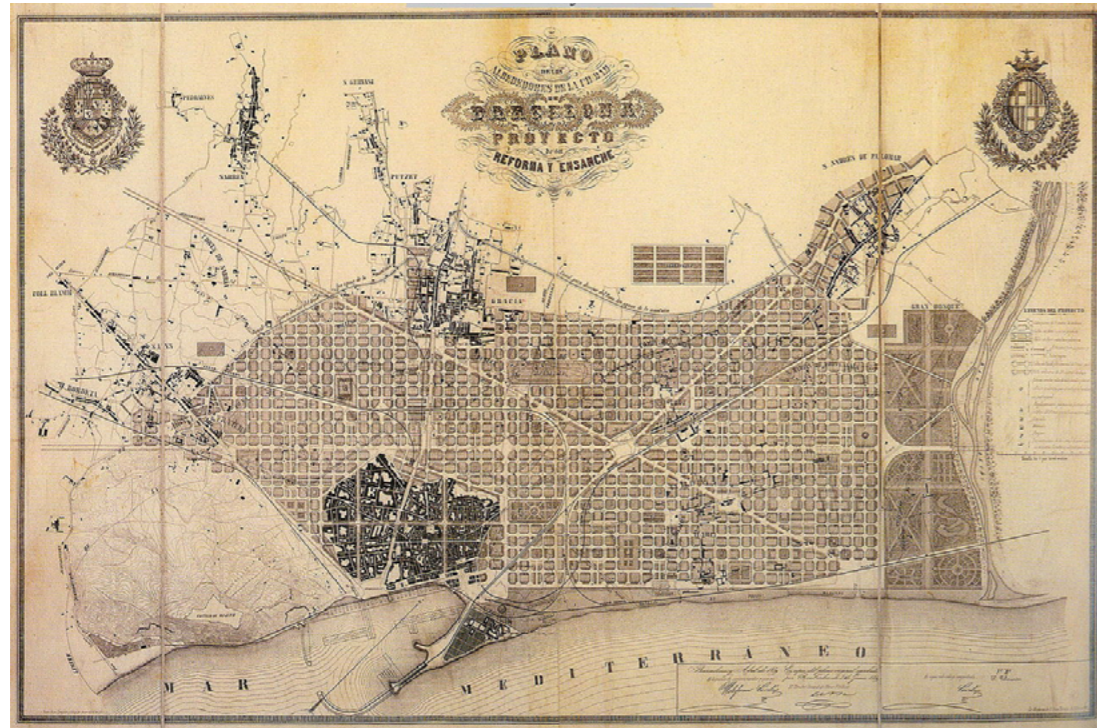


FIGURE I-5a
Le Plan Cerdà (1859), l'infrastructure et la voirie au service de l'urbanisme.
© MUSEU D'HISTORIA DE LA CIUTAT, Barcelona.

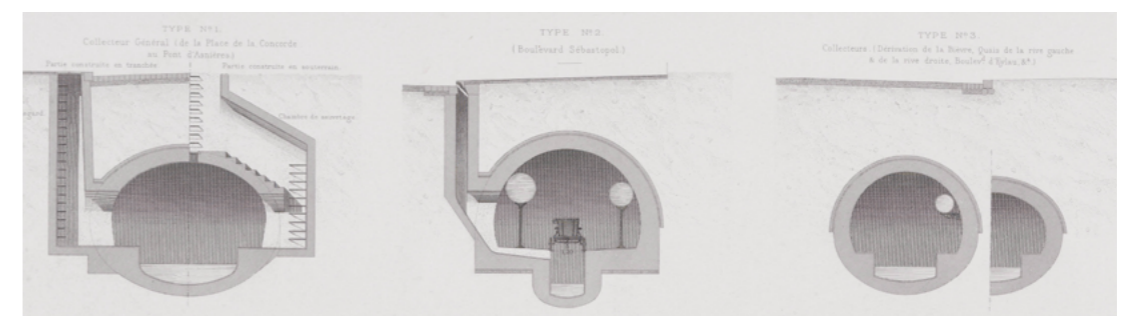


FIGURE I-5b
« Paris embellie, Paris agrandie, Paris assainie ».
ALPHAND, J.-C. A. (1867-1873). Les promenades de Paris.
© CITÉ DE L'ARCHITECTURE ET DU PATRIMOINE, Paris.

Son usage pragmatique de la ligne droite et des percées ne s'arrête pas seulement à des questions de maintien de l'ordre, mais permet de superposer aux tissus anciens sur lesquels elle s'appuie une trame urbaine marquée par la volonté de mise en valeur et de mise en réseau des monuments de Paris. Les grandes places qui se dessinent à leurs intersections jouent le rôle de commutateurs urbains qui distribuent les flux le long des avenues et des grands boulevards. Avec les immeubles de rapport, ces derniers synthétisent alors sur le territoire élargi de la capitale un schéma alliant compacité du tissu urbain et rapidité du dispositif de circulation des biens et des personnes.

Les projets de CERDÀ et du baron HAUSSMANN se caractérisent ainsi tous deux par leur importante maîtrise de l'occupation des sols et la nature systémique des principes et outils qu'ils emploient. Leurs démarches exemplaires et pérennes donnent lieu aux prémices d'un urbanisme des réseaux (DUPUY, 1991)¹⁵⁰ pour lequel les métriques réticulaires prennent le pas ou se combinent aux métriques topographiques du modèle de la ville pédestre.

1.2.4. *Le ferroviaire : expérimentations urbaines entre la ligne et le point*

Ces transformations progressistes des métropoles européennes pavent la voie à la mécanisation des modes de transport, et celle-ci va avoir un impact durable sur la ville et l'urbanisme. La machine à vapeur et l'essor du chemin de fer en particulier vont contribuer à l'accélération des déplacements tant à l'échelle des liaisons transcontinentales (Fig. I-3, p. 43) qu'interurbaines ou locales. De « gigantesques étoiles aux rayons de fer » (GAUTIER, 1869)¹⁵¹ s'étendent à travers toute l'Europe, drainent les territoires autour des villes et font converger les populations en des gares monumentales. Aussi, le train quitte-t-il peu à peu ses emprises marginalisées ou extra-urbaines pour s'inviter dans le paysage urbain avec le développement de différentes formes du rail : tramways, trains de banlieue et métropolitains. L'exemple haussmannien est typique des transformations qui s'opèrent dans les grandes villes : les gares de Lyon (1855) et du Nord (1865) viennent compléter la parure ferroviaire préexistante, et de vastes quartiers de gare se déploient autour des six nœuds de transport de la capitale (LOYER *et al.*, 1995)¹⁵². Ces quartiers illustrent la profonde mutation de la ville, et permettent d'en absorber l'augmentation démographique. Si le projet de petite ceinture ferroviaire entre les gares n'est pas complété, HAUSSMANN réussit à les relier efficacement par un système de boulevards. L'avènement des modes collectifs ferroviaires conduit

150 DUPUY, G. (1991). *Op. cit.*, p. 115.

151 Cité in DETHIER, J. (dir.) (1978). *Le temps des gares*, Paris, Centre Georges Pompidou.

152 LOYER, Fr., PINCHON, J.-Fr., CHÂTELET, A.-M., DE ANDIA, B. (1995). *Autour de l'Opéra : naissance de la ville moderne*, Paris, Éd. Délégation à l'action artistique de la Ville de Paris, 254 pp.

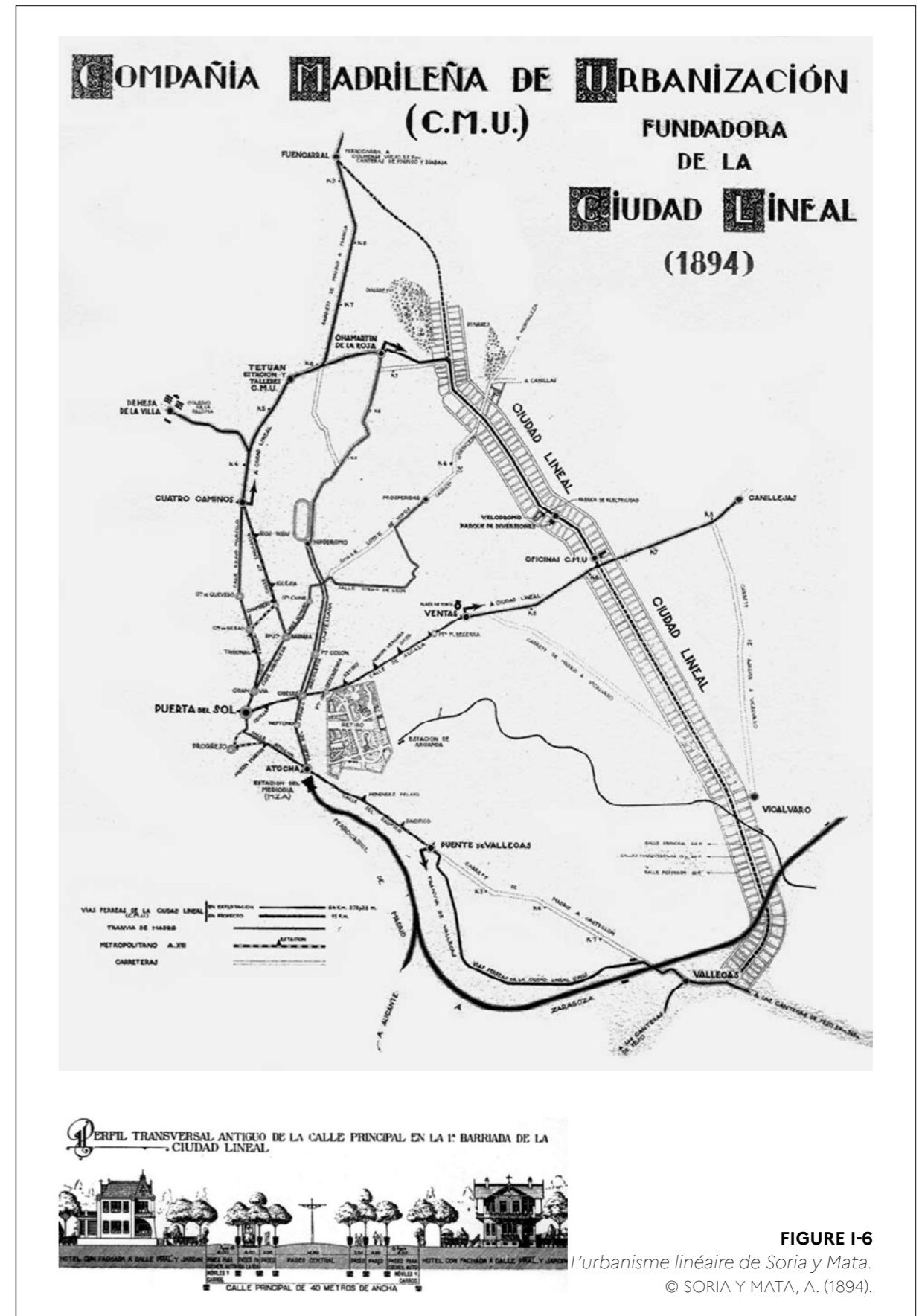


FIGURE I-6
L'urbanisme linéaire de Soria y Mata.
© SORIA Y MATA, A. (1894).

ainsi à l'émergence et à la consolidation de théories et d'expérimentations urbaines. En réponse aux enjeux urbains et sociaux de la métropole industrielle, celles-ci placent les modes au cœur des réflexions. Au-delà des réalisations de réseaux qui fleurissent en Europe, le tramway inspire quelques tentatives notables, à commencer par celle imaginée pour Madrid par Arturo SORIA Y MATA (1844-1920). Urbaniste et statisticien auprès de la compagnie madrilène des chemins de fer, ce fervent promoteur du tramway et du train de banlieue expose en 1882 sa proposition pour une *Ciudad Lineal*, une « cité linéaire » bâtie le long de ce nouveau mode de transport (Fig. I-6, p. 51) :

La structure des villes se transforme inconsciemment, instinctivement, en s'adaptant [...] aux progrès successifs des moyens de locomotion, car la forme des villes dérive de la forme de la locomotion [...]. Les villes devront prendre nécessairement les formes allongées et linéaires des voies ferrées.

(SORIA Y MATA, 1913)¹⁵³

À l'instar de Barcelone et Paris, le projet de SORIA Y MATA répond à des problématiques d'expansion urbaine dans un climat d'insalubrité, de pression foncière des centres anciens, d'évolution et d'émergence de nouveaux besoins en matière de mobilité. Dans un contexte de débat sur la densité et la mixité fonctionnelle des villes, l'urbaniste imagine pour Madrid un développement linéaire de cinquante-trois kilomètres le long d'une circulation de cinq cents mètres de large. La pensée réticulaire structure la proposition de SORIA. En infrastructure, l'axe incorpore en effet les réseaux d'eau, de gaz, de chauffage urbain et de tubes pneumatiques. En surface, il reçoit également les réseaux d'électricité, du télégraphe, du téléphone. Mais surtout, plus qu'une avenue, le ruban intègre une ligne de chemin de fer léger, nouveau mode de transport qui atteint des vitesses inégalées. Le jour, celle-ci serait dédiée aux trains de personnes. La nuit, il est avancé de la réserver à ceux de marchandises. De part et d'autre, et en accord avec les préceptes hygiénistes, il propose une forme urbaine peu dense en îlots orthogonaux ouverts sur la campagne environnante et découpés en parcelles régulières (COUDROY DE LILLE, 2002; EL HADEF, 2016)¹⁵⁴. Celles-ci sont destinées à la construction de villas, de commerces, d'équipements publics, de lieux de production et de loisirs. Forme urbaine et réseau de transport sont ainsi intimement liés dans le modèle de la ville linéaire. SORIA attribue en effet plusieurs rôles à son ruban d'urbanisation. Suivant la configuration retenue, il peut servir soit à structurer l'urbanisation le long d'un axe, soit à opérer une liaison entre deux noyaux urbains, voire encore à contrôler l'expansion d'une ville en la ceinturant.

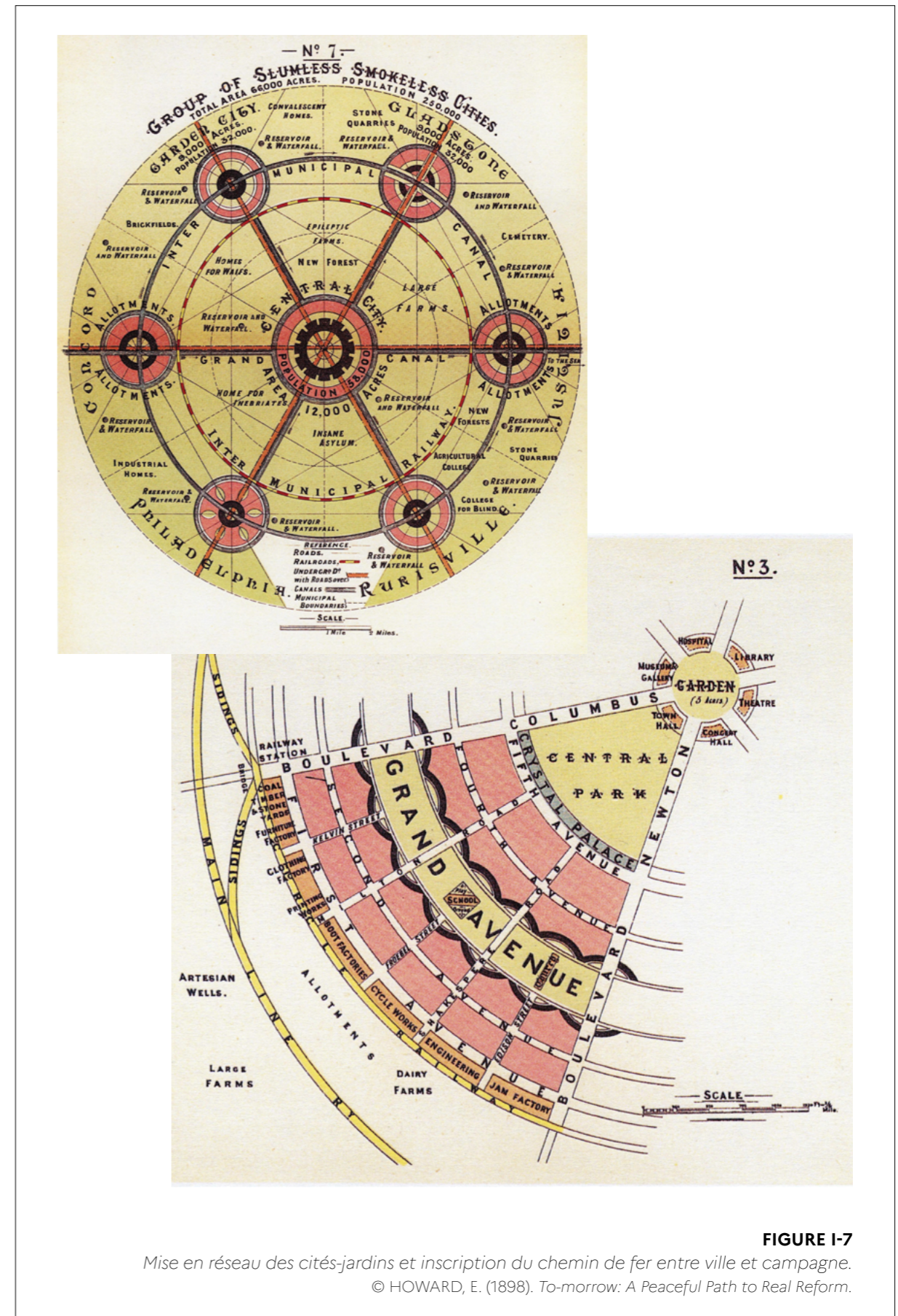


FIGURE I-7
Mise en réseau des cités-jardins et inscription du chemin de fer entre ville et campagne.
© HOWARD, E. (1898). *To-morrow: A Peaceful Path to Real Reform*.

153 SORIA Y MATA, A. (1913), BENOIT-LEVY, G. (trad) (1979). *La cité linéaire, nouvelle architecture des villes*, Paris, Éd. CERA, p. 16.

154 COUDROY DE LILLE, L. (2007). « Arturo Soria (1844-1920), urbaniste de la Cité linéaire ». In *Urbanisme*, N°353, mars-avril 2007.
EL HADEF, M. (2016). *Op. cit.*, p. 39.

Malgré l'ambition du projet, la *Ciudad Lineal* ne verra le jour que sous une forme fortement réduite¹⁵⁵. Il n'en constitue pas moins une expérience de pensée notable dans la réflexion portée sur le lien entre urbanisation et mode de transport.

Contemporaines de la ville linéaire de SORIA, les cités-jardins britanniques défendues par Ebenezer HOWARD (1850-1928) se développent elles aussi grâce à l'avènement du rail. Influencé par les idées hygiénistes, il fonde le mouvement des *Garden Cities* en 1899 après la publication de son ouvrage réformiste *Tomorrow, a Peaceful Path to Real Reform* (1898). HOWARD y dresse le constat du problème de la pauvreté et de la mauvaise qualité de vie dans les villes qu'il décrit comme « *bondées, mal aérées, bâties sans plan d'ensemble, incommodes, malsaines* » (1969)¹⁵⁶. En réponse aux conséquences d'un épisode massif d'exode rural, il élabore une théorie alternative à la métropole dense industrielle. Il imagine ainsi un réseau polycentrique de six *garden-cities* compactes et équidistantes, déployées *ex nihilo* dans la campagne périurbaine d'une ville-centre pour la décongestionner (**Fig. I-7**, p 53). Chaque cité-jardin dispose d'un territoire circulaire d'environ vingt kilomètres carrés dont quatre sont destinés à être bâtis. Le reste est laissé aux espaces de nature et aux parcs aménagés. Les différents centres urbains sont ainsi séparés les uns des autres par des ceintures vertes. En marge de ces noyaux, un réseau de chemin de fer intercommunal dessert des gares voyageurs et des ensembles industriels (**Fig. I-7**, p 53). Le ferroviaire permet ainsi le transport de biens manufacturés et de matières premières, en plus de relier entre elles les composantes de l'agglomération. Contrairement au projet madrilène, la ligne ne constitue pas l'élément structurant du projet, qui obéit davantage à une logique de point mis en réseau. Les centralités urbaines se développent dans un registre aréolaire autour des stations et des gares du réseau ferroviaire. Adaptable à une multitude de contextes régionaux (DEVEREUX, 2013)¹⁵⁷, ce modèle connaîtra une diffusion mondiale¹⁵⁸ et aura un impact marquant sur l'urbanisme du XX^e siècle.

1.3. L'avènement de la métropole globale

1.3.1. Le régime de la ville dépendante de l'automobile

Face au constat de « *la croissance et la prolifération des réseaux tentaculaires, avec les immenses profits et les risques non moins grands qu'ils apportent à l'humanité [et] devant les mécanismes de plus en plus compliqués qu'ils mettent en place* », l'urbaniste Maurice-François ROUGE (1953)¹⁵⁹ souligne dès 1953 le caractère essentiel des infrastructures techniques dans l'organisation des espaces. Il va jusqu'à se demander si « *toute la vie urbaine* » n'était pas déjà « *sous leur étroite dépendance* » (ROUGE, 1953)¹⁶⁰. La seconde moitié du XX^e siècle voit ainsi un nouveau régime urbain prendre le pas sur les deux précédents au prétexte de la Reconstruction. Alors que « *la ville d'avant les années 1950 était faite pour s'y déplacer à pied, à vélo et en transports en commun* » (DACHELET, 2009)¹⁶¹, celle qui lui succède est centrée sur la diffusion du véhicule particulier¹⁶² et la subordination des déplacements à l'automobile. Grâce aux gains de vitesse qu'elle assure, la voiture va ainsi une nouvelle fois repousser les limites de l'urbain qui s'étale dès lors au-delà d'une quarantaine de kilomètres autour de la ville-centre. Au cœur de celle-ci, l'apparition de conflits d'usage dans l'espace public conduit à une réflexion quant à la place à donner à la « *bagnole* » par rapport aux transports guidés et aux piétons en milieu urbain. L'urbaniste Colin BUCHANAN est ainsi l'auteur d'un rapport qui fait date puisqu'il insiste sur la nécessité d'adapter la ville à l'automobile en réponse à l'essor des trafics intra-urbains (BUCHANAN, 1963)¹⁶³. L'architecte LE CORBUSIER (1887-1967) développe une posture propre à travers sa « *règle des 7 V* », qu'il prescrit à ses projets afin d'irriguer au mieux le territoire. Le maillage viaire qu'il expérimente à Chandigarh en 1951 se fonde ainsi sur sept trames qui se croisent à des rythmes spécifiques selon le mode de déplacement, l'intensité des flux et leur provenance (LE CORBUSIER, 1951)¹⁶⁴ (**Fig. I-8**, p. 57). Le succès de l'automobile conduit jusque dans les années 1960 au démantèlement des premiers réseaux de tramway, ainsi qu'au déclin de la marche et du vélo dans les déplacements quotidiens. Plus flexible, la voiture participe de la multiplication

155 Un **développement linéaire** de cinq kilomètres de long et quarante mètres de large sera réalisé pour relier le centre de Madrid à sa périphérie Est. Dépourvu de système d'assainissement, victime de la spéculation foncière, ce fragment d'urbanisme linéaire sera malgré tout doté d'une infrastructure ferroviaire, toutefois destinée au seul trafic de voyageurs.

156 HOWARD, E. (1902), ELZIERE, Th. et ENGELMANN, J.-J. (trad.) (1969). *Les Cités jardins de demain*, Paris, Éd. Dunod, p. 107.

157 Malgré leur **caractère innovant**, seules ces deux cités-jardins verront le jour, et HOWARD échouera dans son ambition de décongestionner Londres. En effet, au-delà de ces grands principes, Howard ne propose pas de plans pour ses garden-cities. Il laissera le soin de leur conception aux architectes Richard Barry PARKER et Raymond UNWIN pour celui de Letchworth Garden City (1904) et à Louis DE SOISSONS pour celui de Welwyn Garden City (1920).

158 DEVEREUX, M. (2013). « La diffusion de l'idéal des cités-jardins dans le monde ». In *Les cahiers de l'IAU-IDF*, N°165, pp 10-13.

159 ROUGE, M. F. (1953). « L'organisation de l'espace et les réseaux ». In *Eventail de l'histoire vivante, hommage à Lucien Febvre*, Paris, Éd. Armand Colin, pp 401-405.

160 *Idem*.

161 DACHELET, M. (2009). « Pic du pétrole : impasse des politiques d'aménagement du territoire ». [En ligne] publié le 21 octobre 2009, consulté le 9 juin 2022. URL : <https://etopia.be/2-pic-du-petrole-impasse-des-politiques-damenagement-du-territoire/>.

162 À ce titre, Copenhague et son **plan en doigts de gant** évoqué précédemment font figure de précurseurs en matière de planification urbaine et territoriale, en préférant créer des axes de transport en commun plutôt que de favoriser le tout-automobile.

163 BUCHANAN, C. D. (1963). *Traffic in Towns, a study of the Long Term Problems of Traffic in Urban Areas*, Londres.

164 LE CORBUSIER (1951). « Le "Modulor" et la "Loi des 7 V", verbatim de conférence à Milan ». In *Atti e rassegna tecnica della società degli ingegneri e degli architetti in Torino* (1952), N°4, p. 132. [En ligne]. URL : https://digit.biblio.polito.it/622/1/1952_031.pdf.

de ces derniers et de la diffusion d'un modèle urbain diffus, fondé sur l'isotropie et l'étalement par le comblement peu dense des espaces interstitiels et périurbains (BORDREUIL, 1995; TABOURIN, 1995)¹⁶⁵. Ainsi «*l'automobile est la condition de cet urbanisme qui fonde la ville dans la campagne*» (PINSON, 2009)¹⁶⁶. De fait, la ville de la dépendance automobile obéit aux principes du courant de l'urbanisme progressif (CHOAY, 1965)¹⁶⁷. Elle opère le basculement d'une logique de ligne vers une logique de zone capillaire (**Fig. I-1**, p. 37), standardisée et sectorisée (POUYANNE, 2007)¹⁶⁸. Les fonctions urbaines sont strictement séparées par types d'activité voire de population. Les espaces publics laissent place à une tuyauterie circulatoire tout aussi étanche. Les déplacements s'allongent et se multiplient à budget-temps relativement constant (LATERRASSE, 2018)¹⁶⁹. L'urbanisme aréolaire pensé en «*zonage et tuyaux*» contribue ainsi à «*l'enfermement du territoire urbain*» (DUPUY, 1991)¹⁷⁰ en ne considérant que des territorialités aréales, déterminées de façon permanente par les usages des sols de la ville. Malgré les politiques de sectorisation, les infrastructures routières et l'automobile participent toutefois à étaler une ville des réseaux recentrée autour de territorialités réticulaires en archipels, et à promouvoir des modes de vie urbains éclatés, rendus possibles grâce à la voiture individuelle : «*dans un urbanisme de secteurs, les transports ne sont plus une fonction à côté d'autres fonctions, ils sont l'élément déterminant et constitutif de tous les secteurs*» (MONGIN, 2013)¹⁷¹.

1.3.2. Entre le global et le régional : un moment métropolitain interscalaire

En complément à l'émergence d'un régime urbain dépendant de l'automobile, les modes de production capitaliste évoluent. À partir des années 1960, leur déclinaison post-fordiste ouvre la voie à une «*troisième modernité*» (CITOT, 2005)¹⁷², dont l'expression spatiale multiscalaire est affirmée par l'urbanisation exponentielle du monde. La métropole globale marque une nouvelle «*étape de la croissance urbaine*» (BURY, 2003)¹⁷³ qui opère de concert avec la dynamique contemporaine d'urbanisation. Le géographe

165 BORDREUIL, S. (1995). « De la densité habitante aux densités mouvantes : l'hyperurbanité ». In *Les Annales de la Recherche Urbaine*, N°67, pp 5-14.

TABOURIN, E. (1995). « Les formes de l'étalement urbain ». In *Les Annales de la Recherche Urbaine*, N°67, pp 33-44.

166 PINSON, D. (2009). « Histoire des villes ». In STÉBÉ, J.-M. et MARCHAL, H. (dir.) (2009). *Traité sur la ville*, Paris, Éd. PUF, 784 pp, pp 41-90, p. 75.

167 CHOAY, F. (1965). *L'urbanisme, utopies et réalités. Une anthologie*, Paris, Éd. du Seuil, 448 pp.

168 POUYANNE, G. (2007). *Op. cit.*

169 LATERRASSE, J. (2018). *Op. cit.*

170 DUPUY, G. (1991). *L'urbanisme des réseaux : théories et méthodes*, Paris, Éd. Armand Colin, 198 pp, p. 121.

171 MONGIN, O. (2013). *La ville des flux, l'envers et l'endroit de la mondialisation urbaine*, Paris, Éd. Fayard, coll. *Documents et témoignages*, 528 pp, p. 173.

172 CITOT, V. (2005). *Op. cit.*, p. 62.

173 BURY, J.-C. (2003). *Op. cit.*, p. I-3

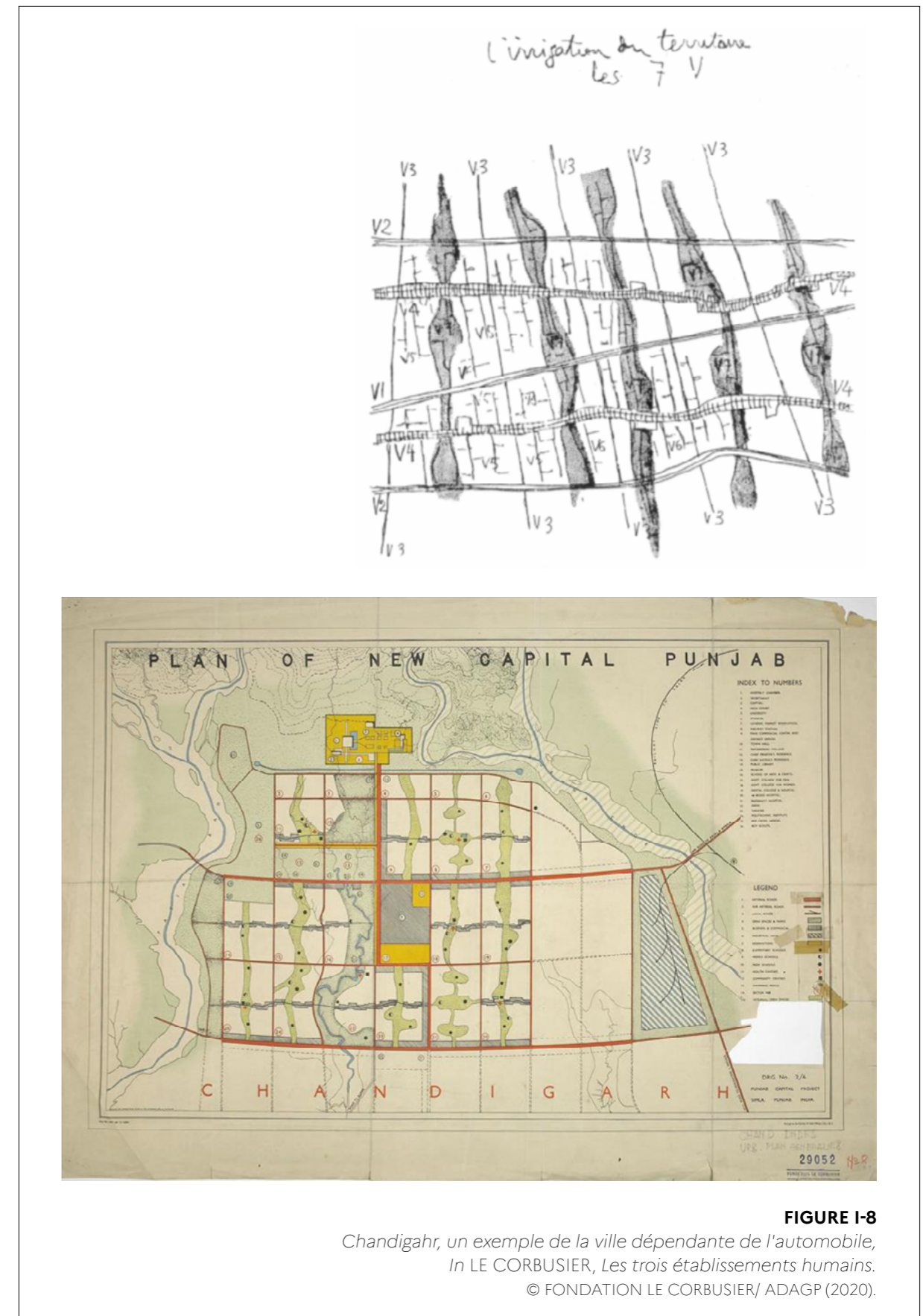


FIGURE I-8
Chandigarh, un exemple de la ville dépendante de l'automobile,
In LE CORBUSIER, *Les trois établissements humains*.
© FONDATION LE CORBUSIER/ ADAGP (2020).

français Jean GOTTMAN relève ainsi une forme émergente d'organisation dans l'espace des sociétés urbaines — la région mégalopolitaine — qu'il étudie en particulier à travers la « *megalopolis* » qui se déploie de Boston à Washington (1961)¹⁷⁴. GOTTMAN note son caractère multipolaire ainsi que son étendue, qui lui confèrent un poids démographique (plusieurs dizaines de millions d'habitants) et un rôle polarisant dans les grandes circulations de l'époque. D'autres régions du monde expriment elles aussi de telles caractéristiques. De Londres à Milan, une vaste conurbation adossée à l'Europe rhénane trace un arc économique et démographique majeur — la « *dorsale européenne* » (BRUNET, 1989)¹⁷⁵ —, tandis que l'on reconnaît dans le corridor du Tokaido une mégalopole qui s'étend sur une large partie de la région, du Kantō à Osaka (**Fig. I-9a**, p. 60). Dans ces supersystèmes économiques et urbains, l'urbaniste et géographe britannique Peter HALL pointe l'avènement de « *world cities* » (1966)¹⁷⁶. Ces villes-mondes se distinguent des autres par leur capacité à concentrer diverses fonctions de commandement (politiques, économiques, culturelles) et leur inscription au sein de différents réseaux d'échange affranchis des frontières nationales (HÉRAUD et NONN, 2013)¹⁷⁷. L'urbanisation croissante prend alors deux formes. La première est liée à l'expansion des agglomérations dans les systèmes urbains. La seconde relève de l'intégration « *dans l'aire de fonctionnement quotidien* » (CERTU, 2013)¹⁷⁸ de quelques grands centres urbains d'ensembles villageois et territoriaux toujours plus éloignés (ASCHER, 1995)¹⁷⁹.

Localement, l'internationalisation de l'économie va ainsi interférer avec les préoccupations des États en matière d'aménagement. Ces derniers traduisent leur volonté de rééquilibrer ou mieux structurer leurs territoires nationaux à travers de vastes politiques d'équipements publics qui se concentrent surtout sur les villes les plus importantes. Ces métropoles régionales servent alors de relais aux politiques centrales de développement. « *Chaque pays décline à sa manière cette stratégie (centraliste ou non, interventionniste ou non, en situation plus ou moins bien placée dans les grands espaces économiques), ce qui induit des modulations sensibles [...] dans le modèle de métropolisation* » (HÉRAUD et NONN, 2013)¹⁸⁰. Au sortir de la Seconde Guerre mondiale, l'État est ainsi confronté à une urbanisation accélérée de la France. Face à la nécessité de garder le phénomène sous contrôle « *après une longue période où*

l'on a laissé faire les forces du capital et des entreprises » (HÉRAUD et NONN, 2013)¹⁸¹, il amorce une politique d'aménagement du territoire en complément de démarches de planification économique. Une délégation interministérielle est dès lors créée en 1963 dans cette optique : la DATAR¹⁸². Dès 1964-1965, en lien avec le Commissariat général au Plan, une politique des métropoles d'équilibre est décidée (**Fig. I-9b**, p. 61). Celle-ci vise, d'une part, au renforcement de la compétitivité économique à l'échelle du pays par l'amélioration des conditions d'accueil des entreprises (équipements, infrastructures urbaines, aménagement du territoire...). L'idée est d'autre part d'infléchir la macrocéphalie parisienne (GRAVIER, 1947)¹⁸³. Il s'agit alors de mieux redistribuer les forces et retombées économiques sur tout le territoire français au profit des grandes villes régionales et des villes moyennes. L'assise conceptuelle repose ici sur la théorie des pôles de croissance de l'économiste François PERROUX (1961; 1967)¹⁸⁴. Celui-ci voit dans ces métropoles un moteur possible de diffusion locale du développement économique par effet d'entraînement des régions sur lesquels elles s'appuient. Huit métropoles¹⁸⁵ sont ainsi désignées par la loi d'Orientation foncière (LOF) de 1967. Des Organisations régionales d'étude et d'aménagement des aires métropolitaines (ORÉAM) voient le jour la même année autour de certaines d'entre elles dans le but d'élaborer des Schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme (SDAU). En raison de son caractère hautement centralisé, le système de planification français a toutefois pour défaut sa grande inertie, et « *il faudra en fait beaucoup de temps pour dessiner et concrétiser les rôles des métropoles de l'avenir* » (HÉRAUD et NONN, 2013)¹⁸⁶. Tant et si bien que les projets du Commissariat général au Plan et de la DATAR ne sont pas entièrement réalisés lors des chocs pétroliers de 1973 et 1978. Ces derniers sonnent la fin des Trente Glorieuses : ils donnent un coup de frein important à la croissance démographique et économique en France, et conduisent à la dissolution des ORÉAM en 1983.

1.3.3. L'urbain généralisé : le diffus et le fluide

Les chocs pétroliers ne mettent toutefois fin ni au processus de métropolisation ni à l'urbanisation du monde. Entraînés par l'avènement d'une économie post-industrielle et les transformations structurelles des appareils productifs, l'un et l'autre vont prendre une forme nouvelle (BOURDEAU-LEPAGE et HURIOT,

174 GOTTMANN, J. (1961). *Megalopolis: The Urbanized Northeastern Seaboard of the United States*, New York, Éd. The Twentieth Century Fund, 822 pp.

175 BRUNET, R. (1989). *Les villes européennes*, Montpellier-Paris, Éd. La Documentation française, DATAR-Reclus.

176 HALL, P. (1966). *The World Cities*, Londres, Éd. Weidenfeld and Nicolson, 256 pp.

177 HÉRAUD, J.-A. et NONN, H. (2013). *Op. cit.*, p. 19.

178 GALLETY, J.-Cl. (coord.) (2013). *Essentiel*, N°15, « Le processus de métropolisation et l'urbain de demain », Lyon, Éd. CERTU, 54 pp, p. 6.

179 ASCHER, Fr. (1995). *Métapolis ou l'avenir des villes*, Paris, Éd. Odile Jacob.

180 HÉRAUD, J.-A. et NONN, H. (2013). *Op. cit.*, p. 20.

181 HÉRAUD, J.-A. et NONN, H. (2013). *Op. cit.*, p. 19.

182 La **Délégation** à l'aménagement du territoire et à l'action régionale.

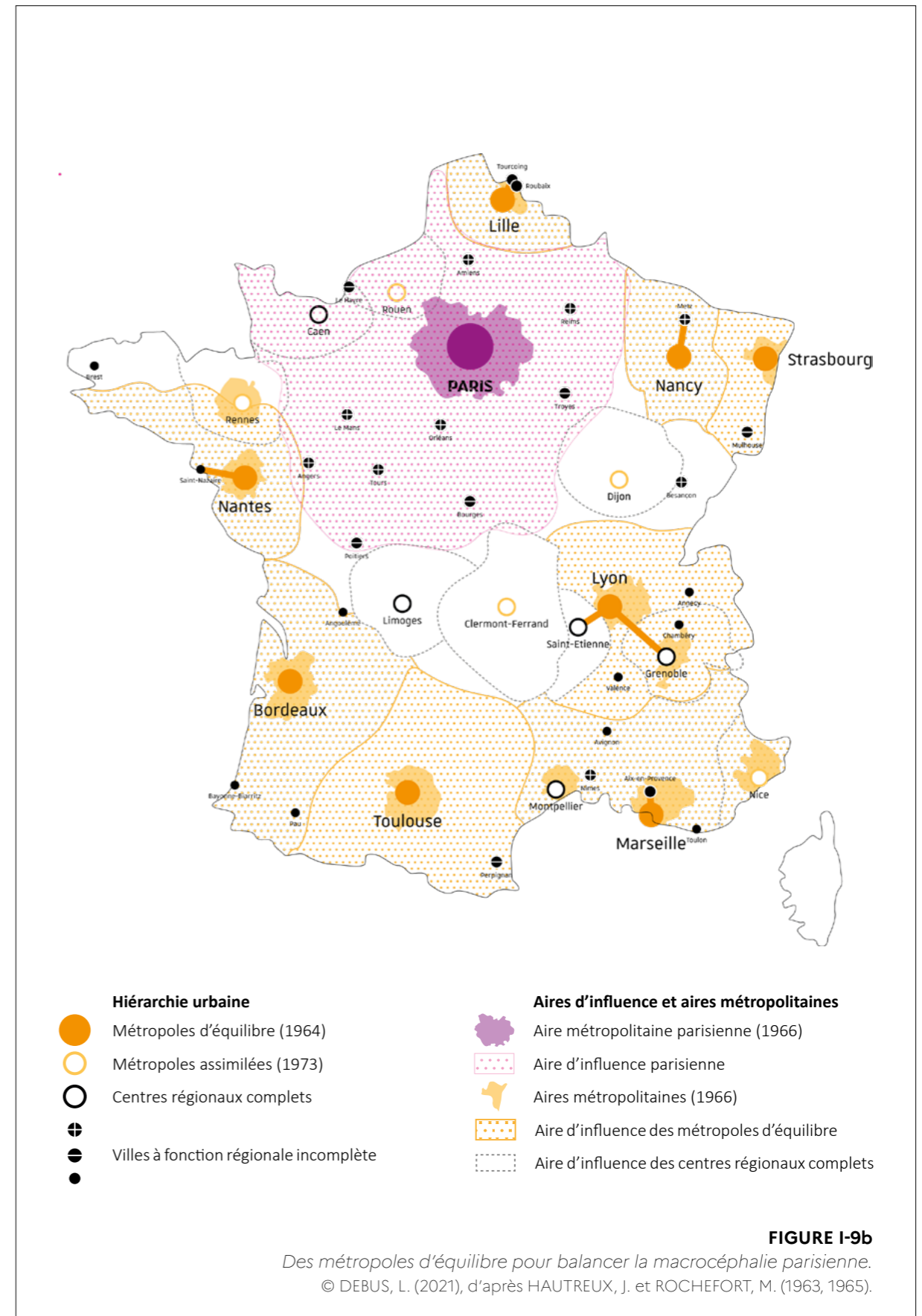
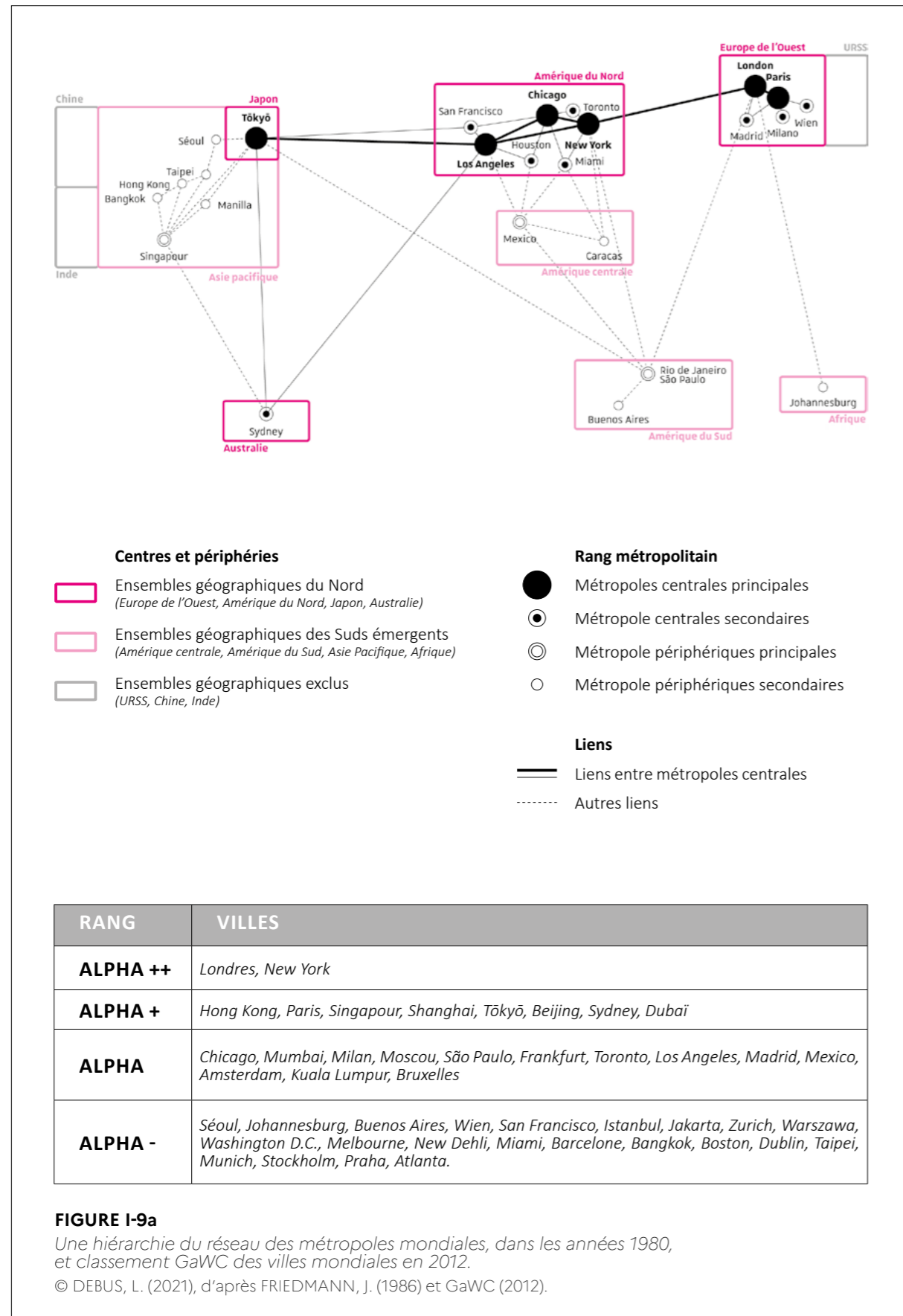
183 GRAVIER, J.-Fr. (1947). *Paris et le désert français*, Paris, Éd. Flammarion, 314 pp.

184 PERROUX, Fr. (1961). *L'Économie du xx^e siècle*, Paris, PUF, 599 pp.

PERROUX, Fr. (1967). « Note sur la ville considérée comme pôle de développement et foyer de progrès ». *In Revue Tiers-Monde*, N°8-32, pp 1147-1158.

185 Lille-Roubaix-Tourcoing, Nancy-Metz, Strasbourg, Lyon-Saint-Étienne-Grenoble, Marseille-Aix-en-Provence, Toulouse, Bordeaux et Nantes-Saint-Nazaire.

186 HÉRAUD, J.-A. et NONN, H. (2013). *Op. cit.*, p. 20.



2003)¹⁸⁷. Les métropoles qui en sont le résultat, qualifiées pour certaines de villes globales ou de villes mondiales (SASSEN, 2001; GHORRA-GOBIN, 2007)¹⁸⁸, sont marquées par des épisodes inégaux d'expansion démographique et urbaine, ainsi que par des changements aussi récents que saisissants dans leur aspect, leur structure spatiale et leur rôle économique. Ces changements ne touchent toutefois pas toutes les villes. Ils s'inscrivent dans la continuité des révolutions industrielles et sont rendus possibles, d'une part, par l'essor des télécommunications et la chute des coûts liés à l'échange et au traitement de l'information, et d'autre part, par la montée en puissance des services supérieurs au prix d'une désindustrialisation progressive des villes occidentales. Cette transformation est d'autant plus lisible dans les métropoles : bien que l'industrie reste un domaine déterminant des économies nationales, le secteur secondaire n'y domine plus ces agglomérations. Pour répondre et faire face à cette transition à l'œuvre, « *l'attractivité territoriale entre désormais très fortement dans le champ des politiques publiques. Ces infléchissements induisent de fortes différenciations et distorsions dans et entre les dynamiques* » (HÉRAUD et NONN, 2013)¹⁸⁹ des métropoles régionales françaises. Quartiers d'affaires emblématiques, grands centres commerciaux, gares et aéroports monumentaux, lignes de train à grande vitesse et développement des infrastructures routières sont autant de signes qui illustrent la nécessité de raccorder la ville aux flux et le caractère générique des formes qui résultent de cette course à l'attractivité territoriale. Le philosophe Olivier MONGIN évoque à ce titre la notion d'« *hyperlieux* » pour qualifier ces métropoles en interconnexion, dont « *l'ambition est de se démarquer du contexte proche pour mieux s'articuler au réseau immatériel et invisible* » (2013)¹⁹⁰.

Ainsi, la situation urbaine et le moment métropolitain, d'envergure mondiale, sont profondément conditionnés par « *l'intense internationalisation de l'économie, aux mobilités toujours plus amples des capitaux, des marchés et des élites comme des managers — en association avec l'essor technologique et la mutation organisationnelle des firmes de l'ère contemporaine* » (HÉRAUD et NONN, 2013)¹⁹¹. Les agglomérations qui participent de cette tendance constituent des têtes de pont en matière de développement et de croissance, ainsi que des points d'ancrage des réseaux économiques et financiers transnationaux. Elles illustrent en cela le rôle prépondérant joué par l'économie dans les transformations urbaines et territoriales. Relevant d'une logique centre/périphérie, ces villes accaparent et concentrent les fonctions supérieures de commandement liées à la division internationale du travail traditionnelle.

187 BOURDEAU-LEPAGE, L. et HURIOT, J.-M. (2003). *Op. cit.*, p. 11.

188 SASSEN, S. (2001). *The Global City: New York, London, Tokyo*, Princeton, Princeton University Press, 480 pp.

GHORRA-GOBIN, C. (2007). « Une ville mondiale est-elle forcément une ville globale ? Un questionnement de la géographie française ». In *L'information géographique*, 2007-2, vol. 71, pp 32-42.

189 HÉRAUD, J.-A. et NONN, H. (2013). *Op. cit.*, p.24.

190 MONGIN, O. (2013). *Op. cit.*, p. 134.

191 HÉRAUD, J.-A. et NONN, H. (2013). *Op. cit.*, p.24.

L'on retrouve ces caractéristiques de réticularité et de hiérarchie du concept métropolitain dans les travaux de l'urbaniste John FRIEDMANN et son « *hypothèse de la ville mondiale* » (1986)¹⁹², et dans ceux d'Olivier DOLLFUS sur l'« *archipel mégapolitain mondial* » (1996)¹⁹³ (Fig.I-9a, p. 60). Bien que la généralisation des échanges fasse advenir le *Monde* comme nouvelle réalité géographique (LUSSAULT, 2013)¹⁹⁴, la globalisation se déploie également à l'échelle régionale.

Si la théorie de PERROUX évoquée plus haut est fondée sur une stricte hiérarchie verticale entre une métropole régionale et l'hinterland qu'elle domine et draine, des logiques de flux l'emportent désormais sur des logiques simplement spatiales dans les modèles métropolitains. La métropole n'est dès lors plus seulement un pôle de diffusion locale du développement économique : son essor se fait dorénavant grâce à une série de relations horizontales qu'elle tisse au-delà de son espace d'influence directe avec d'autres agglomérations, *inter pares*. Ludovic HALBERT parle à ce titre de « *vectorisation* » pour désigner la « *participation croissante [des villes] à une géographie faite de liens et d'échanges à distance* » (2010)¹⁹⁵. Au niveau régional, ces connexions sont issues de spécialisations fonctionnelles (technopole, ville universitaire, touristique et culturelle, industrielle...) qui conduisent les métropoles à s'associer dans la complémentarité (HALBERT *et al.*, 2012)¹⁹⁶. Les plus grandes d'entre elles composent ainsi aujourd'hui un système de villes interdépendantes, au sein duquel les flux matériels (personnes, marchandises) et immatériels (investissements directs étrangers, information) — aussi bien que l'accessibilité à ces flux — constituent une caractéristique majeure (GINGEMBRE, 2017)¹⁹⁷.

Cette primauté des flux engendre « *de nouvelles configurations spatiales* » (BOURDEAU-LEPAGE et HURIOT, 2005a)¹⁹⁸. En ce sens, la métropolisation peut parfois témoigner d'une perte du sens de ce qui fait la ville (MONGIN, 2013)¹⁹⁹. L'un des symptômes spatiaux les plus visibles de la globalisation est donc l'urbanisation croissante et sans limite du monde, qui annonce pour certains auteurs la « *mort des villes* » (CHOMBART DE LAUWE, 1982; CHOAY, 1994)²⁰⁰. Le philosophe Olivier MONGIN préfère parler à ce titre

192 FRIEDMANN, J. (1986). « The World City Hypothesis ». In *Development and Change*, N°17-1, pp 69-83.

193 DOLLFUS, O. (1996). *La mondialisation*, Paris, Presses de Sciences Po, pp 21-38.

194 LUSSAULT, M. (2013). *L'Avènement du Monde. Essai sur l'habitation humaine de la Terre*, Paris, Éd. du Seuil, 304 pp.

195 HALBERT, L. (2010). *L'avantage métropolitain*, Paris, PUF, 143 pp, p. 10.

196 HALBERT, L., CICILLE, P., ROZENBLAT, C. (2012). *Quelles métropoles en Europe ? Des villes en réseau*, Paris, La Documentation Française, 108 pp.

197 GINGEMBRE, J. (2017). *Vers des territoires métropolisés en réseau ? Le cas émergent du Sillon lorrain*, thèse de doctorat en géographie, Nancy, Université de Lorraine, 395 pp, p. 37.

198 BOURDEAU-LEPAGE, L. et HURIOT, J.-M. (2005a). *Op. cit.*, p. 278, traduction de l'anglais par l'auteur.

199 MONGIN, O. (2013). *Op. cit.*

200 CHOMBART DE LAUWE, P.-H. (1982). *La fin des villes : mythe ou réalité*, Paris, Éd. Calmann-Lévy, 252 pp.

CHOAY, Fr. (1994). « Le règne de l'urbain et la mort de la ville ». In *La ville, art et architecture en Europe, 1870-1993*, Paris, Centre Georges Pompidou, 468 pp, pp 26-35.

de « rupture anthropologique » (MONGIN, 2013)²⁰¹. Ainsi, comme traduction spatiale de la globalisation, les mutations économiques à l'œuvre reposent sur l'individualisation de la société, le développement des moyens de transport et des télécommunications autour de la mobilité (AMAR, 2010)²⁰². Cette dernière est dans ces conditions érigée en principe fondateur de l'urbain contemporain (LUSSAULT, 2010a)²⁰³ : témoin « d'un changement dans le mode d'habiter ou d'occuper l'espace, l'avènement des régions métropolitaines reflète une transformation dans les manières de se déplacer » (HALBERT, 2010)²⁰⁴ et donne lieu à de nouvelles formes d'appropriation et d'occupation individuelles et collectives du territoire (DAGORN, 2003)²⁰⁵. L'urbain devient protéiforme, et grignote toujours plus l'espace rural. L'urbanisation omniprésente s'accompagne ainsi d'une absence d'urbanité. Lorsque les modalités d'expansion sont planifiées, elles suivent en France une logique de développement pavillonnaire et de zones d'aménagement concerté (ZAC) ou différé (ZAD). Au contraire, la déterritorialisation des villes voit progressivement l'urbain échapper aux régulations politiques (propres à l'urbanisme et l'aménagement du territoire) autant que sociétales (liées aux questions de l'habiter). Ainsi, lorsque les acteurs sont dispersés ou qu'aucune concertation d'ensemble ne peut se faire, une urbanisation informelle a lieu. Elle emprunte aux registres de la *città diffusa* italienne (SECCHI, 2002)²⁰⁶ ou du *desakota* asiatique (MCGEE et WANG, 1992)²⁰⁷ : des formes peu denses d'habitat ou d'activités se superposent par mitage au tissu agricole existant et à la géographie des lieux sans les effacer totalement. Il résulte de cette hybridation un objet paysager ni vraiment urbain, ni vraiment rural — un « urbain généralisé » (MONGIN, 2009)²⁰⁸ diffus et fluide.

2. La métropole comme recompositions sociospatiales : la mobilité pour dimensionner et qualifier les espaces métropolisés

Si les fondations de la métropole sont anciennes, chaque itération du processus en opère toutefois le renouvellement. Face à la poursuite et à l'accélération du phénomène, la fin des années 1990 marque un tournant et voit coïncider l'introduction de la question métropolitaine dans le monde académique — « clef de lecture de l'organisation contemporaine des espaces géographiques » (DI MÉO, 2010)²⁰⁹ — à la prise en compte pour l'action publique locale d'un échelon urbain à l'articulation entre décentralisation et mondialisation (LACOUR et PUISSANT, 1999)²¹⁰. En effet, si la métropolisation semble universelle, elle n'est pas limitée aux pays intégrés au réseau économique mondial. Elle n'est pas imputable non plus aux seules politiques nationales d'aménagement du territoire (Fig. I-9a-b, pp 60-61). Elle existe au contraire sous une déclinaison variée de rythmes et de formes qui répondent de singularités locales en cela que le processus agit comme le pendant territorialisé de la globalisation (GINGEMBRE, 2017)²¹¹. Il en est tout autant un moteur qu'un produit, et « recouvre les phénomènes qui font que des espaces, des "systèmes urbains" pour employer le vocabulaire de la DATAR, entrent dans le concert de l'économie mondiale » (CERTU, 2013)²¹². Cette intégration relative des villes au sein d'une structure « globale » (GHORRA-GOBIN, 2015)²¹³ se fait ainsi à l'interface entre une économie globalisée et une économie territoriale en recomposition. Dès lors, les dynamiques métropolisantes constituent un processus multiscalair. Celui-ci articule d'une part un nombre restreint d'agglomérations suivant des logiques verticales au cœur de vastes systèmes urbains. Mais il établit également d'autre part des relations intra- et interurbaines, horizontales et structurantes (BRETAGNOLLE, LE GOIX et VACCHIANI-MARCUZZO, 2011)²¹⁴.

Il importe par ailleurs noter le caractère ni temporaire ni contingent des dynamiques métropolisantes. À ce titre, les politiques publiques ne peuvent s'opposer à ce mouvement de fond. Tout juste peuvent-elles essayer de l'encadrer et veiller à en atténuer les externalités négatives (prix du foncier, coût du logement, congestion du trafic, pollutions) ou à en renforcer les bénéfiques (densité d'infrastructures,

201 MONGIN, O. (2013). *Op. cit.*, p. 134.

202 AMAR, G. (2010). *Homo mobilis, le nouvel âge de la mobilité. Eloge de la reliance*, Roubaix, Éd. FYP, 207 pp.

203 LUSSAULT, M. (2010a). *Op. cit.*, p. 42.

204 HALBERT, L. (2010). *Op. cit.*, p. 10.

205 DAGORN, R. (2003). « Métropole/Mégapole ». In LEVY, J. et LUSSAULT, M. (dir.) (2003). *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Éd. Belin, 1128 pp, pp 609-614, p. 614.

206 SECCHI, B. (2002). « L'émergence de la ville diffuse ». In *Diagonal*, N°156, pp 10-12.

207 MCGEE, T. G. et WANG, Y.-L. (1992). « La formation des mégapoles en Asie ». In *Mappemonde*, N°4, p. 2-3.

208 MONGIN, O. (2009). « La métropole dans un monde de flux ou la mondialisation freinée par le bas ». In *Esprit*, N°2009-12, pp 124-125.

209 DI MEO, G. (2010). *Op. cit.*, pp 23-38.

210 LACOUR, C., PUISSANT, S. (1999). *La Métropolisation. Croissance, diversité, fractures*, Paris, Éd. Economica-Anthropos, coll. Villes, 190 pp.

211 GINGEMBRE, J. (2017). *Op. cit.*, pp 50-51.

212 GALLETY, J.-Cl. (coord.) (2013). *Essentiel*, N°15, « Le processus de métropolisation et l'urbain de demain », Lyon, Éd. CERTU, 54 pp, p. 5.

213 GHORRA-GOBIN, C. (2015). *Op. cit.*, p. 89.

214 BRETAGNOLLE, A., LE GOIX, R., VACCHIANI-MARCUZZO, C. (2011). *Métropoles et mondialisation*, Paris, La Documentation française, 64 pp, p. 6.

écosystème entrepreneurial et industriel). Et tandis que la question métropolitaine a tardivement gagné les sphères politiques (GHORRA-GOBIN, 2015)²¹⁵, la recherche s'est intéressée aux mécanismes à l'œuvre dans la formation de la métropole globale dès les années 1990, au travers de leur interrelation avec le processus de globalisation. Plusieurs familles de dynamiques contribuent aujourd'hui à façonner ses attributs contemporains : la concentration des ressources, la mise en relation des lieux, la polarisation-diffusion de modes de vie urbains et la mobilisation d'une variété d'acteurs publics et privés autour de projet d'envergure métropolitaine (CONESA, 2008)²¹⁶. Elles permettent ainsi de dimensionner et de qualifier une entité en recomposition.

2.1. Dimensionner la métropole

Malaisée à définir sur le plan théorique, la métropole l'est aussi sur le plan strictement spatial. Les mécanismes de la métropolisation tendent à projeter en dehors de la ville stricto sensu les formes modernes de la vie urbaine et de la création de richesse. Les métropoles accumulent populations et activités, dans un espace de plus en plus vaste, où les structures et les organisations sont de moins en moins visibles.

(MORISSET, 1997)²¹⁷

La compréhension du phénomène métropolitain saisi au prisme de la métropole globale passe par un premier enjeu de définition, celui de son dimensionnement. Des approches statistiques ont ainsi contribué à identifier des indicateurs à même de révéler l'emprise du processus de métropolisation sur un système urbain. À travers l'accroissement démographique, d'abord, puis au biais des transformations occupationnelles de la population de ces ensembles métropolisés. Une lecture plus fine du fait métropolitain s'est ensuite traduite par une montée en sophistication des indicateurs, qui permettent aujourd'hui de délimiter précisément l'étendue et la portée spatiales d'un objet métropolitain qui dépasse largement les frontières administratives classiques.

2.1.1. Repérer le phénomène de métropolisation par la démographie et l'économie

Le dictionnaire critique des *Mots de la géographie* résume la métropolisation à un « mouvement accusé de concentration de la population dans les métropoles » (BRUNET, FERRAS et THÉRY, 1992)²¹⁸. Une approche de la question métropolitaine s'est ainsi développée dans les années 1960-1970 au biais de la statistique, lorsque la notion d'aire métropolitaine apparaît avec la création des ORÉAM. Des seuils démographiques variables sont par la suite établis pour tenter de saisir statistiquement le moment de bascule à partir duquel de la métropolisation émerge la métropole. Aussi la taille de la population s'est-elle longtemps révélée « un critère essentiel de mesure et de définition » (HÉRAUD et NONN, 2013)²¹⁹. Les travaux préparatoires à la politique des métropoles d'équilibre fixaient par exemple initialement une jauge à plus de 100000 habitants pour qu'une agglomération puisse être intégrée à ce club restreint. Finalement, la DATAR relèvera cette jauge à 200000 habitants, et l'assortira d'une condition exclusive

215 GHORRA-GOBIN, C. (2015). *Op. cit.*, p. 10.

216 CONESA, A. (2008). « Transports et régions métropolitaines, éléments pour une analyse territoriale et rétrospective ». In *Praxis, revue en ligne d'aménagement du territoire*, 24 pp, p. 3.

217 MORISSET, Br. (1997). « La délimitation des aires métropolitaines. Représentations et enjeu politique ». In *Les Annales de la Géographie*, t. 106, N°595, pp 243-262, p. 243.

218 BRUNET, R., FERRAS, R., THÉRY, H. (1992). « Métropole ». In *Les mots de la géographie. Dictionnaire critique*, Montpellier-Paris, RECLUS-La Documentation Française, coll. *Dynamiques du territoire*, 518 pp, p. 301.

219 HÉRAUD, J.-A., NONN, H. (2013). *Op. cit.*, p. 31.

supplémentaire : une zone d'influence directe de plus de 500000 résidents (HÉRAUD et NONN, 2013)²²⁰. Le sociologue Michel BASSAND définit quant à lui la métropole comme « une très grande collectivité qui avoisine ou dépasse » (2001)²²¹ le million d'habitants, dans une logique d'équipement : « ce seuil "millionnaire" était déjà dans les années 1970 jugé indispensable pour que se justifie un aéroport, ou une université de 20000 étudiants, un plateau technique hospitalier diversifié et de qualité, etc. » (HÉRAUD et NONN, 2013)²²². Ces premières définitions du fait métropolitain présentent des divergences quant aux objets statistiques à analyser dès lors que la taille est établie en critère. Quel périmètre prendre alors en compte : celui de l'agglomération, de l'aire urbaine, ou encore de la zone d'influence ? Outre les variations observées d'un pays à l'autre sur ces points spécifiques, la relative densité des formes urbaines de ces systèmes intervient également dans la pertinence du choix. Ainsi, cette définition démographique ne s'est-elle pas montrée suffisante et s'est-elle même avérée restrictive, puisqu'elle ne considèrerait pas la multiplication et la diversification des mécanismes de concentration qui caractérisent la métropolisation.

Les économistes se sont dès lors intéressés aux caractères les plus rares — et donc les plus distinctifs — que ces grandes villes concentrent : les fonctions décrites comme supérieures ou stratégiques (HALBERT, 2010)²²³. Les indicateurs qui voient le jour ont alors pour premier objectif de déceler les transformations économiques opérées par le processus de métropolisation. Au niveau européen, la Commission fonde en 2006 son *Observatoire en réseau de l'aménagement du territoire européen* (ORATE)²²⁴ dans l'optique de constituer un soutien à l'élaboration des politiques de développement territorial de ses membres. Les projets de recherche retenus dans ce cadre visent ainsi à produire une diversité de données statistiques systématiques sur la base d'une méthodologie harmonisée, afin de cerner les tendances territoriales en matière d'économie, d'environnement et de société. L'ORATE développe de la sorte un index des fonctions métropolitaines, composé de trente-huit indicateurs répartis en cinq grandes familles (ORATE, 2007 ; BBSR, 2011)²²⁵ : politique, économie, éducation-recherche-innovation, réseaux de transport et logistique, et sport et culture (Fig. I-10).

220 HÉRAUD, J.-A., NONN, H. (2013). *Op. cit.*, p. 31.

221 BASSAND, M. (2001). *Op. cit.*

222 HÉRAUD, J.-A., NONN, H. (2013). *Op. cit.*, p. 31.

223 HALBERT, L. (2010). *Op. cit.*, p. 23.

224 Aussi connu sous le nom **European Observation Network, Territorial Development and Cohesion** (ESPON en anglais), réseau d'étude destiné à l'observation de l'espace communautaire européen créé par les ministres européens de l'aménagement du territoire.

225 ORATE (2007). *Study on Urban Functions*, 253 pp, p. 9.

BBSR (2011). *Metropolitan areas in Europe*, Bonn, BBSR Online Publikation, N°1/2011, 127 pp, p. 41.

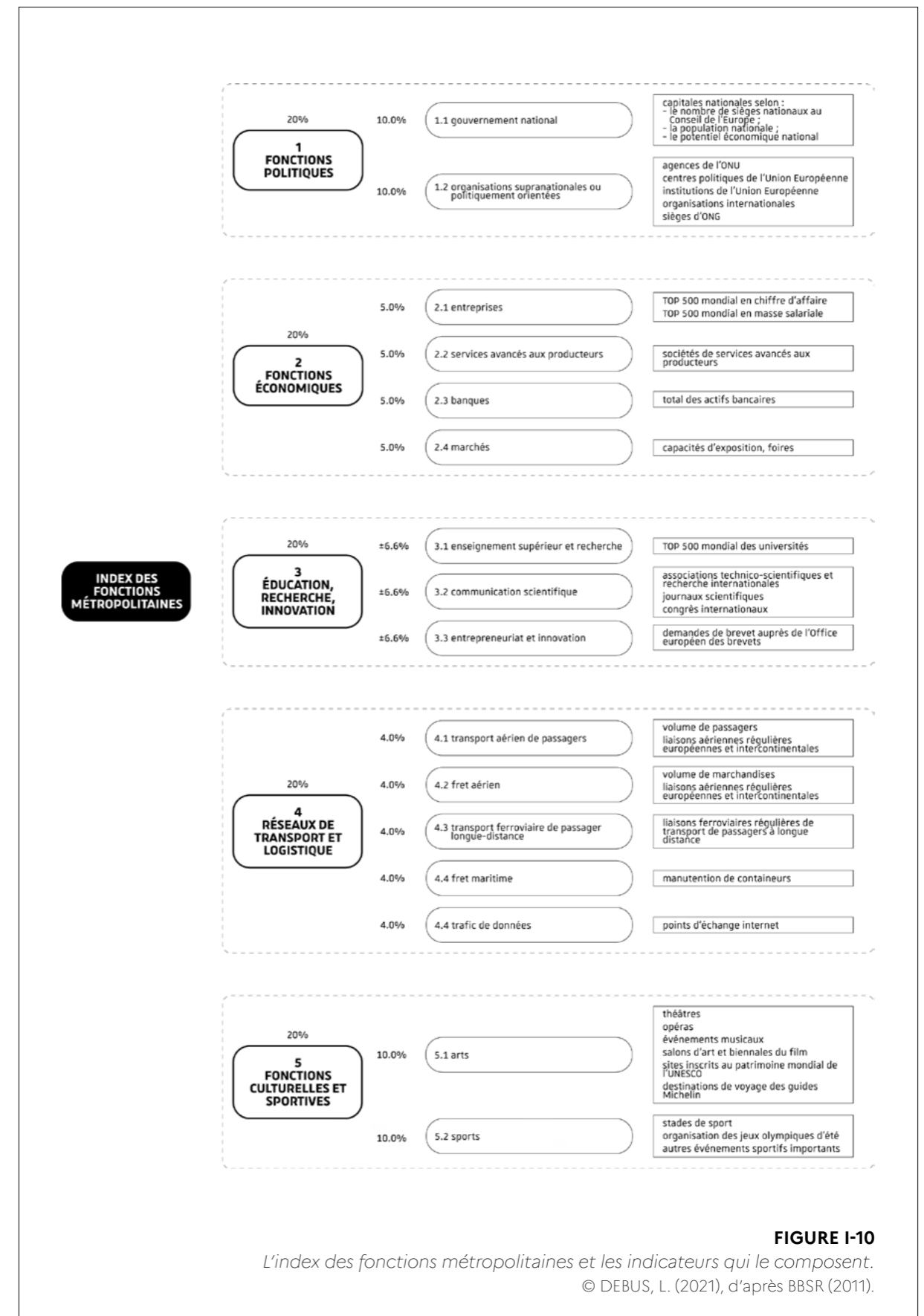


FIGURE I-10
L'index des fonctions métropolitaines et les indicateurs qui le composent.
© DEBUS, L. (2021), d'après BBSR (2011).

Au niveau français, la notion de *fonction métropolitaine* établie par l'INSEE (2002)²²⁶ au début des années 2000 renvoie elle aussi à une vision occupationnelle. Elle s'est cependant concentrée sur la répartition spatiale d'une typologie d'emplois métropolitains supérieurs, caractéristiques de l'exception des plus grandes villes et de leur rayonnement²²⁷ : pour l'INSEE, le développement des métropoles repose ainsi avant tout sur deux grandes familles d'activités relevant de la coordination ou à forte valeur ajoutée. Celles-ci illustrent les différentes dimensions d'une économie cognitive qui s'appuie sur la créativité et la mobilisation de connaissances pour produire de la richesse. Le premier ensemble regroupe des missions directionnelles : elles permettent à la métropole l'exercice d'activités de commandement attachées à l'innovation ou au secteur tertiaire supérieur (BOZZANI-FRANC, 2006)²²⁸. Le second ensemble est décisif à cet égard puisqu'il est lié à son accessibilité (logistique, transports, télécommunications) (BURY, 2003)²²⁹. En effet, pour maintenir les multiples dynamiques d'accumulation dont elle est l'objet, pour émettre et capter des flux de toute nature, affirmer son rayonnement et user de son pouvoir d'attraction, la métropole doit être un nœud sur les réseaux matériels (aérien, ferroviaire, routier, logistique...) et immatériels, et assurer son accessibilité à toutes les échelles territoriales. À partir de 2009, l'INSEE raffinerait son approche occupationnelle par l'introduction de la notion de cadre des fonctions métropolitaines. Les fonctions métropolitaines en question sont réduites au nombre de cinq (conception-recherche, prestations intellectuelles, commerce inter-entreprises, gestion et activités culturelles et de loisir). L'indicateur repose sur les emplois stratégiques de cadres et de chefs de firmes de plus dix salariés dans ces cinq secteurs, étant entendu que leur concentration spécifique dans les grandes aires urbaines serait révélatrice d'une tertiarisation de l'économie propre à la métropolisation, et témoignerait du rayonnement et de l'attractivité d'un territoire.

Cette approche par le prisme économique va jouir d'une certaine influence en France, où la métropolisation est longtemps appréhendée comme un processus de « *renforcement des fonctions économiques supérieures en matière de décision, de direction et de gestion des systèmes économiques et de leur concentration dans quelques pôles urbains majeurs* » (BONNEVILLE, 1993)²³⁰. Là encore, toutes

les métropoles ne suivent pas strictement les mêmes trajectoires (PAULUS, 2004; 2007)²³¹. En lien avec la tertiarisation ou le développement de services plus spécialisés — « *ceux qui activent les réseaux, ceux qui facilitent les rapports spatiaux des firmes, ceux qui coordonnent et organisent la productivité* » (HÉRAUD et NONN, 2013)²³² —, des différenciations peuvent s'opérer qui contribuent à asseoir et encourager ce processus. En outre, les dynamiques de métropolisation s'appuient avant tout sur des régions urbaines qui ont « *la capacité de polariser les grandes circulations planétaires de biens, de capitaux, de personnes, de connaissances scientifiques, de symboles, etc.* » (HALBERT, 2010)²³³. La pérennisation et l'accentuation de ces mécanismes de concentration seraient donc la source du renforcement du poids des plus grandes villes (LEROY, 2000)²³⁴. Surtout, la métropole se présente, au sens géographique et économique du terme, comme une agglomération riche de ses multiples concentrations. Ainsi, plus encore qu'une simple thésaurisation de capitaux, la métropole se démarque par sa capacité à engendrer, capter, concentrer et digérer les divers flux émis dans le cadre de la globalisation (MONGIN, 2013)²³⁵. Aussi la métropolisation peut-elle également se mesurer à l'aune d'un métabolisme territorial dont la métropole est le moteur (BARLES et DUMONT, 2021)²³⁶. Aux dynamiques de concentration s'ajoutent donc des dynamiques de diffusion. Ce couple draine ainsi les ressources à disposition au sein de son hinterland ou sur le marché, les transforme éventuellement, en consomme certaines, et échange le reste contre d'autres ressources par l'intermédiaire de divers réseaux, suivant des logiques centrifuges-centripètes. À l'inverse, ce même couple rend accessibles à l'hinterland des ressources dont il ne bénéficie pas *a priori*. Ce mouvement permet dès lors de définir où commence et où prend fin la métropole.

2.1.2. Circonscrire la métropole dans l'espace à l'aune des pratiques quotidienne de mobilité

Dans sa notice « Métropole/mégapole » du *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés* (2003)²³⁷, René DAGORN recentre en effet cette question de la limite de la métropole autour de l'individu et de son appropriation de l'espace urbain. Dès lors, plutôt qu'un seuil critique de population à dépasser,

226 JULLIEN, Ph. (2002). « Onze fonctions pour qualifier les grandes villes ». In *Insee Première*, N°840, 4 pp.

227 Ces **fonctions** sont liées à : l'art, la banque-assurance, le commerce, la fonction commerciale dans l'industrie, la gestion, l'information, l'informatique, la recherche, les services aux entreprises, les télécommunication et les transports

228 BOZZANI-FRANC, S. (2006). *Grandes Vitesses, Métropolisation et Organisation des territoires : l'apport de l'intermodalité aéro-ferroviaire à grande vitesse au rayonnement métropolitain*, thèse de doctorat en géographie et aménagement, Lille, Université des Sciences et Technologie de Lille - Lille I, 609 pp, p 47.

229 BURY, J.-C. (2003). *Op. cit.*, p. 1-9.

230 BONNEVILLE, M. (1993). « Processus de métropolisation et dynamiques de recomposition territoriale dans l'agglomération lyonnaise ». In *Actes du colloque Métropoles en déséquilibre*, programme interministériel Mutations économiques et urbanisation, Paris, Éd. Economica, 617 pp, p. 323.

231 PAULUS, F. (2004). *Coévolution dans les systèmes de villes : croissance et spécialisation des aires urbaines françaises de 1950 à 2000*, thèse de doctorat en géographie, Paris, Université Paris I-Panthéon-Sorbonne, 406 pp.

PAULUS, F. (2007). « Trajectoires économiques des villes françaises ». In MATTEI, M.-F., PUMAIN, D. (2007). *Données urbaines, tome 5*, Paris, Éd. Anthropos-Économica, 381 pp, pp 62-99.

232 HÉRAUD, J.-A., NONN, H. (2013). *Op. cit.*, p. 31.

233 HALBERT, L. (2010). *Op. cit.*, p. 6.

234 LEROY, S. (2000). « Sémantiques de la métropolisation ». In *Espace géographique*, tome 29, N°1, pp 78-86, p. 79.

235 MONGIN, O (2013). *Op. cit.*

236 BARLES, S. et DUMONT, M. (2021). *Métabolisme et métropole. La métropole lilloise, entre mondialisation et interterritorialité*. Paris, Éd. Autrement, coll. *Les Cahiers POPSU*, 144 pp.

237 DAGORN, R. (2003). *Op. cit.*, p. 609.

c'est l'ancrage dans un cadre spatio-temporel des pratiques territoriales quotidiennes qui donne à la métropole ses premiers contours (DI MÉO, 1996)²³⁸. De fait, la métropolisation contribue à la diffusion spatiale des modes de vie urbains par les mutations économiques qu'elle induit. La portée des territoires visités au quotidien par les habitants s'est ainsi fortement élargie²³⁹, transcendant les frontières administratives des quartiers et des villes, sur la base de nouvelles pratiques de mobilité (POULIT, 2005)²⁴⁰. En cela, la métropole globale et l'urbain généralisé remettent en question les représentations traditionnelles. Différents outils statistiques ont donc été développés en ce sens pour pallier l'absence d'une définition spatiale claire, et prendre la mesure d'un fait métropolitain qui se joue des périmètres réglementaires et des limites morphologiques classiques de la ville²⁴¹.

L'INSEE propose ainsi en 1996 une nouvelle catégorie de zonage pour décrire l'organisation urbaine française autour de la notion d'*aire urbaine*, qui sera précisée en 2010 par la distinction opérée entre petites, moyennes et grandes aires urbaines (**Fig. I-11a à I-11c**, pp 75-77). Ces dernières sont définies comme :

Un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain (unité urbaine) de plus de 10 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronnes périurbaines) dont au moins 40.0 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.

(INSEE, 2016)²⁴²

De fait, l'INSEE entérine un basculement vers une définition composite qui allie des critères morphologiques (le pôle urbain), économiques (le seuil d'emplois) et fonctionnels (les flux pendulaires de population active). En parallèle à cette initiative française, les programmes européens pluriannuels de l'ORATE — dans un souci de mesure et de comparaison des enjeux et des potentiels régionaux — élaborent une catégorie de zonage pour obtenir une lecture homogène au niveau européen et entre pays limitrophes (ORATE, 2007)²⁴³. La méthodologie appliquée dans son élaboration prend elle aussi

en considération la portée économique et fonctionnelle des villes, de même que les déplacements quotidiens au sein d'un bassin d'emploi (**Fig. I-11b**, p. 76). La notion d'*aire urbaine fonctionnelle* (FUA) propose ainsi un référentiel algorithmique construit entre le niveau communal et régional. Elle se définit comme l'ensemble imbriqué que les espaces périurbains forment autour d'un noyau urbain dense, la zone urbaine morphologique (ORATE, 2007 ; OCDE, 2013, 2019)²⁴⁴. Celle-ci est une commune ou un ensemble de communes, agglomérées et sans enclave, dotées d'une densité de population supérieure ou égale à 1500 habitants/km² et d'une population de plus de 50000 habitants²⁴⁵. Les limites de l'aire urbaine fonctionnelle sont ensuite définies en intégrant les communes limitrophes dont au moins 15,0 % de la population active résidente effectue une navette domicile-travail vers l'une des communes du noyau urbain. Au sein de ce périmètre, si une commune n'égale pas ce seuil, mais qu'elle est enclavée de toute part par d'autres qui le dépassent, elle sera tout de même considérée comme faisant partie de l'aire urbaine fonctionnelle. À l'inverse, si ce critère est atteint, mais que la commune reste disjointe des autres, elle sera définie comme en-dehors de l'aire urbaine fonctionnelle.

Les notions d'*aire urbaine* française et d'*aire urbaine fonctionnelle* de la Commission européenne ne coïncidant pas exactement ni dans leur acception conceptuelle ni dans les périmètres mis en lumière, l'INSEE a récemment proposé un nouveau maillage territorial (INSEE, 2021)²⁴⁶ pour succéder à celui de 2010. Il intègre notamment l'approche fonctionnelle appliquée par Eurostat et l'OCDE pour une meilleure « articulation avec les définitions européennes de *cities* et d'*aire urbaine fonctionnelle*, conformément à une demande du Conseil national de l'information statistique, des chercheurs et d'organismes travaillant sur les phénomènes transfrontaliers » (INSEE, 2021)²⁴⁷. Des suites de la modification des définitions de pôle et de couronnes, la notion d'*aire d'attraction d'une ville* (AAV) (**Fig. I-11a et I-11c**, p. 75 et p. 77) répond désormais aux critères d'une aire urbaine fonctionnelle :

- Les *pôles* sont déterminés sur la base de critères démographiques (densité de population, population totale) et économiques (seuil d'emplois) issus des données du recensement de 2017.

238 DI MÉO, G. (1996). *Les territoires du quotidien*, Paris, Éd. L'Harmattan, 208 pp, p. 28.

239 Cf. Chapitre 1, **section 1.3.3**, pp 59-64.

240 POULIT, J. (2005). *Le territoire des hommes : la création de richesse, d'emplois et de bien-être au sein d'une planète préservée*, Paris, Éd. François Bourin, 349 pp. Cf. Chapitre 1 – **section 2.2**, pp 78-89.

241 La notion d'**unité urbaine** de l'INSEE repose à la fois sur un critère démographique (au moins 2 000 habitants sur une ou plusieurs communes) et sur un critère morphologique de continuité du bâti (moins de 200 mètres de séparation entre deux constructions).

242 INSEE (2016). [En ligne] consulté le 15 octobre 2019. URL : <https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c2070>.

243 ORATE (2007). *Op. cit.*, p. 8.

244 INSEE (2021). *Op. cit.*

DIJKSTRA, L., POELMAN, H. et VENERI, P. (2019). « The EU-OECD definition of a functional urban area ». In *OECD Regional Development Working Papers*, N°2019-11, 19 pp, p. 8.

OCDE (2013). *Definition of Functional Urban Areas (FUA) for the OECD metropolitan database*, 9 pp, p. 4.

245 Dans les rapports initiaux, ces **seuils démographiques** sont respectivement de 650 habitants / km² et 20 000 habitants. Ils ont été rehaussés en 2013 dans le cadre d'une harmonisation des définitions statistiques entre l'Union Européenne et l'OCDE.

246 INSEE (2021). *Base des aires d'attraction des villes 2020*. [En ligne] publié le 17 septembre 2021, consulté le 21 octobre 2021. URL : <https://www.insee.fr/fr/information/4803954>.

247 INSEE (2021). *Op. cit.*

- La *couronne* de l'aire d'attraction d'une ville est dès lors constituée par l'ensemble des communes qui envoient au moins 15,0 % de leur population résidente active travailler dans le pôle, sur la base du recensement.

Bien qu'elle n'utilise pas ouvertement le terme de métropole, et dans la mesure où elle constitue « une maille d'étude adaptée à l'analyse des réseaux de travailleurs pendulaires, d'entreprises et d'individus en interaction » (INSEE, 2021)²⁴⁸ au sein d'entités économiques cohérentes, cette mise à jour des catégories de zonage permet de s'approcher au plus près et de cartographier une réalité longtemps restée évasive. Elle reconnaît ainsi dans la région métropolitaine, dans l'imbrication et l'interaction entre une ville-centre et ses voisinages, le maillon fondamental de systèmes métropolisés complexes. Si les communes-centres concentrent sur leur territoire les grandes fonctions métropolitaines, les activités économiques, l'innovation et les emplois, c'est au sein des couronnes périurbaines que s'effectue toujours la croissance démographique de ces ensembles et que se diffusent les modes de vie urbains.

CRITÈRES DÉFINITOIRES DE L'INSEE	UNITÉ URBAINE (UU)	PÔLE URBAIN (PU)	AIRE URBAINE A.U. (1996-2021)	AIRE MÉTROPOLITAINE (AM) (2011-2021)	AIRE D'ATTRACTION D'UNE VILLE (AAV) (2021)
nature territoriale	commune ou ensemble de communes	commune ou ensemble de communes en dehors d'un autre pôle urbain	ensemble de communes d'un seul tenant et sans enclave	ensemble de communes d'un seul tenant et sans enclave	ensemble de communes d'un seul tenant et sans enclave
seuil de population	> 2 000 hab.	> 2 000 hab.	P.U. > 2 000 hab.	> 500 000 hab.	Paris > 700 000 hab. moyenne AAV > 200 000 hab. petite AAV > 50 000 hab.
critères morpho.	continuité bâtie distance entre les bâtiments < 200 mètres	continuité bâtie distance entre les bâtiments < 200 mètres	-	-	-
polarisation économique (nombre d'emplois)	-	grand PU > 10 000 moyen PU 5 000 < 10 000 petit PU 1 500 < 5 000	grande AU > 10 000 moyenne AU 5 000 < 10 000 petite AU 1 500 < 5 000	grande A.U. > 10 000	-
part des cadres des fonctions métropolit. (CMF)	-	-	-	20 000 CMF	-
critères fonctionnels	-	-	couronne périurbaine constituée d'unités rurales ou urbaines dont 40.0 % de la population active travaille dans le pôle ou une commune attirée par celui-ci	couronne périurbaine constituée d'unités rurales ou urbaines dont 40.0 % de la population active travaille dans le pôle ou une commune attirée par celui-ci	couronne périurbaine constituée d'unités rurales ou urbaines dont 15.0 % de la population active travaille dans le pôle ou une commune attirée par celui-ci

FIGURE I-11a

Tableau comparatif multicritères des définitions de l'INSEE.

© DEBUS, L. (2021), d'après l'INSEE.

248 INSEE (2021). *Op. cit.*

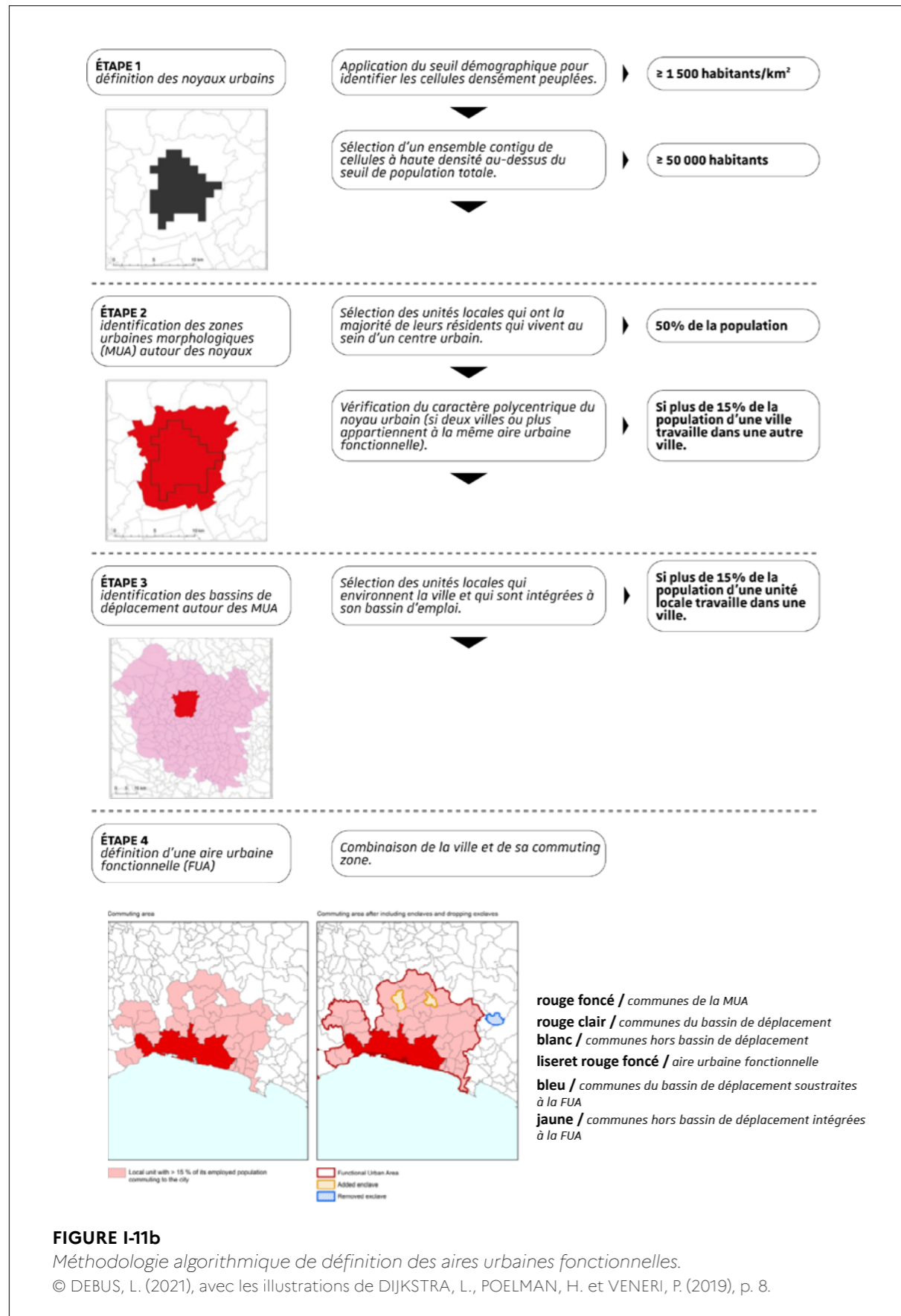


FIGURE I-11b

Méthodologie algorithmique de définition des aires urbaines fonctionnelles.

© DEBUS, L. (2021), avec les illustrations de DIJKSTRA, L., POELMAN, H. et VENERI, P. (2019), p. 8.

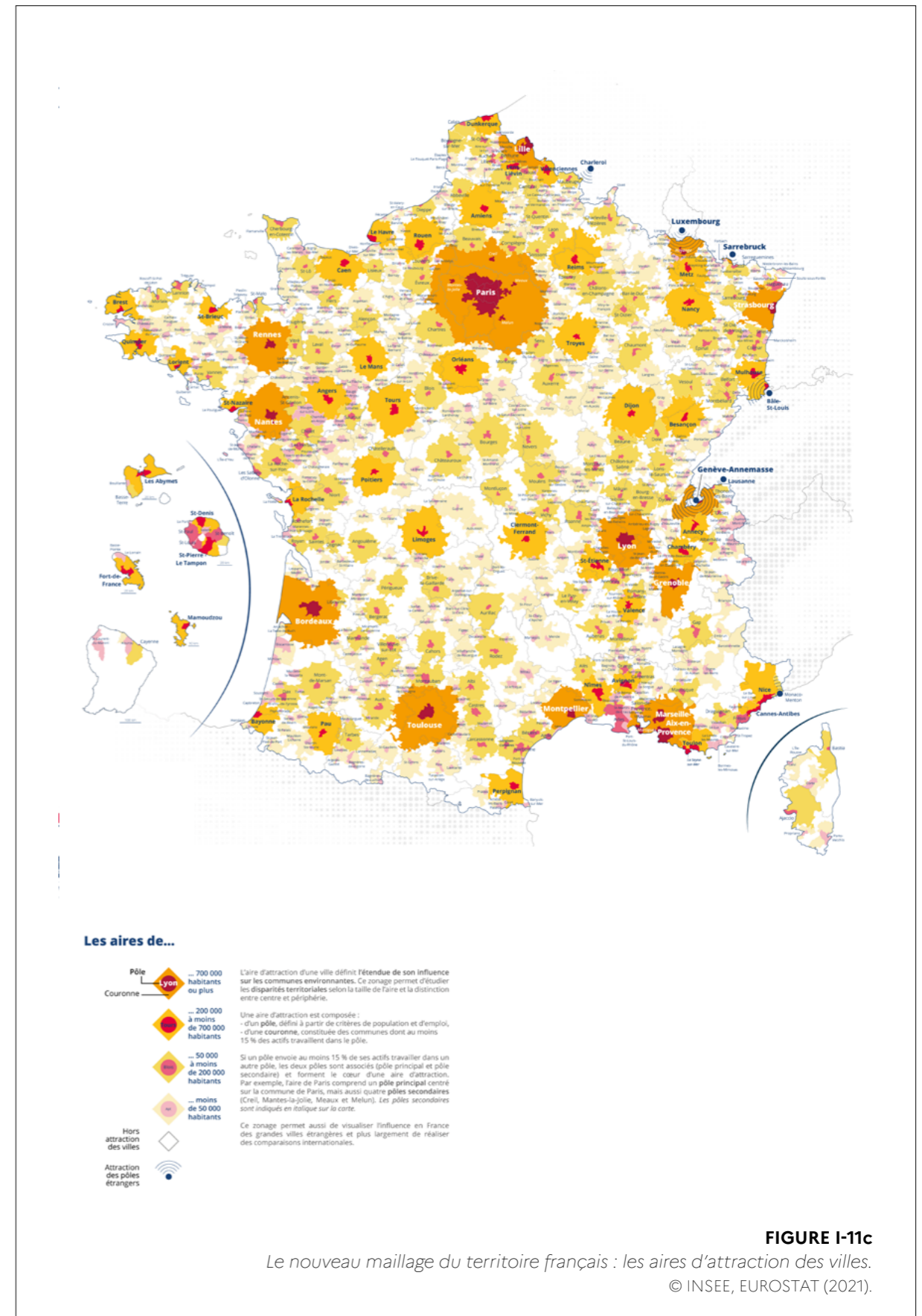


FIGURE I-11c

Le nouveau maillage du territoire français : les aires d'attraction des villes.

© INSEE, EUROSTAT (2021).

2.2. Qualifier les espaces métropolisés

En corollaire à la question du dimensionnement de l'objet métropolitain se pose parallèlement celle de la nature des espaces qui résultent de la métropolisation. Celui-ci induit en effet une mise en réseau des villes et territoires métropolisés, suivant des logiques complémentaires de polarisation et de diffusion des flux « *qui font et défont l'urbain* » (GINGEMBRE, 2017)²⁴⁹ à l'échelle des systèmes régionaux. Le processus s'accompagne également de « *transformations significatives des grandes villes, de leurs banlieues et de leur environnement, constituant des espaces urbanisés de plus en plus vastes, hétérogènes, discontinus* » (ASCHER, 1995)²⁵⁰. Ce régime dual de territorialisation est par essence multiscalaire. Il allie proximité et connexion à distance, et articule les échelles territoriales du local au global. Ce faisant, il modifie en premier lieu la nature des relations entre les villes, en cela qu'il privilégie les connexités topologiques (réseaux d'entreprises, infrastructures, ou de communes) aux continuités et contiguïtés topographiques (LEROY, 2000)²⁵¹. Plus qu'un changement dans le mode d'occupation de l'espace, l'avènement des régions métropolitaines marque ainsi a priori une transformation dans la manière de se déplacer et dans le fonctionnement des espaces. Nathalie CORADE et Claude LACOUR soulignent à ce titre les ajustements et les ruptures que la métropolisation introduit (1995)²⁵² : constitution d'une nouvelle hiérarchie urbaine, dispersion de l'urbain généralisé et redistribution des fonctions économiques et des populations au sein des systèmes métropolisés (BASSAND, KAUFMANN et JOYE, 2007)²⁵³.

2.2.1. Une réorganisation de la structure urbaine

Aux premières heures de la métropole globale, des modèles économiques ont été proposés pour expliquer les mécanismes à l'œuvre dans la restructuration des espaces métropolisés, à l'instar du modèle centre-périphérie du géographe John FRIEDMANN (1966)²⁵⁴, ou encore de celui du renversement de polarisation avancé par Harry W. RICHARDSON (1980)²⁵⁵ (Fig. I-12, pp 80-81). Tous deux illustrent le caractère perturbateur du processus de métropolisation, le rôle joué par l'économie dans l'urbanisation, et le lien de corrélation entre développement urbain et essor industriel.

Le modèle de FRIEDMANN comprend ainsi quatre étapes. L'état initial présente un système urbain préindustriel dont l'organisation est homogène : les composantes ont la même importance, les échanges sont faibles, et l'ensemble est stable. L'émergence d'une forme d'industrialisation vient toutefois bousculer l'équilibre du système. La phase « *transitionnelle* » consiste alors en la fixation et la concentration de facteurs de production sur l'une des unités urbaines, qui va progressivement prendre la tête du réseau aux dépens des autres villes dans ses voisinages. Celles-ci sont ainsi drainées de leurs ressources par la ville-centre et tendent soit à stagner, soit à décroître. Un stade « *industriel* » suit, qui voit l'émergence dans les abords de la ville-centre d'une conurbation et de relais urbains secondaires qui contribuent à inclure une part toujours plus grande du système dans le cycle de développement économique. Des périphéries marginales persistent toutefois encore. Le modèle aboutit enfin sur une étape « *postindustrielle* » : l'agglomération est entièrement hiérarchisée, reconfigurée et atteint une nouvelle forme d'équilibre.

Le modèle élaboré par RICHARDSON s'inscrit dans la continuité du précédent, en affinant toutefois le processus en jeu. Il est ainsi construit autour de cinq phases et prend pour exemple un système urbain régional quelconque, dont le niveau de développement est au départ lui aussi strictement horizontal. La première phase consiste dans le lancement, à l'échelle nationale, d'une dynamique d'expansion et industrielle par un pouvoir central. Elle se traduit localement par un influx de ressources (capital, main-d'œuvre, innovation technique) qui déstabilise l'équilibre général : la fixation de ces facteurs mobiles de production au sein de l'une des villes de l'ensemble se fait par conséquent au regard des avantages de localisation les plus intéressants (quantité d'épargne disponible, matières premières, taille du marché, ouverture maritime...). Une dynamique de croissance s'enclenche alors autour de l'émergence d'un couple centre-périphérie. Celui-ci se caractérise d'une part par la constitution d'importantes économies d'agglomération et par la concentration du potentiel de production dans la ville-centre. Il voit d'autre part le creusement des disparités de revenu à l'échelle du système. Cette dynamique se poursuit durant la phase suivante, avec l'apparition notable d'externalités négatives issues d'une trop forte densité de ressources (congestion des accès et des réseaux, augmentation du prix du foncier, dégradation des conditions de vie...). Ces effets externes entraînent le renchérissement des coûts de fabrication, le desserrement de la ville-centre et la diffusion des moyens de production à travers l'hinterland. Pour se maintenir, certaines entreprises doivent alors se relocaliser vers des villes plus accessibles et où le foncier est plus abordable. L'étape d'après illustre l'émergence de centralités urbaines complémentaires au sein du système régional. En effet, l'accroissement des externalités négatives au sein de la ville-centre et l'apparition d'avantages de localisation dans les nouveaux sous-centres conduisent au redéploiement des facteurs mobiles de production vers l'arrière-pays. Cette restructuration se poursuit durant

249 GINGEMBRE, J. (2017). *Op. cit.*, p. 48.

250 ASCHER, Fr. (1995). *Op. cit.*, pp 33-34.

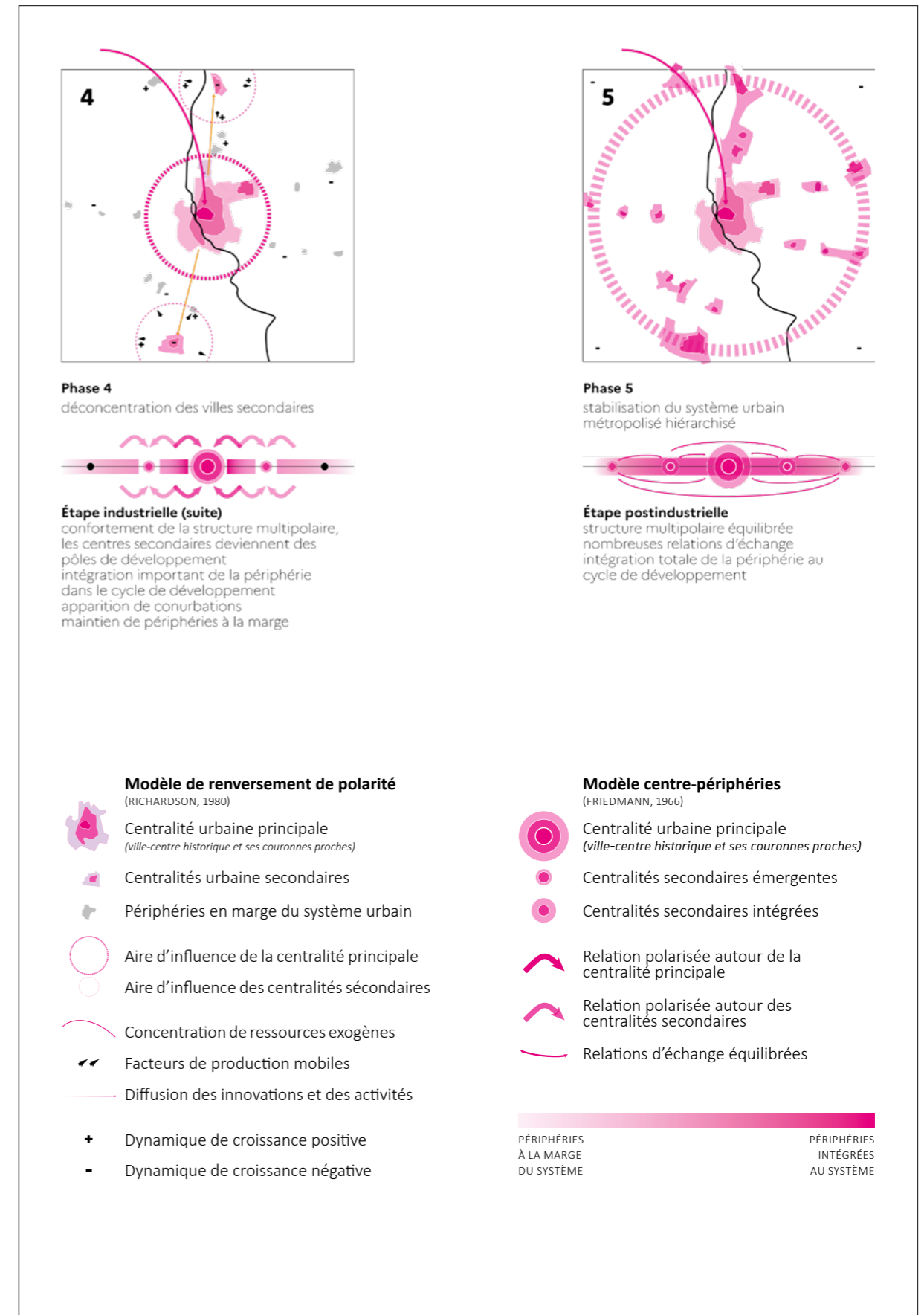
251 LEROY, S. (2000). *Op. cit.*, p. 80.

252 CORADE, N. et LACOUR, Cl. (1995). « La métropolisation : les commandements ». In *Cahiers de la recherche de l'IERSO*, N°95.04, 40 pp.

253 BASSAND, M., KAUFMANN, V. et JOYE, D. (2007). *Enjeux de la sociologie urbaine*, Lausanne, Presses Polytechniques Universitaires Romandes, 411 pp, pp 15-16.

254 FRIEDMANN, J. (1966). *Regional development policy: A case study of Venezuela*. Cambridge, MIT Press, 280 pp.

255 RICHARDSON, H. W. (1980). « Polarization Reversal in Developing Countries ». In *Papers of the Regional Science*, N°45, pp 67-85.



l'avant-dernier palier et entraîne un phénomène de saturation, à l'échelle des villes secondaires cette fois-ci. Un nouveau desserrement a lieu, doublé d'une diffusion des activités économiques autour des sous-centres régionaux. Les épisodes de saturation-désaturation et les redéploiements des facteurs mobiles de production se répètent de la sorte jusqu'à l'effacement progressif des disparités de revenu. La phase ultime se résume ainsi à la transition d'un couple centre-périérie vers l'émergence d'un système hiérarchisé et équilibré.

Bien qu'ils ne tiennent pas compte des événements historiques, des environnements géographiques et des contextes sociaux, ces deux modèles économiques permettent de cerner la déstabilisation des équilibres locaux à l'œuvre dans la constitution de régions métropolitaines. Ces ensembles métropolisés se manifestent alors au moyen d'une urbanisation générique, diffuse et sectorisée, sans bornes claires, mais aux limites internes démultipliées (LUSSAULT, 2009)²⁵⁶ qui participent de fragmentations sociospatiales.

2.2.2. Des périphéries entre étalement et émiettement urbain

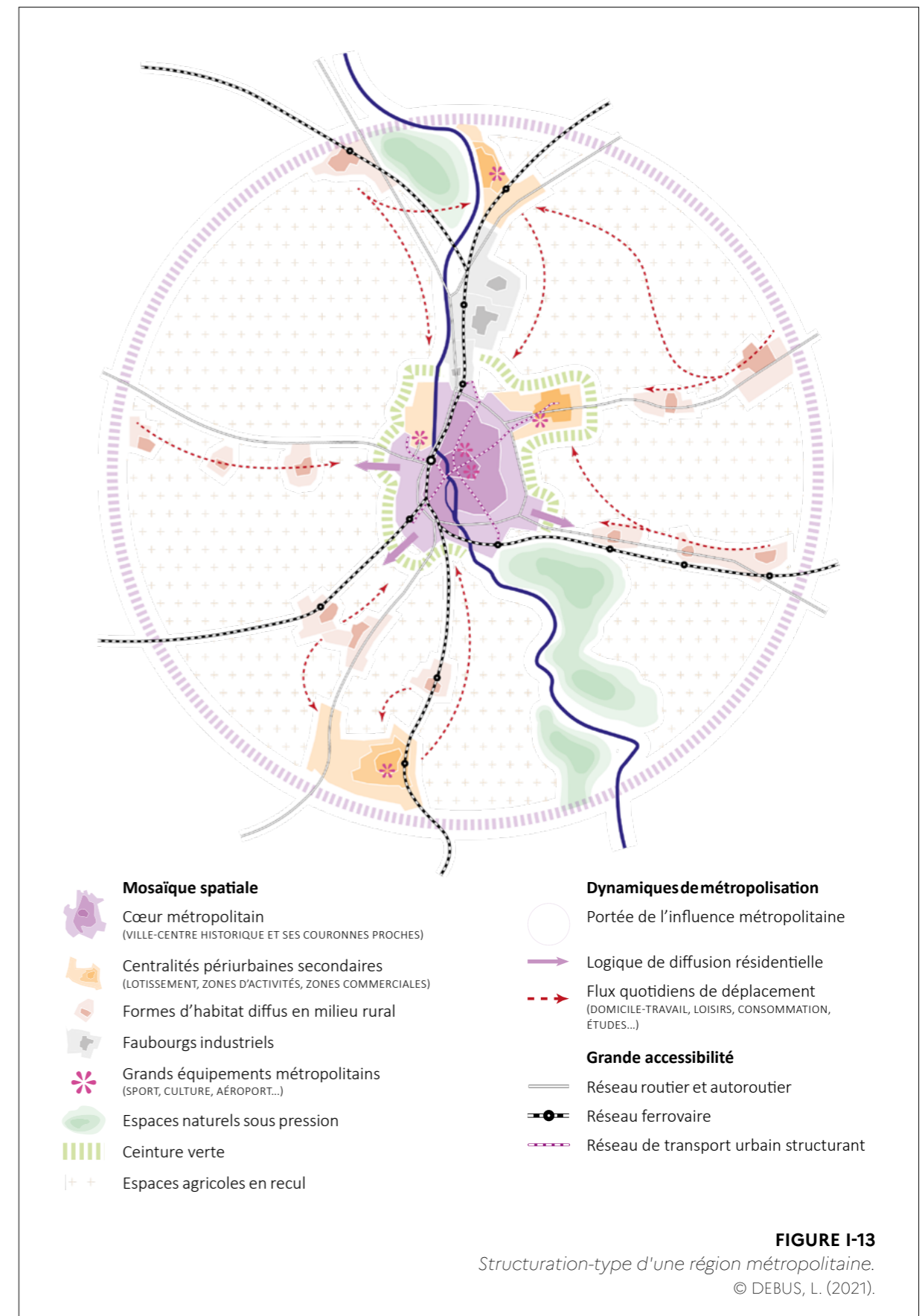
Sur le plan de la morphologie urbaine, deux processus opèrent de manière croisée : alors que les espaces centraux subissent des formes de concentration et de spécialisation, les périphéries sont marquées par la diffusion d'activités économiques génériques et de fonctions résidentielles (**Fig. I-13**). Autour de ce centre à fortes densités verticales se déploie ainsi de manière générale une aire d'influence qui se manifeste par une succession de couronnes sub- et périurbaines, aux tissus graduellement plus diffus, plus horizontaux et monofonctionnels :

Les aires urbaines qui se façonnent sont plus ou moins peuplées, denses, polarisées. Mais elles présentent des caractéristiques identiques : les aires métropolitaines dilatent les agglomérations anciennes et s'étendent à plusieurs dizaines de kilomètres des grandes villes qui les ont suscitées; les densités urbaines globales diminuent, mais les zones périurbaines se densifient; le tissu urbain n'est plus continu, mais fragmenté; les zones bâties sont éparées, parfois entrecoupées de zones rurales; les limites entre ville et campagne s'estompent; des polarisations périphériques nouvelles se constituent, qui diminuent le poids du système radioconcentrique assez caractéristique des villes européennes anciennes.

(ASCHER, 2003)²⁵⁷

256 LUSSAULT, M. (2009). « Urbain mondialisé ». In STÉBÉ, J.-M. et MARCHAL, H. *Traité sur la Ville*, Paris, Éd. PUF, 816 pp, pp 723-770.

257 ASCHER, Fr. (2003). « Métropolisation ». In LEVY, J., LUSSAULT, M. (dir.). *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Éd. Belin, pp 612-615, pp 612-613.



À ce titre, l'on peut rappeler ici la « *conjecture de Zahavi* » (ZAHAVI et RYAN, 1980; VODOZ *et alii*, 2004; CROZET et JOLY, 2006)²⁵⁸. Celle-ci est fondée sur l'hypothèse d'une croissance tendancielle des budgets-temps de transport consentis, et sur l'allongement de la portée des navettes quotidiennes grâce aux modes motorisés²⁵⁹. L'accroissement des possibilités de déplacement offertes par l'automobile tout au long des XX^e (ASCHER, 1998)²⁶⁰ et XXI^e siècles — dans toutes les branches de la société et au sein de toutes les catégories sociales — est ainsi le moteur principal de l'étalement urbain. Il se traduit spatialement par une dilatation des espaces-temps de la ville et par une expansion du rayon d'attraction des métropoles.

Le cœur métropolitain peut être limité à quelques quartiers autour du noyau historique de la ville-centre, ceinturé d'un ensemble de faubourgs péricentraux. Il se distingue par son haut degré d'urbanité, de densité et de mixité, qui sont autant de qualités qui le rendent attrayant. Au-delà de la proche banlieue et des communes agglomérées, ces trois caractéristiques varient à des degrés divers. Les couronnes successives se différencient alors par des fragments urbains implantés au sein d'un milieu rural ou naturel en recul. Il n'est donc pas nécessairement facile d'identifier *in situ* jusqu'où s'étend l'emprise de la métropole.

Si à proximité du centre l'extension de la banlieue se fait de manière concentrique et continue, à mesure que l'on s'en éloigne, l'étalement procède davantage par mitage. Cet éparpillement au sein de « *campagnes urbaines* » (FNAU, 2013)²⁶¹ essaime en effet des « *géotypes urbains situés à une certaine distance d'une agglomération et caractérisés par une discontinuité territoriale vis-à-vis de cette agglomération ainsi que par une densité et une diversité faibles* » (CAILLY, 2003)²⁶². L'architecte-urbaniste allemand Thomas SIEVERTS évoque à ce sujet l'image d'une *Zwischenstadt*, cette entre-ville qui « *se déploie entre les noyaux historiques et la campagne ouverte* » (2004)²⁶³ et incarne l'insularisation

258 ZAHAVI, Y. et RYAN, M. (1980). « Stability of Travel Components over Time ». In *Transportation Research Record*, N°750, pp 19-26.

VODOZ, L., PFISTER-GIAUQUE, B. et JEMELIN, C. (2004). *Les territoires de la mobilité : l'aire du temps*, Lausanne, Presses Polytechniques Universitaires Romandes, 398 pp.

CROZET, Y., JOLY, Y. (2006). *La "Loi de Zahavi" : quelle pertinence pour comprendre la construction et la dilatation des espaces-temps de la ville ?*, Paris, Éd. PUCA, 89 pp.

259 La **conjecture de ZAHAVI** établit que la portée des déplacements quotidiens dans l'espace consentis par une personne se fait en fonction de la vitesse et d'un budget-temps de transport stable. Ainsi, l'accélération des transports n'a-t-elle pas vu de réduction du temps passé dans les transports, mais une augmentation de la distance parcourue pour une durée constante d'une heure et demi par jour environ. Pour le politologue suisse Luc VODOZ, elle a pu être vérifiée jusque dans les années 1990 mais se trouve depuis infirmée suite à l'allongement progressif des durées de trajet en Europe.

260 ASCHER, Fr. (1998). *Op. cit.*

261 Expression employée lors de la 34^e Rencontre nationale des agences d'urbanisme, organisée par la Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme (FNAU) en 2013.

262 CAILLY, L. (2003). « Périurbain ». In LÉVY, J., LUSSAULT, M. *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Éd. Belin, 1128 pp, pp 706-708.

263 SIEVERTS, Th. (2004). *Entre-ville : une lecture de la Zwischenstadt*, Marseille, Éd. Parenthèse, coll. *Eupalinos / A+U*, 192 pp, *avant-propos*.

des modes de vie contemporains. Les urbanistes Jean-Charles CASTEL (2007; 2010)²⁶⁴ et Éric CHARMES (2011)²⁶⁵ privilégient quant à eux la notion d'émiettement pour qualifier ces formes de la croissance urbaine marquée par la dispersion des surfaces artificialisées et des constructions dans les périphéries des villes. Dès lors, ce qui prévaut, ce ne sont plus tant les données démographiques et la mesure de la densité de population de ces espaces, mais l'occupation des sols et la densité bâtie qui les caractérisent. *Étalement urbain, dispersion, éparpillement...* La terminologie employée témoigne des profondes mutations que subissent ces espaces aux prises avec la métropolisation, ainsi que du flou ambigu qui s'est durablement installé dans les esprits autant que dans les territoires entre les conceptions de ville et de campagne.

En réponse à l'expansion constante des villes, et face à ses implications sociétales et environnementales, le législateur a affirmé sa volonté de lutter contre l'étalement et l'émiettement urbains. Élaborée dans un contexte de mise en œuvre d'un développement plus durable des territoires et de renforcement du processus de décentralisation²⁶⁶, la loi relative à la Solidarité et au renouvellement urbains (SRU, 2000)²⁶⁷ a significativement modifié le droit de l'urbanisme en actant la suppression des plans d'aménagement de zone (PAZ) ainsi que le remplacement des schémas directeurs et des plans d'occupation des sols (POS) par des schémas de cohérence territoriale (SCOT) et des plans locaux d'urbanisme (PLU). Cette refonte normative de la planification témoigne d'une prise en compte par la puissance publique d'enjeux d'aménagement qui dépassent le seul périmètre communal. Dès lors, elle inscrit dans le marbre la notion de projet concerté de territoire. Le PLU et le SCOT sont ainsi censés mieux encadrer la croissance urbaine en limitant l'étalement et le mitage au profit d'une densification raisonnée des espaces déjà urbanisés, notamment autour des nœuds de transport en commun. L'adoption de ces documents de planification pourrait avoir contribué localement à infléchir voire ralentir le mouvement de périurbanisation (INSEE, 2020)²⁶⁸. Elle pourrait toutefois également avoir concouru à repousser le front métropolitain vers des marges rurales toujours plus lointaines (GINGEMBRE, 2017)²⁶⁹.

264 CASTEL, J.-Ch. (2007). « De l'étalement urbain à l'émiettement urbain ». In *Les Annales de la Recherche Urbaine*, N°102, pp 89-96.

CASTEL, J.-Ch. (2010). « Ville dense, ville diffuse. Les deux faces de l'urbanisation ». In *Études foncières*, N°147, pp 14-20.

265 CHARMES, É. (2011). *La ville émiettée. Essai sur la clubbisation de la vie urbaine*, Paris, Presses Universitaires de France, coll. *La Ville en débat*, 296 pp.

266 Notons à ces deux titres que dans l'optique d'une réduction de la place de l'automobile dans les zones fortement desservies par les transports en commun, **la loi SRU entérine le transfert de compétence** dans la gestion des trains express régionaux (TER) au profit des Conseils régionaux. Cf. Chapitre 2, **section 2.1.1**, pp 133-137.

267 LOI N°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la Solidarité et au renouvellement urbains (SRU). URL : <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000000207538/>.

268 LERCARI, L., VILLAUME, S. (2020). « Les aires d'attraction des villes dans le Grand Est : 87 aires qui regroupent 92% de la population régionale ». In *INSEE Flash Grand Est*, N°40. [En ligne] consulté le 25 octobre 2021. URL : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/4807056>.

269 GINGEMBRE, J. (2017). *Op. cit.*, p. 62.

2.2.3. Des réalités métropolitaines fragmentées

En parallèle aux reconfigurations spatiales initiées par la métropolisation, des formes de fragmentation et de dispersion sociales ont également émergé, que les modélisations économiques et les maillages statistiques abordés jusqu'à présent ne saisissent pas. Pourtant, dès la première moitié du xx^e siècle, les sociologues de l'École de Chicago ont largement contribué à analyser la structuration sociale de la métropole nord-américaine en pleine explosion démographique et alors confrontée à des enjeux d'assimilation de millions d'immigrants. Ces travaux sont à l'origine de l'émergence d'une nouvelle discipline : la sociologie urbaine. Celle-ci considère la société comme un « *organisme social* », pour lequel les villes constituent un milieu et un système d'activités au sein desquels s'opèrent des agencements de population aux origines variées (BAILLY, 1973)²⁷⁰. Elle s'intéresse donc particulièrement à la répartition dans l'espace urbain des groupes sociaux, et aux transformations qui accompagnent et suivent chaque vague migratoire. Elle emprunte de nombreuses notions au domaine de l'écologie végétale (*domination, compétition, conflit, ségrégation, invasion, regroupement, succession, accommodation, symbiose...*) pour décrire et analyser les rapports des différents groupes sociaux à l'espace et entre eux (GRAFMEYER, JOSEPH, 1984)²⁷¹. Plusieurs générations de chercheurs de l'École de Chicago ont ainsi produit un large corpus d'études de l'évolution spatiale des groupes sociaux dans la ville sur plusieurs décennies, dont ont émergé trois modèles de structuration. Le modèle de BURGESS (1925)²⁷², le modèle de HOYT (1933)²⁷³ et le modèle de HARRIS et ULLMAN (1945)²⁷⁴.

Le modèle des zones concentriques de BURGESS (Fig. I-14, p. 89) a été le premier à mettre en lumière certaines régularités entre la répartition spatiale des communautés immigrées et la distance au quartier d'affaires du *Chicago Loop*. Ce dernier est alors cerclé d'un espace de transition aux logements bon marché surpeuplés, où s'installent les immigrants récents et certaines minorités ethniques. Le tout est ensuite ceinturé d'un ensemble concentrique de quartiers de plus en plus aisés à mesure que l'on se décale vers la périphérie. Loin d'être figé, ce modèle dynamique permet par ailleurs l'ascension sociale des groupes sociaux par leur migration géographique vers le périurbain moins dense. Il n'en reste pas moins l'objet de critiques, en cela qu'il exclut de l'équation l'idée d'une concurrence entre fonctions

urbaines dans l'utilisation de l'espace, ou encore l'importance des parcs et des axes de circulations dans les choix résidentiels ou le prix du foncier. Ces critiques conduisent l'économiste Homer HOYT à proposer un modèle par secteurs (Fig. I-14, p. 89). Celui-ci s'inscrit dans la continuité du modèle de BURGESS en proposant une répartition sociospatiale fondée sur l'attractivité et la valeur foncière. Ainsi, il note la tendance des quartiers résidentiels aisés à se développer en des lieux périphériques préservés de l'industrie ou proches d'éléments naturels (lacs, rivières). Les grands axes de transport (routes, chemin de fer) et les lieux centraux prestigieux sont également identifiés comme propices (BAILLY, 1973)²⁷⁵. La croissance du secteur s'opère ensuite en régime centrifuge. Dès lors, la structuration sociospatiale de Chicago n'est plus exactement concentrique, mais répondrait de logiques sectorielles rayonnantes. Ce modèle de répartition est ainsi construit sur l'idée que la ville moderne et motorisée dispose de plusieurs centres attractifs connectés les uns aux autres par les axes de transport. Ces modèles seront par la suite enrichis en ce sens par les travaux des géographes Chauncy D. HARRIS et Edward L. ULLMAN. Ces derniers proposent un modèle des centres multiples (Fig. I-14, p. 89) qui met en évidence le caractère polycentrique du Chicago des années 1940. Ils soulignent à cet égard l'importance de l'accessibilité dans la génération des flux. Ainsi, des services destinés à satisfaire aux besoins des piétons apparaissent et se concentrent autour des nœuds intermodaux (gares, stations de métro, aéroports). Chicago est alors en pleine transformation : la motorisation des ménages croît à pleine vitesse tandis que des immeubles de bureau, des parcs industriels et des centres commerciaux sont aménagés dans les banlieues. L'organisme urbain éclate, et des centralités émergent sous l'action combinée de quatre facteurs²⁷⁶. Le nombre de centralités varie d'une ville à l'autre, mais plus celle-ci s'étend dans l'espace, plus les centres se multiplient et se spécialisent, permettant au passage de structurer les espaces périurbains de « *la "suburbia" américaine* » (BAILLY, 1973)²⁷⁷. Si ces trois modèles théoriques de structuration restent assez généraux et propres à la ville américaine, ils permettent néanmoins de prendre la mesure de la complexité sociale du fait urbain, du rapport à l'espace des communautés et des phénomènes d'agrégation-ségrégation. En France, cette question a peu à peu été introduite par les sociologues et les géographes au cours de la décennie 1960 (APPARICIO, 2000)²⁷⁸. Entre choix et contraintes, les logiques de regroupement et de fragmentation viennent dès lors complexifier d'autant plus les recompositions

270 BAILLY, A. (1973). « Les théories de l'organisation de l'espace ». In *L'Espace géographique*, N°2-2, pp 81-93.

271 GRAFMEYER, Y., JOSEPH, I (1984). *L'École de Chicago. Naissance de l'écologie urbaine*, Paris, Éd. Aubier, RES Champ urbain, 335 pp.

272 PARK, R. E., BURGESS, E. W. et MCKENZIE, R. D. (1925). *The City*, Chicago, University of Chicago Press, 239 pp.

273 HOYT, H. (1933). *One hundred years of land values in Chicago. The relationship of the growth of Chicago to the rise of its land values, 1830-1933*, Chicago, University of Chicago Press, 558 pp.

274 HARRIS, C. D., ULLMAN, E. L. (1945). « The nature of cities ». In *Annals of the American Academy of Political and Social Science*, vol. 242, N°1, pp 7-17.

275 BAILLY, A. (1973). *Op. cit.*, p. 83.

276 Ces **facteurs** sont : les besoins en services et en aménagements particuliers ; les regroupements de familles d'activités pour bénéficier d'économies d'agglomération et de cohésion d'ensemble ; la distanciation d'activités incompatibles qui peuvent se gêner mutuellement ; La concurrence entre fonctions dans l'utilisation de l'espace et le pouvoir discriminant de la valeur foncière des localisations les plus attractives.

277 BAILLY, A. (1973). *Op. cit.*, p. 84.

278 APPARICIO, Ph. (2000). « Les indices de ségrégation résidentielle : un outil intégré dans un système d'information géographique ». In *Cybergeo : European Journal of Geography*, document 134, Espace, Société, Territoire. [En ligne], consulté le 2 octobre 2019. URL : <https://journals.openedition.org/cybergeo/12063>.

territoriales et le paysage sociospatial de la métropole (LACOUR et PUISSANT, 1999 ; BASSAND, 2001)²⁷⁹.

Ainsi, pour Jacques DONZELOT, la ville contemporaine ne fait désormais plus société :

Au lieu d'un mouvement unique et unifiant les espaces de la ville, c'est à l'avènement d'une ville à trois vitesses que l'on assiste : celle de la relégation des cités d'habitat social, celle de la périurbanisation des classes moyennes qui redoutent les exclus des cités mais se sentent oubliés par l'élite des gagnants portée à investir dans le processus de gentrification des centres anciens.

(DONZELOT, 2004)²⁸⁰

Le tableau est toutefois plus nuancé : « L'espace urbain s'organise [...] sur le mode d'un continuum structuré, où l'on trouve, entre les différentes situations extrêmes, toute une gamme de situations intermédiaires » (STÉBÉ et MARCHAL, 2009)²⁸¹. En effet, si la métropolisation s'accompagne de processus d'agrégation-ségrégation résidentielle, les critères qui entrent en jeu peuvent être aussi bien les caractéristiques socioprofessionnelles des habitants que leurs choix en matière de modes de vie. Ils se traduisent spatialement par une spécialisation des territoires et une redéfinition de l'organisation interne de la métropole en une déclinaison de sous-espaces homogènes (MADORÉ, 2005)²⁸², les « tesselles » d'une mosaïque métropolitaine. Entretenant assez peu de relations entre eux, ces fragments urbains forment autant d'îles voisines qui se juxtaposent sans se côtoyer et produisent une forme d'insularisme : les pratiques territoriales des différents groupes répondent de logiques archipélagiques et de stratégies d'évitement qui font planer le spectre d'une « fermeture communautaire » (ESTÈBE et TALANDIER, 2005)²⁸³. Bien que la question de la « cohésion territoriale de l'aire métropolitaine » (FUSCO et SCARELLA, 2011)²⁸⁴ peut être posée de manière légitime, cette crainte est toutefois à tempérer au regard du maintien des interactions entre les populations dispersées à l'échelle métropolitaine : les centralités et infrastructures métropolitaines — au rang desquelles figurent le marché de l'emploi, les équipements rares et les réseaux de transport — organisent la rencontre et le brassage de populations aux lieux de résidence distincts.

279 LACOUR, C., PUISSANT, S. (1999). *Op. cit.*
BASSAND, M. (2001). *Op. cit.*

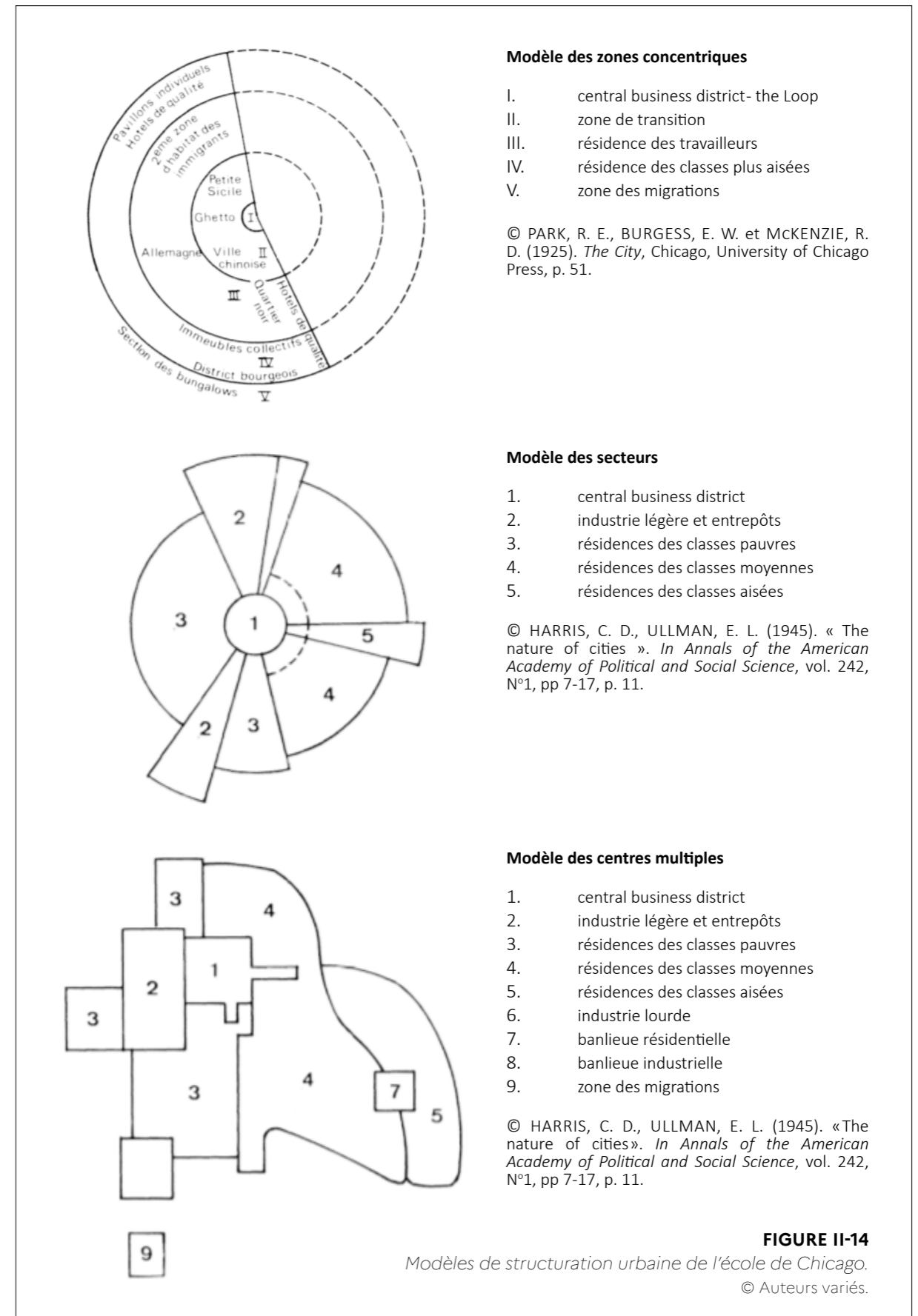
280 DONZELOT, J. (2004). « La ville à trois vitesses : relégation, périurbanisation, gentrification ». *In Esprit*, N°303, pp 14-40, p. 17.

281 STÉBÉ, J.-M. et MARCHAL, H. *Traité sur la Ville*, Paris, Éd. PUF, 816 pp, p. 10.

282 MADORÉ, Fr. (2005). « Nouveaux territoires de l'habiter en France : les enclaves résidentielles fermées ». *In Géocnfluence* (2005). La France : des territoires en mutation, dossier thématique. [En ligne] consulté le 24 mai 2019. URL : [http://www.géoconfluences.ens-lyon.fr/doc/territ/FranceMut/FranceMutScient.htm](http://www.geoconfluences.ens-lyon.fr/doc/territ/FranceMut/FranceMutScient.htm).

283 ESTÈBE, Ph., TALANDIER, M. (2005). *La carte politique, instrument de solidarité urbaine ? L'intercommunalité à l'épreuve de la polarisation sociale*, Paris, Éd. PUCA, 88 pp, p. 83.

284 FUSCO, G. et SCARELLA, F. (2011). « Métropolisation et ségrégation socio-spatiale. Les flux de mobilité résidentielle en Provence-Alpes-Côte d'Azur ». *In L'Espace géographique*, N°40-4, pp 319-336, p. 320.



3. Conclusion — des régions métropolitaines à aménager

Quelle est la nature du lien entre métropole, métropolisation et mobilité? La question métropolitaine est ici comprise comme un prisme pour analyser les réalités d'un monde urbain en pleine mutation. Il permet de cerner les contours fuyants et les contenus protéiformes de ce qui caractérise aujourd'hui la métropole et les mécanismes dont elle résulte.

Constance et adaptabilité du fait métropolitain

Bien que succincte, la discussion des différents moments métropolitains met en lumière la métropolisation comme un processus historique dynamique. Il pourrait se résumer en une série de « *recompositions successives (et toujours en ajustements) des "rapports entre les lieux et les liens"* » (HÉRAUD et NONN, 2013)²⁸⁵. Chaque itération illustre la nature fluide et évolutive de la métropole, système complexe aussi apte à réagir qu'à agir sur son environnement et ses cadres. Cette adaptabilité apparaît de cette manière comme l'une des conditions premières de la continuité historique du fait métropolitain, ainsi que de la constance et de la durabilité des métropoles. Considérer leur historicité permet en outre de discerner les traits invariants d'une « *métropole permanente* » (BOURDEAU-LEPAGE et HURIOT, 2003)²⁸⁶.

Son *pouvoir agglomérant* constitue une première constante. Le critère démographique est longtemps demeuré définitoire pour accéder au rang métropolitain (BASSAND, 2001)²⁸⁷. Bien que l'histoire urbaine montre que la métropole est souvent une grande ville dotée, *mutatis mutandis*, d'une population importante pour son époque (HOHENBERG, 2004)²⁸⁸, la seule taille ne serait en aucun cas un prérequis, mais plutôt un catalyseur du processus dans la mesure où une cité conséquente concentre les ressources plus aisément. De la même manière, les activités très variées présentes dans les pôles majeurs de l'armature urbaine constituent une autre explication de cette stabilité. Ces éléments — poids démographique et diversité fonctionnelle — facilitent avant tout l'adaptation de la métropole à l'évolution de son environnement.

Seconde constante : la *fonction coordinatrice*. Il s'agit ici de son rôle principal. La métropole dispose en effet d'une « *capacité à capter, organiser, filtrer et diffuser un ensemble complexe et sans cesse croissant*

de flux de biens, de personnes et d'informations » (GASCHET et LACOUR, 2002)²⁸⁹. Cette dernière joue dès lors un rôle central et récurrent dans la mesure où elle constitue le support de la fonction coordinatrice. Bien qu'importante, elle ne suffit toutefois pas à elle seule à faire métropole :

Il s'agit d'une fonction urbaine générale. La plus petite ville marchande est un centre de coordination des échanges de marchandises. Le moindre centre régional est un lieu de coordination politique. Un autre critère est nécessaire pour appréhender le concept de métropole. La coordination doit s'opérer à une certaine échelle spatiale.

(BOURDEAU-LEPAGE et HURIOT, 2003)²⁹⁰

Il s'agit là d'une troisième constante. La métropole opère à l'*interface* entre un système territorial vertical et un système réticulé horizontal (HOHENBERG, 2004)²⁹¹. Elle émerge lorsque la portée spatiale de sa fonction coordinatrice se prolonge au-delà de son rôle de lieu central à l'échelle de son hinterland, compris ici comme aire d'influence et bassin de vie. Les métropoles constituent de cette façon les nœuds d'une multitude de réseaux. Leur rayonnement métropolitain se traduit ainsi également à l'échelle mondiale par des liens d'interactions à distance, *inter pares*, par l'intermédiaire des réseaux dont elles font partie.

Cette lecture diachronique met par conséquent en évidence l'explosion de la forme des métropoles. D'objets initialement contenus dans les murailles urbaines médiévales, l'épisode industriel et le moment contemporain ont vu les métropoles évoluer et gagner en ampleur en intégrant en leur sein des espaces toujours plus éloignés de leur épicerie. Ainsi, les ensembles métropolisés constituent-ils aujourd'hui de vastes *régions métropolitaines*.

Métropole et mobilité : un lien consubstantiel

La discussion de ces moments métropolitains souligne également la relation dialectique entre métropolisation et mobilité. Un lien consubstantiel existe entre forme de la ville et forme de déplacement, et les modes de transport jouent un rôle prépondérant dans l'appropriation spatiale et la définition des objets urbains et des régions métropolitaines.

285 HÉRAUD, J.-A., NONN, H. (2013). *Op. cit.*, p. 16.

286 BOURDEAU-LEPAGE, L. et HURIOT, J.-M. (2003). *Op. cit.*, p. 3.

287 BASSAND, M. (2001). *Op. cit.*

288 HOHENBERG, P. M. (2004). « The Historical Geography of European Cities: An Interpretive Essay ». In HENDERSON, J. V. et THISSE, J.-Fr. (2015). *Handbook of Regional and Urban Economics*, vol. 4 *Cities and Geography*, pp 3021-3052.

289 GASCHET, Fr. et LATOUR, Cl. (2002). « Métropolisation, centre et centralité ». In *Revue d'Économie Régionale et Urbaine*, N°1, pp 49-72, p. 53.

290 BOURDEAU-LEPAGE, L. et HURIOT, J.-M. (2003). *Op. cit.*, p. 3.

291 HOHENBERG, P. M. (2004). *Op. cit.*

Ainsi, la cité prémoderne reste longtemps contenue par la coque protectrice de ses murailles. Elle connaîtra plusieurs épisodes de croissance lente par expansion en faubourg dans une logique de continuité et de contiguïté spatiale. Ce mode d'urbanisation contraint par les métriques de la marche et de la traction animale définit le *régime de la ville pédestre* traditionnelle, dense et mixte. Il faudra attendre les révolutions industrielles pour assister à l'émergence de « *grandes villes* » libérées de leurs enceintes militaires. La mécanisation des transports et l'émergence de modes collectifs (le train, le tramway, le métro...) vont ainsi permettre un développement de la forme urbaine par digitation, par la densification des faubourgs suivant les axes de transport. La croissance démographique soutenue que vont connaître certains centres urbains et les défis qui en résultent conduisent par ailleurs à la consolidation d'un nouveau corpus épistémologique sur la ville. L'urbanisme comme discipline visant à une organisation réfléchie de l'espace construit prend corps, et donne lieu à différentes expérimentations tirant parti du développement du mode ferroviaire. Ce régime de la *ville des transports collectifs* va toutefois peu à peu être supplanté durant le xx^e siècle par celui de la *ville dépendante de l'automobile* à la forme diffuse et monofonctionnelle. Ainsi, l'épisode métropolitain actuel repose la croissance sans limites des métropoles, permise par la croissance exponentielle des déplacements individuels. La mobilité est de fait au cœur des enjeux urbains contemporains au regard de la place prise par la voiture dans les sociétés de l'après-guerre, et l'impact qu'elle a pu avoir sur l'éclatement des modes de vie, la sectorisation urbaine et l'organisation territoriale (ASCHER, 1998)²⁹².

Les réseaux de transport peuvent dès lors participer à structurer les flux de navetteurs et la métropolisation (BASSAND, 2001)²⁹³, car « *ce qui différencie en premier lieu une métropole d'une agglomération ordinaire, c'est un réseau supplémentaire d'infrastructures permettant des liaisons [...] (hubs aériens, ferroviaires, routiers)* » (MANGIN, 2009)²⁹⁴. À ce titre, les politiques de mobilité et le développement de réseaux de transports collectifs efficaces forment des outils opérationnels puissants en ce qu'ils impactent et conditionnent de façon incrémentale et interconnectée la forme des villes et la structuration des territoires. S'ils focalisent et absorbent une part importante de la vie quotidienne (DI MÉO, 2010)²⁹⁵, les réseaux de transport donnent également aux habitants de la métropole l'opportunité de communiquer de manière fluide, et rendent accessible à ces derniers et aux marchandises l'ensemble des espaces qu'ils desservent. Pour le sociologue Michel BASSAND, les réseaux constituent donc une parade à deux maux symptomatiques du développement urbain contemporain : « *l'étalement et la fragmentation socio-spatiotemporelle qui [...] mènent la métropolisation au chaos* » (2001)²⁹⁶.

292 ASCHER, Fr. (1998). *Op. cit.*

293 BASSAND, M. (2001). *Op. cit.*, p. 24.

294 MANGIN, D. (2009). « Les métropoles européennes de l'après-crise ». In *Futuribles*, N°354, pp 33-38.

295 DI MÉO, G. (2010). *Op. cit.*, p. 36.

296 BASSAND, M. (2001). *Op. cit.*, p. 24.

CHAPITRE 2

Aménager les métropoles avec les trains du quotidien : une reconfiguration des cadres d'action

L'activité de transport se différencie d'un lieu à l'autre, c'est une activité spatiale par essence puisqu'elle a pour objet la mise en relation des lieux et des activités spatialement disjoints. Elle est ainsi le fruit d'une histoire inscrite dans un territoire, territoire qu'elle façonne en retour.

(SAVY, 2009)²⁹⁷

Dans la continuité du chapitre précédent qui a établi un lien consubstantiel entre métropole et mobilité, et qui a souligné l'impérieuse nécessité d'aménager des régions métropolitaines en prise avec les effets pervers de la métropolisation, ce second chapitre entend revenir sur le rôle d'outil d'aménagement du territoire joué par les réseaux de transport ferroviaire de voyageurs. Dans la mesure où il se positionne au rang « *d'objet de stratégies et de politiques d'aménagement* » (CONESA, 2010)²⁹⁸, le transport constitue à la fois une solution au « *problème de la distance* » (LUSSAULT, 2014)²⁹⁹ et à la distribution spatiale des valeurs, et un indicateur de la « *cohérence objective du territoire* » (BAVOUX,

297 SAVY, M. (2009). « L'Europe des transports : une réalité inaboutie ». In SAVY, M. (dir.), *Questions clés pour le transport en Europe*, Paris, Conseil national des transports, Observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe, La Documentation Française, pp 9-10.

298 CONESA, A. (2010). *Modélisation des réseaux de transports collectifs métropolitains pour une structuration des territoires par les réseaux : applications aux régions Nord-Pas-de-Calais et Provence-Alpes-Côte d'Azur*, thèse de doctorat en géographie et aménagement, Lille, Université Lille Nord de France, Université des Sciences et Technologies de Lille 1, p. 37.

299 LUSSAULT, M. (2014). « Relier/séparer : les jeux humains de la distance », publié le 17 juin 2014 sur le site internet du Collectif-reos, p. 4. [En ligne] consulté le 19 novembre 2019. URL : <http://www.collectif-reos.net/2014/06/michel-lussault-relier-separer-les-jeux-humains-de-la-distance.html>.

BEAUCIRE, CHAPELON et ZEMBRI, 2005)³⁰⁰, et permet de révéler l'organisation spatiale et l'agencement fonctionnel d'un territoire. Si le géographe Paul VIDAL DE LA BLACHE a pu écrire que « *c'est dans les transports directs à grande distance que le chemin de fer réalise sa supériorité et exerce le maximum de son action géographique* » (1921)³⁰¹, c'est aujourd'hui surtout dans la desserte fine des territoires urbanisés que le ferroviaire a un rôle important à prendre face aux enjeux contemporains de décarbonation des transports et d'amélioration des conditions d'accès et de la qualité de l'air des métropoles. C'est en ce sens que l'État et les collectivités locales françaises œuvrent désormais. Depuis la loi d'Orientation des mobilités (LOM, 2019)³⁰² et avec la très récente proposition de loi relative aux Services express régionaux métropolitains (SERM, 2023)³⁰³, les trains du quotidien occupent le premier plan des politiques publiques de mobilité, de l'action régionale et métropolitaine, et de l'actualité médiatique.

Si les pouvoirs publics ont fait des SERM un sujet politique, ils restent encore un objet d'étude discret de la littérature scientifique française. Bien que les enjeux des mobilités métropolitaines aient pu être largement discutés et approfondis par le monde académique depuis les années 1990, les « *RER métropolitains* » français autant que leurs équivalents suisses ou allemands restent encore assez peu abordés en dehors des cercles de l'expertise technique (GUIHÉRY, ROUSSEAU, 2023)³⁰⁴. L'objet de ce chapitre sera donc de préciser dans quelle mesure les réseaux de transport, et plus particulièrement les services express régionaux métropolitains, constituent un outil d'aménagement du territoire. L'argumentaire tâchera dans un premier temps de saisir l'essence territoriale des réseaux de transport à travers les logiques réticulaires et aménagistes à l'œuvre. Le propos s'intéressera ensuite plus particulièrement aux évolutions récentes du paysage ferroviaire français, et à la définition émergente des services express régionaux métropolitains issus des réflexions de SNCF RÉSEAU, et des premières expérimentations françaises.

1. Concepts réticulaires³⁰⁵ et aménagistes d'une territorialité des réseaux

La notion de réseau constitue un « *récepteur épistémique* » (Musso, 2001)³⁰⁶, un objet multidimensionnel, omniprésent dans la pensée contemporaine d'une société elle-même en réseau (CASTELLS, 1998)³⁰⁷. Sa paternité épistémologique peut être attribuée à la philosophie du comte de SAINT-SIMON³⁰⁸ qui l'aborde par son caractère janusien : il distingue ainsi les « *corps bruts* » des « *corps organisés* » (MUSO, 2001)³⁰⁹. Le premier terme renvoie à un réseau-crible, une maille textile qui, à l'instar d'un filet de pêche plongé dans l'eau (en latin, *retis*), capture et retient en son sein les objets solides. Le second participe de l'idée d'un réseau-tube, un système qui, lorsqu'il est inscrit sur le sol, assure et canalise la circulation des fluides. L'équilibre entre les deux est délicat. Si le fluide devient trop visqueux, le réseau-tube se bouche et la circulation cesse. Si les objets à capturer sont trop lourds ou si la maille se détend, le réseau-crible laisse échapper son butin. Dans un cas comme dans l'autre, l'ensemble forme un espace fermé, et est habité par un principe circulatoire. Dans l'ouvrage collectif qu'il a dirigé, *Penser les réseaux* (2001)³¹⁰, le philosophe Daniel PARROCHIA souligne par ailleurs l'ampleur du fait réticulaire et des phénomènes de réseaux qui existent à n'importe quelle échelle où l'on se situe, de l'Univers de la cosmologie à l'espace du géographe :

Le territoire, l'entreprise, l'université, la recherche, s'organisent en réseaux [...]. Dans un monde réticulaire, il n'est plus guère de place, hélas, pour les solitaires : l'ensemble à un seul élément, le "singleton" [...] devient fragile.

(PARROCHIA, 2001)³¹¹

Les diverses contributions à l'ouvrage reconnaissent dans cette omniprésence une imbrication de plusieurs niveaux de significations. Le philosophe Pierre Musso propose pour sa part de les réordonner

300 BAVOUX, J.-J., BEAUCIRE, F., CHAPELON, L. et ZEMBRI, P. (2005). *Géographie des transports*, Paris, Éd. Armand Colin.

301 VIDAL DE LA BLACHE, P. (1921). *Principes de géographie humaine*, p. 251.

302 LOI N°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'Orientation des mobilités (LOM). URL : <https://www.legifrance.gouv.fr/dossierlegislatif/JORFDOLE000037646678/>.

303 PROPOSITION DE LOI N°1166 relative aux Services express régionaux métropolitains (SERM). URL : https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/16/textes/11661166_proposition-loi.

304 Laurent GUIHÉRY et Marie-Léa ROUSSEAU n'ont ainsi recensé qu'un **seul dossier spécial** consacré aux « *systèmes express métropolitains* » dans la revue scientifique *Transports Urbains*. Composée à l'initiative du Groupement pour l'étude des transports urbains modernes, le dossier est introduit par un article de Naji RIZK sur le rôle de SNCF RÉSEAU dans le développement de projets de SEM. Suivent trois articles intermédiaires portant respectivement sur les projets de Bordeaux, Toulouse et Nantes. L'ensemble est clôturé par Vincent KAUFFMANN avec un article sur le projet du *Léman Express* autour de Genève et Annemasse. GUIHÉRY, L., ROUSSEAU, M.-L. (2023). « Les premiers pas du RER métropolitain transfrontalier de Strasbourg : enseignements des expériences allemandes et suisses pour un renouveau de services ferroviaires métropolitains en France ». In *Allemagne d'Aujourd'hui*, N°244, pp 139-153.

305 La **rétistique** désigne la discipline scientifique qui étudie et conceptualise les réseaux.

306 MUSSO, P. (2001). « Genèse et critique de la notion de réseau ». In PARROCHIA, D. (dir.), *Penser les réseaux*, Seyssel, Éd. Champ Vallon, 272 pp, pp 194-217, p. 194.

307 CASTELLS, M. (1998). *La société en réseaux, vol. 1, l'ère de l'information*, Paris, Éd. Fayard, 613 pp.

308 Le **saint-simonisme** est un courant idéologique élaboré entre la fin du XVIII^e et le début du XIX^e siècle sur la base de la doctrine socio-économique et politique de Claude-Henri DE ROUVROY, comte de SAINT-SIMON (1760-1825). Celui-ci prône la fraternité, l'amélioration du sort des plus nombreux et l'effacement du politique au profit de l'économie. Le saint-simonisme est à l'origine de plusieurs tendances de la pensée moderne : industrialisme, socialisme, positivisme, technocratie, internationalisme.

309 MUSSO, P. (2001). *Op. cit.*, p. 205.

310 PARROCHIA, D. (2001). « La rationalité réticulaire ». In PARROCHIA, D. (dir.), *Penser les réseaux*, Seyssel, Éd. Champ Vallon, 272 pp, pp 7-23.

311 PARROCHIA, D. (2001). *Op. cit.*, p. 7.

en deux ensembles : le réseau comme mode de raisonnement et comme mode d'aménagement de l'espace-temps (2001)³¹². La première catégorie rassemble tout ce qui a trait aux caractères conceptuels et paradigmatiques du fait réticulaire, « *une structure d'interconnexion instable, composée d'éléments en interaction, et dont la variabilité obéit à quelque règle de fonctionnement* » (Musso, 2001)³¹³. Ainsi, le réseau fait-il intervenir trois registres imbriqués :

- Dans son *être-là*, le réseau est un enchevêtrement plus ou moins organisé de lignes, d'interconnexions et de sommets au sein d'un espace tridimensionnel. Il incarne en cela le lien d'un élément à un tout et relève du registre du *passage*.
- Sa dynamique est marquée par son instabilité spatiale et temporelle et sa nature transitoire. Ce lien qu'il constitue entre différents états d'un tout participe d'un registre de la *transition*.
- Dans sa complexité enfin, le réseau peut être compris comme une structure sous-jacente, cachée, dont l'évolution contient en elle la clef pour appréhender le fonctionnement de l'ensemble du système réticulaire. Il est le lien de la structure d'un tout au fonctionnement d'un autre, suivant ainsi un registre de *passer*.

La seconde catégorie proposée par Musso porte sur les significations propres au réseau comme mode d'aménagement de l'espace-temps. C'est donc sans surprise celle sur laquelle se concentrera plus particulièrement ce chapitre. Elle rassemble ainsi l'idée d'une matrice technique, et de la symbolique qu'elle véhicule. Le concept réticulaire s'appuie en effet sur une vision mathématique, géométrique de l'espace. Certains nœuds peuvent voir converger plusieurs chemins et devenir autant de carrefours. D'autres au contraire finissent en impasse. L'ensemble toutefois construit toujours un maillage qui dispose d'une traduction opératoire presque instantanée sous la forme d'un « *artéfact fabriqué par les ingénieurs pour couvrir le territoire [...] objectivé comme matrice technique, infrastructure routière, de chemin de fer [...] modifiant le rapport à l'espace et au temps* » (Musso, 2001)³¹⁴. Cet ensemble de significations du réseau occupe une place prépondérante en géographie.

Lors de son intervention au Festival international de Géographie (2005)³¹⁵, Paul CLAVAL a ainsi opéré une distinction nette entre une géographie des formes et une géographie des réseaux. Ces propos et de

312 MUSSO, P. (2001). *Op. cit.*, p. 212.

313 *Idem*, p. 214.

314 *Ibidem*.

315 CLAVAL, P. (2005). « L'étude géographique des réseaux au croisement des théories de la communication et des relations institutionnalisées ». In *Actes, Le monde en réseaux. Lieux visibles, liens invisibles*, Saint-Dié-des-Vosges. [En ligne] consulté le 18 novembre 2019. URL : http://fig-st-die.education.fr/actes/actes_2005/claval/article.htm.

nombreux autres illustrent la prégnance grandissante des questions réticulaires dans la discipline depuis la décennie quatre-vingt-dix. Dès lors, sur la période allant de 1990 à 2010, « *l'agenda de la recherche s'est calé sur celui de l'action publique* » (DUPUY et OFFNER, 2005)³¹⁶ et de nombreux programmes de recherche en urbanisme, aménagement ou géographie urbaine se sont intéressés à ces enjeux. L'on pourra citer en exemple, en plus de l'opus de PARROCHIA, l'ouvrage collectif *Réseaux et territoires — significations croisées* (1996)³¹⁷, élaboré sous la direction conjointe de Jean-Marc OFFNER et de Denise PUMAIN dans le cadre des travaux du groupement de recherche *Réseaux* du CNRS. Dépassant le clivage entre le réticulaire et le territorial, le concept y est utilisé autant pour les analyses qu'il permet sur les dynamiques territoriales de structuration des villes que pour la compréhension qu'il donne des modalités de développement et de fonctionnement d'infrastructures de transport. À cet égard, le géographe Alexis CONESA note que « *les transports occupent une place de choix dans les considérations des géographes et des aménageurs* » (2010)³¹⁸. Cette étape tâchera donc de montrer en quoi réseaux et territoires se font écho. Elle illustrera d'abord l'essence territoriale des réseaux de transport à travers les interrelations entre espaces et société, les caractéristiques systémiques, morphologiques et fonctionnelles du réseau ensuite, et la territorialité des réseaux de transport ferroviaire.

316 DUPUY, G. et OFFNER, J.-M. (2005). « Réseau : bilans et perspectives ». In *Flux*, N°62, pp 4-9, p. 4.

317 PUMAIN, D. et OFFNER, J.-M. (1996). *Réseaux et territoires — significations croisées*, Paris, Éd. de l'Aube, coll. *Territoire*, 280 pp.

318 CONESA, A. (2010). *Op. cit.*, p. 24.

1.1. Le transport, facilitateur des interrelations espace/société/territoire

Les transports figurent de manière prééminente dans les travaux des précurseurs de l'analyse spatiale³¹⁹ en géographie : déjà présents dans le modèle d'organisation aréolaire de VON THÜNEN au début du XIX^e siècle (MATHIEU, 2003)³²⁰, ils le sont toujours au XX^e siècle dans la théorie de localisation industrielle d'Alfred WEBER (1909), les modèles territoriaux d'équilibre économique spatial d'August LÖSCH (1940) et des lieux centraux de Walter CHRISTALLER (1933), ou encore dans le modèle gravitaire d'attraction commerciale de William J. REILLY (1931) (Fig. II-1). Pourtant, la géographie des transports reste un champ d'investigation relativement récent par rapport à certaines de ses parentes. En effet, jusqu'à la fin des années 1950, elle était une composante de la géographie économique, ce qui s'est longtemps traduit par une lecture orientée en matière d'aménagement du territoire : analyses des coûts et des avantages, notion de dotation spatiale (densité d'infrastructures), intérêt pour les flux de circulations (CONESA, 2010)³²¹, etc. Toutefois, l'influence de la *New Geography* américaine et l'émergence de nouvelles problématiques dans les années qui suivent la Seconde Guerre mondiale vont permettre à une école de géographie des transports de s'établir et de développer ses théories et méthodologies propres. Dès lors, le réseau devient un objet d'étude prépondérant (PINI, 1998)³²² : « grille d'observation » spatiale ou « boîte à outils » conceptuelle, il se révèle un puissant instrument d'investigation des réponses apportées par les sociétés humaines au problème de la distance spatiale (DUPUY et OFFNER, 2005)³²³. Sur le plan géométrique, le réseau, « espace à métrique topologique » (OFFNER, 2003)³²⁴ obéit à des logiques de connexité par opposition au territoire, espace à métrique euclidienne qui repose quant à lui sur le principe de contiguïté. La vision réticulaire de l'espace et de son aménagement développée par Gabriel DUPUY définit le réseau comme une « structure de relations de même type entre des points localisés d'un espace géographique » (1993)³²⁵, sans fondamentalement l'opposer à la pensée aménagiste aréolaire antérieure, dans la mesure où l'ancrage spatial des réseaux de transport leur permet au contraire de compléter la description des configurations spatiales propres aux branches classiques de la géographie.

319 L'analyse spatiale est une discipline de la géographie dont l'objet est l'étude des localisations et des interactions spatiales, en tant que composantes actives du fonctionnement de la société et autour du postulat selon lequel l'espace est un acteur organisé. À travers une variété de notions clefs (distance, réseaux, structure, situation...), elle développe une approche modélisatrice de l'espace géographique qui met en évidence les formes récurrentes d'organisation spatiale.

320 MATHIEU, J.-L., (2003). « von Thünen », In LEVY, J. et LUSSAULT, M. (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Éd. Belin, pp 923-924.

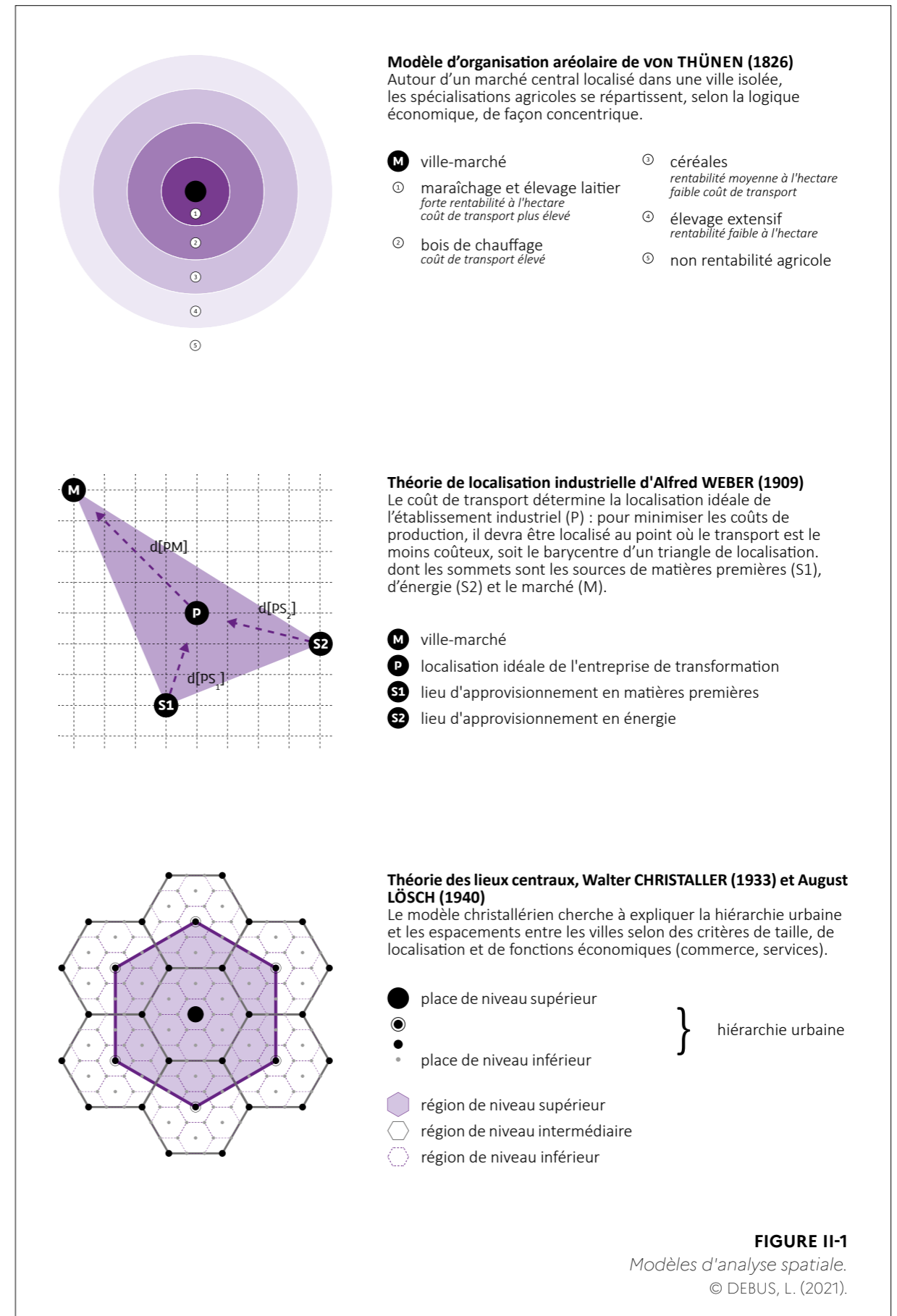
321 CONESA, A. (2010). *Op. cit.*, p. 24.

322 PINI, G. (1998), « La Géographie des transports ». In BAILLY, A., *Les concepts de la géographie humaine*, Éd. Armand Colin, Paris, pp 135-140.

323 DUPUY, G. et OFFNER, J.-M. (2005). *Op. cit.*

324 OFFNER, J.-M. (2003). « Réseau ». In LÉVY, J. et LUSSAULT, M., *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris, Éd. Belin, pp 795-796.

325 DUPUY, G. (1993), « Géographie et économie des transports ». In *L'Espace Géographique*, N°3, pp 193-209.



1.1.1. Le problème de la distance

La nature anisotrope de l'espace et la répartition des valeurs font preuve d'une grande variabilité. Ce propos mérite toutefois d'être quelque peu nuancé. Le géographe Michel LUSSAULT insiste sur l'idée selon laquelle la géographie ne serait pas uniquement une « *géométrie descriptive des réalités distribuée dans l'étendue* » (2014)³²⁶ qui réduirait l'espace géographique à un plan de projection des faits sociétaux : elle voit au contraire dans l'espace des sociétés un construit social. Son agencement est réalisé au gré de contextes sociétaux précis, avec, pour et par les actions d'opérateurs sociaux (LUSSAULT, 2007)³²⁷. Ainsi, espace géographique et spatialité seraient le résultat de la confrontation et de l'adaptation des groupes humains à un problème physique fondamental : celui de la distance, dont le principe trouve son origine dans le double constat d'une impossible confusion en un seul et même point et d'une impossible ubiquité des réalités matérielles. Et l'auteur d'insister : « *l'espace doit être pensé à partir d'une question primordiale, dans l'acception stricte du mot : celle de la séparation* » (LUSSAULT, 2014)³²⁸. La distance apparaît alors que comme le fruit d'un processus de socialisation de l'espacement et de ses effets, et de la volonté de maîtriser cette séparation et les écarts qui la définissent. Au-delà d'une topographie qui dresserait le constat de la position relative des objets sociétaux, de leurs espacements, l'objet de la géographie relèverait davantage de la compréhension des stratégies, des configurations spatiales mises en œuvre par les acteurs sociaux en réponse aux faits de distance. L'espace géographique constitue ainsi « *l'ensemble des relations, et leurs formes matérielles et idéelles, établies par une société en un temps donné entre toutes les réalités sociétales distinctes* » (LUSSAULT, 2014)³²⁹. Par réaction à cette règle séparative, l'enjeu de l'aménagement du territoire consiste donc pour une société donnée à comprendre, à utiliser et à conjurer la distance pour relier différentes réalités sociales nécessaires à son développement. Pour ce faire, deux familles d'idéologies, de prescriptions et de techniques spatiales peuvent être invoquées : le principe de coprésence, d'une part, et d'autre part celui de mobilité et ses deux avatars, les déplacements et les télécommunications (LUSSAULT, 2014)³³⁰.

Dans sa recherche d'un contact topographique, le principe de coprésence vise à remédier à la séparation par le rassemblement contigu en un même espace et la mise en relation de choses spatialisées proches. Architecture et urbanisme répondent de ce principe. Avec des dynamiques d'urbanisation et des degrés

d'urbanité fondés sur la densité et la diversité des entités et objets en coprésence, la ville demeure par définition une organisation spatiale de réalités sociales qui maximise ce principe. Celui de mobilité se définirait quant à lui davantage comme « *la maîtrise de l'éloignement* » (LUSSAULT, 2014)³³¹. Il conjure la distance en permettant le rapprochement des objets et individus éloignés par leur mise en mouvement suivant le registre du déplacement, et des réalités physiques non matérielles suivant le registre de la télécommunication. Et de la même manière que la distance ne saurait être réduite au seul espacement, mais relève d'un processus de socialisation de ce dernier, la mobilité ne se limite pas au seul déplacement physique effectif, mais embrasse :

- Un système explicite, objectivable et contextualisé de valeurs sociales, d'idéologies voire de lois et de normes, qui renseignent l'acteur s'il est acceptable ou non, valorisé ou non, d'être mobile au sein du groupe auquel il appartient (LE BRETON, 2006; AMAR, 2010)³³²;
- Un cadre de mobilité défini par un ensemble de conditions géographiques (organisation et anisotropie des espaces, topographie...), économiques (coût individuel et collectif de la mobilité) et sociales (variables d'âge, de sexe... selon les groupes sociaux) (LUSSAULT, 2014)³³³;
- Un « *dispositif technologique et son arsenal de techniques et d'acteurs* », les modes de transport (LUSSAULT, 2014)³³⁴.

1.1.2. Le transport à l'articulation entre individu et société

Ces éléments placent donc la mobilité et ses avatars au cœur de l'articulation entre individu et société. À ce titre, le géographe Alexis CONESA souligne : « *la motivation du déplacement est quasi systématiquement d'ordre individuel, répondant à des besoins spécifiques, d'approvisionnement en nourriture, d'activités diverses et variées, de rencontre pour des valeurs de sociabilité ou autres* » (2010)³³⁵. La mobilité constitue par conséquent un capital autant qu'une compétence à développer (LE BRETON, 2006; KAUFMANN, 2008)³³⁶. Protagoniste actif de ses déplacements, l'individu mobile se voit de cette façon proposer une offre de mobilité, l'accessibilité, taillée à la mesure des « *conditions de possibilité des déplacements* »

326 LUSSAULT, M. (2014). « Relier/séparer : les jeux humains de la distance », publié le 17 juin 2014 sur le site internet du Collectif-reos, p. 4. [En ligne] consulté le 19 novembre 2019. URL : <http://www.collectif-reos.net/2014/06/michel-lussault-relier-separer-les-jeux-humains-de-la-distance.html>.

327 LUSSAULT, M. (2007). *L'Homme spatiale, la construction sociale de l'espace humain*, Paris, Éd. Seuil, coll. *La couleur des idées*, 400 pp.

328 LUSSAULT, M. (2014). *Op. cit.*, p. 1.

329 *Idem*, p. 6.

330 *Ibidem*, p. 10.

331 LUSSAULT, M. (2014). *Op. cit.*, p. 10.

332 LE BRETON, É. (2006). « Homo mobilis ». In BONNET, M. et AUBERTEL, P., *La ville aux limites de la mobilité*, Paris, Éd. PUF, pp 23-31. AMAR, G. (2010). *Op. cit.*

333 LUSSAULT, M. (2014). *Op. cit.*, p. 12.

334 *Idem*.

335 CONESA, A. (2010). *Op. cit.*, p. 25.

336 LE BRETON, É. (2006). *Op. cit.*, pp 23-31.

KAUFMANN, V. (2008). *Les paradoxes de la mobilité. Bouger, s'enraciner*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 115 pp.

contextuels» (LUSSAULT, 2014)³³⁷ qui sont les siennes et celles de son environnement. Ces conditions incluent notamment l'offre en transport qui maille, organise et aménage l'espace géographique et qui permet aux individus et groupes de se l'approprier. Dès le départ, la doctrine saint-simonienne reconnaît donc dans le transport un puissant opérateur de lien social : « *Améliorer la communication, c'est travailler à la liberté réelle, positive, pratique... C'est faire de l'égalité et de la démocratie. Des moyens de transport perfectionnés ont pour effet de réduire les distances non seulement d'un point à un autre, mais également d'une classe à une autre* » (CHEVALIER, 1836)³³⁸. La circulation des hommes, égalitaire, est dès lors censée promouvoir la communication, la communion des peuples. La réduction des éloignements physiques à laquelle le transport contribue a ainsi valeur de réduction des distances sociales, et participe, pour les saint-simoniens, d'une nécessaire démocratisation de la société.

Et parce qu'il relie et rend cohérentes des réalités spatiales disjointes, l'on peut également attribuer au transport un rôle majeur dans l'unité territoriale des sociétés (CONESA, 2010)³³⁹. En effet, c'est à l'échelle du territoire que s'inscrivent les réseaux de transport : les flux de déplacements d'individus, réels ou projetés, appellent ainsi des infrastructures coûteuses en matière d'investissement (coût de construction, d'entretien, d'opération) que seules de larges communautés sont en mesure d'assumer. D'autant que « *le territoire ancre l'organisation concrète des pouvoirs (politiques en premier lieu) qui régissent la société sur l'espace géographique que les acteurs découpent* » (DI MÉO, 2012)³⁴⁰. Aussi les réseaux de transport requièrent-ils une médiation du pouvoir sur l'espace dans les conflits qu'ils génèrent autant que dans les choix opérés en vue de leur mise en place.

1.1.3. Le transport comme médiation entre pouvoir et espace

Cette médiation peut prendre plusieurs formes tout au long du processus de concrétisation d'un projet de réseau de transport (Fig. II-2). Résultat d'une entreprise collective, les infrastructures qui en sont le support peuvent être envisagées, ainsi que le fait Claude RAFFESTIN, comme « *une image du pouvoir ou plus exactement du ou des acteurs dominants* » à qui elles « *assurent le contrôle de l'espace et dans l'espace* » (1984)³⁴¹ et, par extension, de ses ressources et de ses populations. Et PLASSARD d'insister :

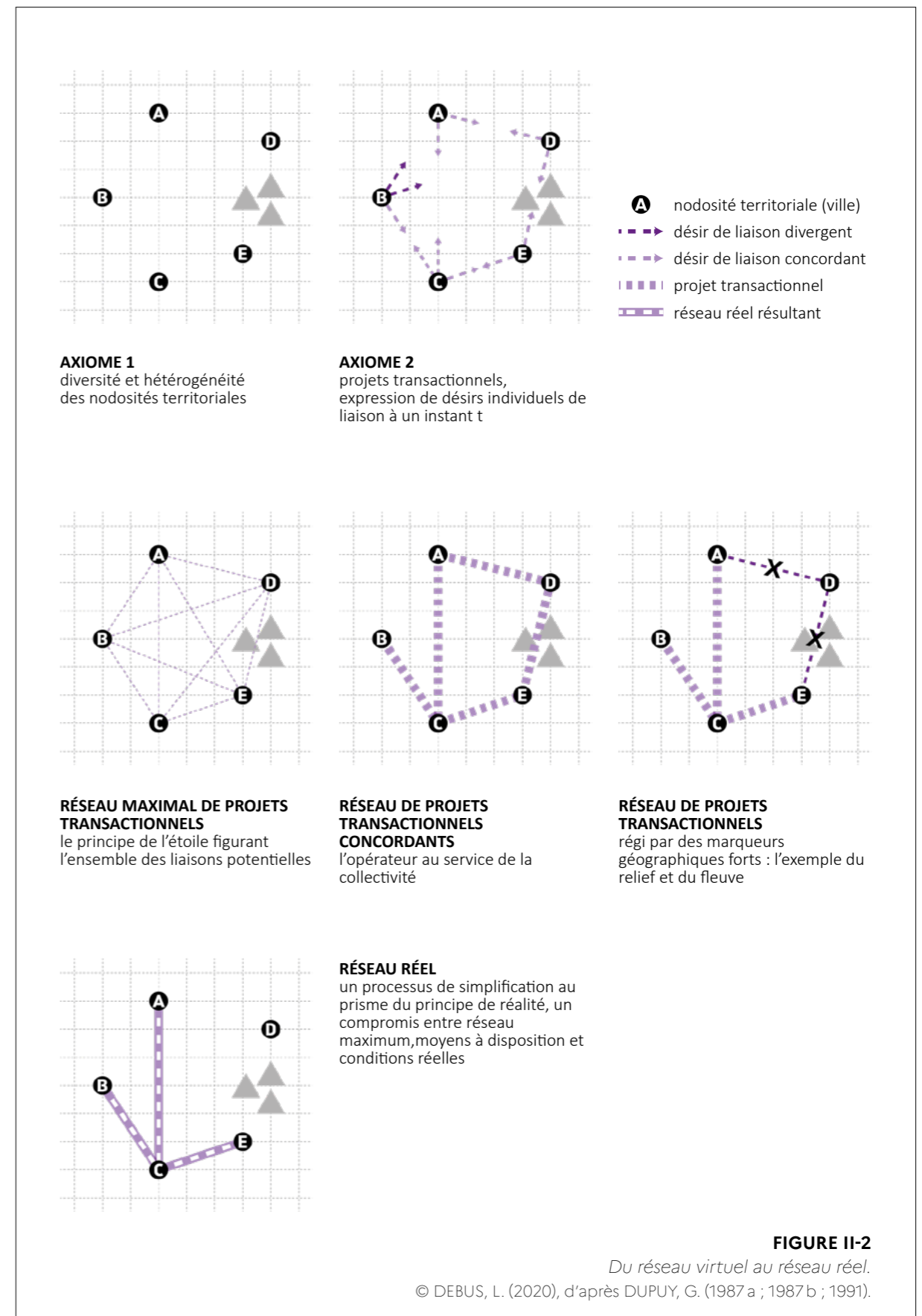
337 LUSSAULT, M. (2014). *Op. cit.*, p. 12.

338 CHEVALIER, M. (1836). *Lettres sur l'Amérique*, 2 vol., tome II, Paris, Éd. Gosselin, p. 3. Cité in MUSSO, P. (2001). *Op. cit.*, p. 207.

339 CONESA, A. (2010). *Op. cit.*, p. 25.

340 DI MÉO, G. (2012). « La territorialité : une tension régulatrice des contradictions territoriales ». In BECKOUCHE, P., GRASLAND, C., GUÉRIN-PACE, F. et MOISSERON, J.-Y. (dir.), *Fonder les sciences du territoire*, Paris, Éd. Karthala, p. 44.

341 RAFFESTIN, C. (1984). *Pour une géographie du pouvoir*, Paris, Éd. LITEC, coll. *Géographie économique et sociale*, 344 pp, pp 149-150.



Le pouvoir politique, quelle que soit sa nature, ne s'est jamais désintéressé de ces questions de transport. Pour assurer sa suprématie militaire, pour garantir sa sécurité vis-à-vis d'éventuels agresseurs, ou simplement contrôler son territoire, il a construit des infrastructures de transport.

(PLASSARD, 2003)³⁴²

Déjà en 1987, dans la continuité des travaux de Paul CLAVAL (1981)³⁴³ et Claude RAFFESTIN (1984)³⁴⁴, le géographe Gabriel DUPUY s'interrogeait dans une série d'articles sur la nature territoriale des réseaux d'infrastructures techniques, dont ceux de transport de personnes comme de marchandises. Pour lui, la première médiation politique est le processus de mise en place d'un réseau réel sur la base d'un réseau virtuel de projets transactionnels (**Fig. II-2**, p. 103). Il développe ainsi une axiomatique des réseaux. Son premier axiome se fonde sur une diversité et une hétérogénéité spatio-temporelle fondamentale sur lesquelles repose la notion de réseau. Ainsi les points éparpillés dans l'espace ne sont pas simplement des abstractions géométriques, mais sont à considérer par cette « épaisseur sociale, géographique » (DUPUY, 1987a)³⁴⁵ qui en fait des « nodosités territoriales, lieux de pouvoir et de référence » depuis lesquels un agent pense son action (RAFFESTIN, 1984, cité par DUPUY, 1987a)³⁴⁶. Son second axiome précise quant à lui la notion de projet transactionnel : en raison de la diversité et de l'hétérogénéité des points de l'espace, chacun d'eux peut devenir le point d'origine d'une volonté de liaison potentielle, individuelle ou collective, avec un autre point. Par son projet de transaction, il fait ainsi entrer dans le giron de son territoire le point qu'il souhaite voir relier : « l'espace est transformé en territoire par la visée, l'intentionnalité de l'acteur » (RAFFESTIN, 1984, cité par DUPUY, 1987a)³⁴⁷. Il ne s'agit toutefois là que d'un projet individuel parmi une myriade d'autres, un individu pouvant développer plusieurs projets transactionnels simultanément. Les réaliser tous serait impossible. En actualiser un requiert en effet un pouvoir dont l'agent seul n'est pas toujours doté. Aussi appartient-il à un acteur collectif, l'opérateur (DUPUY, 1987b)³⁴⁸, d'agir au profit d'un groupement d'agents qui lui concèdent des pouvoirs étendus pour collecter un ensemble de demandes de mise en relation de différents points entre eux, et constituer un réseau de projets transactionnels (DUPUY, 1987a)³⁴⁹.

342 PLASSARD, Fr. (2003). *Transport et Territoire*, La Documentation Française, p. 81.

343 CLAVAL, P. (1981). *La logique des villes. Essai d'urbanologie*, Paris, Éd. LITEC, coll. *Géographie économique et sociale*, 633 pp.

344 RAFFESTIN, C. (1984). *Op. cit.*

345 DUPUY, G. (1987a). « Les réseaux techniques sont-ils des réseaux ? ». In *L'Espace géographique*, N°16-3, pp 175-184.

346 *Idem*, p. 176.

347 *Ibidem*. p. 177.

348 DUPUY, G. (1987b), « Vers une théorie territoriale des réseaux : une application au transport urbain ». In *Annales de géographie*, N°538, pp 658-679, p. 661.

349 DUPUY, G. (1987a). *Op. cit.*, p. 177.

Ce réseau relève avant tout du domaine de l'imaginaire et de la virtualité. Pour l'individu, le réseau transactionnel idéal se décline sous une variante maximale (mais pas illimitée) : chaque point étant connecté par des lignes de désir à l'ensemble des autres nodosités qui constituent la toile réticulaire. Des marquages territoriaux spatio-temporels (frontières, délimitations, quadrillages...) peuvent en effet puissamment restreindre, réduire ou altérer la géométrie du réseau maximal suivant des chronologies plus ou moins lentes. Bien que virtuel, il n'en demeure ainsi pas moins un réseau territorial dans la mesure où, « projet collectif d'un ensemble d'acteurs, il est l'expression d'une territorialité que l'opérateur devrait réaliser » (DUPUY, 1987b)³⁵⁰.

La concrétisation du réseau de projets transactionnels par l'opérateur va quant à elle exiger une homogénéisation de la multitude de demandes de liaisons du réseau transactionnel, suivant « un compromis entre réseau maximum, moyens à disposition et conditions réelles », pour répondre à une variété de contraintes de faisabilité techniques et économiques, ainsi qu'à la stratégie de contrôle territoriale des autorités politiques (RAFFESTIN, 1984, cité par DUPUY, 1987b)³⁵¹. Le caractère individuel de l'ensemble des projets transactionnels n'est toutefois pas sacrifié au profit de l'homogénéité et, l'opérateur étant « subrogé dans sa fonction par un compromis de pouvoirs » (DUPUY, 1987a)³⁵², des agents plus puissants que d'autres pourront ainsi lui imposer certaines configurations qui soient conformes à leurs intentions propres (RAFFESTIN, 1984, cité par DUPUY, 1987a)³⁵³. D'autres désirs de liaison enfin ne pourront finalement pas être pris en compte dans l'implémentation du réseau bien qu'ils aient fait partie du réseau initial de projets transactionnels (dans le cas, par exemple, d'un changement de mandature). En matière de transport, la simplification d'un réseau de projets transactionnels en un réseau réel fait intervenir deux logiques complémentaires l'une à l'autre de manière simultanée (DUPUY, 1987a)³⁵⁴ :

- Une logique *politique*, suivant le principe de l'étoile, selon laquelle la forme du réseau réel se rapprochera de celle d'une étoile. Le fort déséquilibre qu'elle va entraîner en matière d'organisation du territoire, avec une distinction forte entre le centre bien desservi et ses branches périphériques marginalisées, va appeler une phase de rééquilibrage par l'adjonction de lignes complémentaires de rocade.

350 DUPUY, G. (1987b), *Op. cit.*, p. 663.

351 *Idem*.

352 DUPUY, G. (1987a). *Op. cit.*, p. 180.

353 *Idem*, p. 181.

354 *Ibidem*, p. 178.

- Une logique *économique*, suivant un principe de réalité, vise à s'adapter à la demande et à dégager des bénéfices d'exploitation en maximisant les profits (trafic optimal, tarification, etc.) tout en limitant les coûts (longueur maximale des lignes, etc.). Elle reste toutefois « *tempérée par des obligations de service public, le tout combiné à des impératifs, des données, des contraintes techniques extrêmement prégnants* » (DUPUY, 1991)³⁵⁵.

Ce faisant, le réseau de transport tel qu'il est réalisé par l'opérateur va lui permettre d'assurer un contrôle spatial et spatialisé (RAFFESTIN, 1984, cité par DUPUY, 1987a)³⁵⁶. Aussi la délégation de pouvoir dont il bénéficie peut-elle marquer la différence entre la territorialité projetée du réseau transactionnel maximal, et celle du réseau tel qu'elle l'implémente. À ce titre, CONESA affirme qu'une médiation politique s'ajoute dans la mesure où les transports constituent « *une émanation du pouvoir politique* » (2010)³⁵⁷ qui permet aux autorités d'établir la cohérence spatiale des territoires qu'elles administrent par les réseaux de transport. Ainsi, chaque collectivité territoriale prend part suivant ses compétences à la conception et au financement d'une politique des transports qui obéit aux mêmes exigences de médiation exposées en amont. Certaines médiations peuvent aboutir à des conflits ouverts entre autorités territoriales et opérateur du réseau, comme ce fut le cas entre les collectivités et la SNCF dans le dossier des gares de nulle part³⁵⁸ apparues sur certaines lignes à grande vitesse (FACCHINETTI-MANNONE, 2004)³⁵⁹.

Le rôle spatial des transports dans la structuration des territoires est donc le résultat d'un processus d'actualisation d'un réseau transactionnel par l'intermédiaire de médiations politiques. Il traduit un compromis entre une multitude de projets individuels et un opérateur unique, entre des autorités territoriales et des exploitants de réseau, entre des désirs de liaison et des contraintes opérationnelles répondant d'un principe de réalité.

355 DUPUY, G. (1991). *L'urbanisme des réseaux : théories et méthodes*, Paris, Éd. Armand Colin, 198 pp, p. 113.

356 DUPUY, G. (1987a). *Op. cit.*, p. 181.

357 CONESA, A. (2010). *Op. cit.*, p. 26.

358 Une **gare de nulle part** est une gare de ligne à grande vitesse dont la localisation géographique a suscité de grands débats, marqués par l'incapacité de trouver un arbitrage politique autour d'un projet commun, de telle sorte que ces gares sont implantées hors agglomération. On peut citer à ce titre la gare de Champagne-Ardenne TGV, située en limite de l'agglomération rémoise, ou la gare TGV de Haute-Picardie, surnommée **gare des betteraves**, car localisée à mi-distance entre Amiens et Saint-Quentin, en rase campagne.

359 FACCHINETTI-MANNONE, V. (2004). « Les gares TGV périphériques : de nouveaux pôles de développement ? ». In SIINO, C., LAUMIÈRE, F. et LERICHE, F., *Métropolisation et grands équipements structurants*, Toulouse, Presses Universitaires du Mirail, pp 71-84.

1.2. Le transport, composante territoriale

1.2.1. De l'espace approprié à l'espace aménagé, quelques définitions de la notion de territoire

Le mot *territoire* est issu du latin « *territoralis* », qui désigne précisément un morceau de terre approprié, attribué en propre à un propriétaire. Le terme endosse à partir de l'époque moderne un sens juridique très marqué : ainsi le territoire est-il fondé sur l'exercice d'une domination liée au pouvoir princier, l'idée que ce contrôle s'exerce sur une étendue spatiale, dont les limites sont clairement matérialisées par des frontières (LE BERRE, 1992)³⁶⁰. Dans les années 1920, l'éthologie³⁶¹ s'approprie le terme et le conceptualise. Dès lors, les notions parentes de domination, d'aire d'extension et de limites lui sont définitivement attachées, tandis que celle de territorialité émerge comme un mode comportemental ancré dans un territoire (GINET, 2012)³⁶². L'anthropologie, la psychologie et la sociologie empruntent à leur tour le concept et postulent que l'environnement et les spécificités d'un territoire sont des clefs pour comprendre les comportements chez l'homme comme chez l'animal (GINET, 2012)³⁶³. Le territoire est enfin investi par la géographie. Les premières entrées en font un synonyme de l'espace (BRUNET *et alii*, 1992; PUMAIN et SAINT-JULIEN, 1997)³⁶⁴, ou le réduisent à l'expression d'un pouvoir sur une étendue spatiale (MICOUD, 2000)³⁶⁵. D'autres auteurs, à l'instar de Guy DI MÉO (1996;1998)³⁶⁶, Jacques LÉVY (2003)³⁶⁷ ou François PLASSARD (2003)³⁶⁸, vont enrichir les différents apports initiaux et tenter de circonscrire le territoire en s'intéressant à l'espace « *perçu* » du terrain, à l'espace social du « *vécu* » quotidien, à l'espace « *voulu* » des documents de planification ou encore à l'espace « *approprié* » par les individus et les groupes sociaux.

360 LE BERRE, M. (1992). « Territoire ». In BAILLY, A., FERRAS, R. et PUMAIN, D., *Encyclopédie de géographie*, Paris, Éd. Économica, pp 601-622, p. 603.

361 L'**éthologie** est l'étude scientifique des comportements des espèces animales (l'humain compris) dans leur milieu naturel ou dans un environnement expérimental. Elle repose sur des méthodes scientifiques d'observation et de quantification des comportements.

362 GINET, P. (2012). « Le territoire, un concept opératoire pour la Géographie appliquée (à l'aménagement) ». In *Documentaliste – Sciences de l'Information*, N°49, Éd. ADBS, pp 26-27, p. 26.

363 *Idem*.

364 BRUNET, R., FERRAS, R., THERY, H. (1993). *Les mots de la géographie. Dictionnaire critique*, Paris, Éd. Reclus-La Documentation française, 518 pp.

PUMAIN D., SAINT-JULIEN, T. (1997). *L'Analyse spatiale : localisations dans l'espace*. Paris, Éd. Armand Colin, coll. *Cursus*, 170 pp, pp 155-156.

365 MICOUD, A. (2000). « Patrimoine et légitimité des territoires. De la construction d'un autre espace et d'un autre temps commun ». In GERBEAUX, F. (2000). *Utopies pour le territoire : cohérence ou complexité ?*, La Tour d'Aigues, Éd. de l'Aube, pp 53-78.

366 DI MEO, G. (1996). *Op. cit.*

DI MEO, G. (1998). *Géographie sociale et Territoires*, Paris, Éd. Nathan, 320 pp.

367 LÉVY, J. (2003). « Territoire ». In LÉVY, J. et LUSSAULT, M. (dir.) (2003). *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Éd. Belin, 1034 pp, pp 907-910.

368 PLASSARD, Fr. (2003). *Op. cit.*

La notice « Territoires » de Maryvonne LE BERRE dans l'*Encyclopédie de Géographie* propose ainsi une définition de la notion qui agrège les dimensions politico-juridique, géographique et sociologique auxquelles celle-ci renvoie : « la portion de la surface terrestre délimitée et aménagée par une collectivité selon ses besoins; il contient l'idée d'autorité s'exerçant sur une surface dont les limites sont reconnues, et celle d'utilisation et d'aménagement par un groupe social qui se l'approprie » (1992)³⁶⁹. Comprendre un territoire implique donc en premier lieu de mettre en évidence l'ensemble des interactions entre un collectif et l'espace qu'il habite, en gardant à l'esprit son objectif premier : « assurer sa reproduction et la satisfaction de ses besoins » (LE BERRE, 1992)³⁷⁰.

DI MÉO définit quant à lui les territoires par des « "espaces-temps", [...] les formes concrètes et symboliques, spatialement organisées et dynamiques, que produisent les activités des hommes » (2008)³⁷¹. Il s'inscrit de cette façon dans la continuité des notions heideggériennes du *wohnen* et du *bauen*, l'habiter et le bâtir. Dans ses conférences *Bâtir, habiter, penser* (1958a)³⁷² et *L'homme habite en poète* (1958b)³⁷³, le philosophe Martin HEIDEGGER considère en effet l'habiter à la fois comme être-au-monde (*In-der-Welt-sein*) et comme trait fondamental de la condition humaine (*Dasein*). L'enracinement de l'individu dans un environnement qu'il fait sien, son ancrage territorial pour ainsi dire, relève ainsi selon lui d'un besoin humain à satisfaire qui dépasse largement les quatre fonctions de la ville définies en 1933 par le Mouvement moderne — vivre, travailler, se divertir, circuler — (LE CORBUSIER, 1971)³⁷⁴. *Wohnen*, insiste le philosophe, c'est autant « demeurer en paix » que « préserver des dommages et des menaces » et « ménager » (HEIDEGGER, 1958a)³⁷⁵. Ce ménagement (*Schonen*) est dès lors le trait au fondement de l'habiter (HEIDEGGER, 1958a)³⁷⁶. En parallèle, HEIDEGGER détaille la nature du *bauen*. Son étymologie est proche des verbes *sein* (*ich bin*) ou *to be*, et son sens originel — *demeurer, séjourner* —, l'apparente initialement au *wohnen*. Par la suite, le bâtir a pu revêtir deux modes sémantiques distincts. Le premier sens est *cultiver* : il inclut les notions d'enclorre, de soigner, de veiller à la croissance qui mûrit les fruits (on pense ici au « *Bauer* », le fermier). Le second sens est celui qui lui est toujours attaché : édifier,

construire. Ainsi, « *bauen, au sens d'habiter, se déploie dans un bauen qui donne ses soins, à savoir la croissance, et dans un bauen qui édifie des bâtiments* » (HEIDEGGER, 1958a)³⁷⁷. En outre, ce bâtir interroge le rapport de l'homme à l'espace, en cela que la chose bâtie fait place, qu'elle ménage et aménage un lieu dans l'espace. « *Bâtir est, dans son être, faire habiter. Réaliser l'être du bâtir, c'est édifier des lieux par l'assemblage de leurs espaces* » (HEIDEGGER, 1958a)³⁷⁸. Parce qu'il veille aux ressources et les fait fructifier, parce qu'il ordonnance l'espace construit et ménage l'habiter, le *bauen* est un aménagement du territoire, et inversement le territoire est un édifice physique autant que sémiologique. Ce trait rappelle les propos du géographe Pierre MERLIN :

L'aménagement du territoire est l'action et la pratique (plutôt que la science, et la technique ou l'art) de disposer avec ordre, à travers l'espace d'un pays et dans une vision prospective, les hommes et les activités, les équipements et les moyens de communication qu'ils peuvent utiliser, en prenant en compte les contraintes naturelles, humaines et économiques, voire stratégiques.

(MERLIN, 2010)³⁷⁹

1.2.2. Le territoire, un système complexe

Dans cette continuité, Alexandre MOINE propose enfin une relecture transdisciplinaire et opérationnelle de la notion au prisme de la systémique. Le territoire constitue ainsi « un système complexe évolutif qui associe un ensemble d'acteurs d'une part, l'espace géographique que ces acteurs utilisent, aménagent et gèrent d'autre part » (2006)³⁸⁰. Le système territorial est alors à aborder par les composantes en interrelation qui le constituent (**Fig. II-3**, p. 111) : le sous-système *spatial*, celui des *acteurs* et celui des *représentations* que ces derniers ont de l'espace ou qu'ils lui appliquent.

L'espace géographique, socle du territoire, est approprié et aménagé par les acteurs. Il présente « *de multiples objets en interaction* » (MOINE, 2006)³⁸¹. En premier lieu, le milieu géographique (l'espace naturel ou géosystème) impose son lot de contraintes et d'aménités aux acteurs qui évoluent en son sein et conditionne largement l'organisation spatiale des objets anthropiques (constructions, réseaux

369 LE BERRE, M. (1992). *Op. cit.*, p. 603.

370 *Idem*.

371 DI MEO, G. (2008). « Une géographie sociale entre représentations et action ». In *Montagnes méditerranéennes et développement territorial*, N°23, pp 13-21, p. 14.

372 HEIDEGGER, M. (1958a), PREAU, A. (trad.) (1993). « Bâtir, habiter, penser ». In *Essais et conférences, 1936-1953*, Paris, Éd. Gallimard, coll. *Tel*, pp 170-193.

373 HEIDEGGER, M. (1958b), PREAU, A. (trad.) (1993). « L'homme habite en poète ». In *Essais et conférences, 1936-1953*, Paris, Éd. Gallimard, coll. *Tel*, pp 224-245.

374 LE CORBUSIER (1971). *La Charte d'Athènes*, Paris, Éd. du Seuil, 190 pp.

375 HEIDEGGER, M. (1958a). *Op. cit.*, §11.

376 *Idem*, §17.

377 HEIDEGGER, M. (1958a). *Op. cit.*, §7-§10.

378 *Idem*, §46.

379 MERLIN, P. (2010). « Aménagement du territoire ». In MERLIN, P., CHOAY, Fr. (dir.). *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, Éd. PUF-Quadrige, pp 42-47.

380 MOINE, A. (2006). « Le territoire comme un système complexe : un concept opératoire pour l'aménagement et la géographie ». In *L'Espace Géographique*, N°2, tome 35, Paris, Éd. Belin, pp 115-132, p. 126.

381 *Idem*.

de transport) qu'il accueille. Sur ce socle repose un espace social. Celui-ci intègre « l'ensemble des interrelations sociales spatialisées » (FRÉMONT *et alii*, 1984)³⁸² entre individus et groupes d'individus, ainsi que l'espace institutionnel du politique, défini par Geneviève et Philippe PINCHEMEL comme le « champ d'application du pouvoir » (1997)³⁸³ d'un État, et dont le rôle consiste à maintenir le contrôle et l'intégrité d'une étendue spatiale en y exerçant son autorité et sa compétence. L'espace géographique est ainsi le support d'une multitude de configurations spatiales, elles-mêmes le résultat des interactions entre le milieu et les dimensions anthropique, sociale et institutionnelle qui sous-tendent les logiques spatiales du système territorial.

Indissociables de cet espace géographique, les acteurs et les jeux qu'ils initient participent de la dynamique modale et actantielle de l'ensemble du système au sein duquel ils agissent (**Fig. II-3**). Les nombreuses interrelations dont ils sont l'origine lient entre eux « ceux qui décident, perçoivent, s'entra-perçoivent, s'opposent, s'allient, imposent et finalement aménagent » (MOINE, 2006)³⁸⁴. Cette dimension est centrale. Bernard DEBARBIEUX souligne ainsi : « Le monde est institué par les individus en fonction de leurs actions et de leurs intentions » (1999)³⁸⁵. En d'autres termes, ce sont les acteurs qui bâtissent l'édifice territorial. Ils constituent la composante organisante du système, en cela que c'est par leur intermédiaire que les différents objets de l'espace géographique prennent sens, acquièrent et entretiennent des relations. Réciproquement, cette organisation du milieu naturel et des objets anthropiques peut rétroactivement modifier les ensembles d'acteurs et leurs stratégies. Les jeux qui sont à l'origine de toute action collective de gestion ou d'aménagement relèvent en outre de rapports de force — aussi bien conflictuels que constructifs — entre cinq catégories de protagonistes (MOINE, 2006)³⁸⁶. Certains sont d'ordre politique ou institutionnel, et défendent à ce titre un intérêt jugé général. L'État dispose ainsi du pouvoir législatif qui définit les cadres normatifs de l'action publique et influence les relations des autres acteurs, tandis que les collectivités — Conseils régionaux et départementaux, communes — fédèrent le monde politique régional et local. Les intercommunalités, au premier rang desquelles figurent les Métropoles, disposent quant à elles d'un rôle d'intermédiaire de premier plan entre les différents échelons territoriaux et détiennent un pouvoir prescriptif par l'intermédiaire des documents de planification dont elles ont la charge. D'autres enfin défendent des intérêts particuliers.

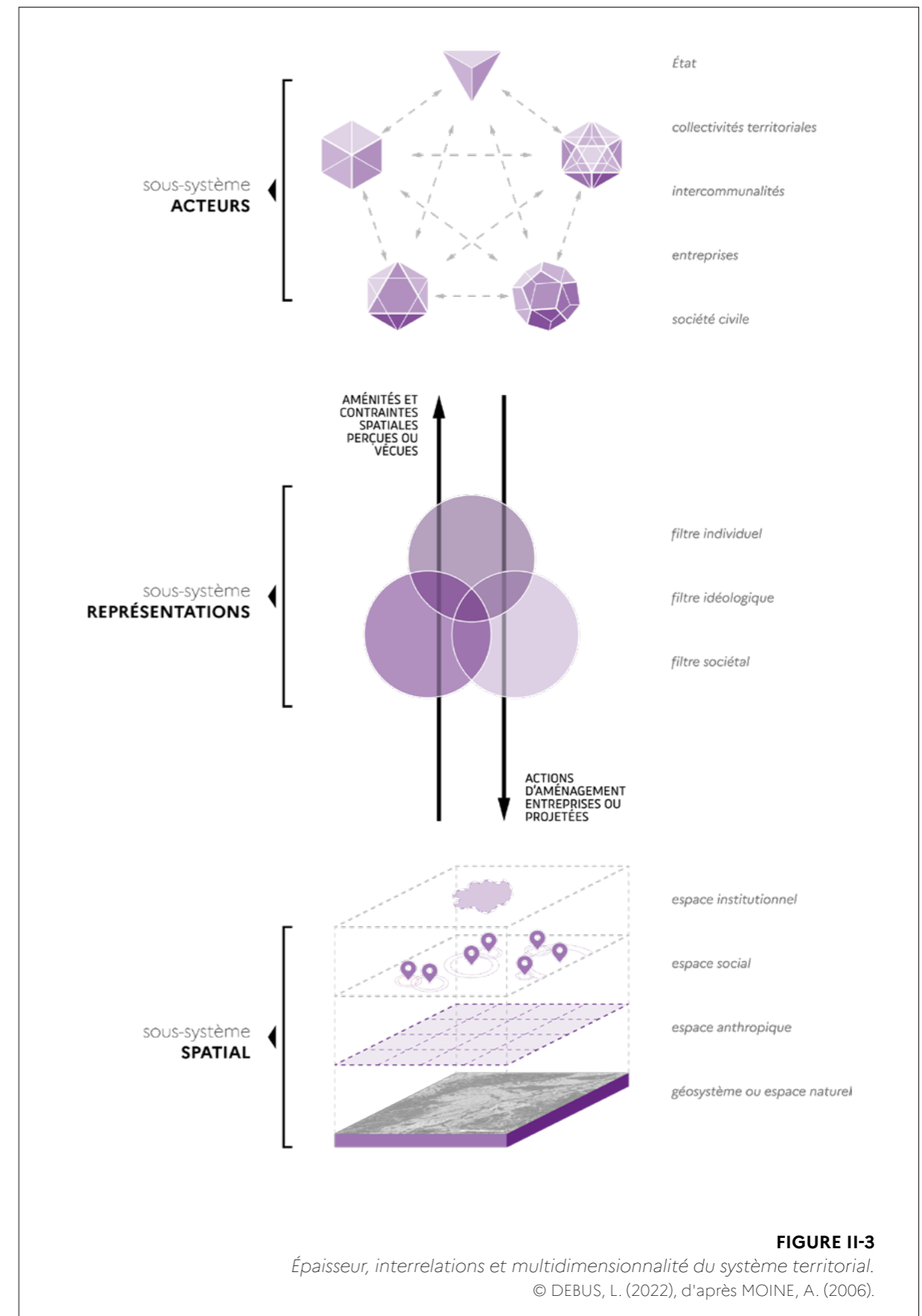
382 FRÉMONT, A., CHEVALIER, J., HÉRIN, R. et RENARD, J. (1984). *Géographie sociale*, Paris, Éd. Masson, 387 pp, p. 29.

383 PINCHEMEL, G. et PINCHEMEL, Ph. (1997). *La Face de la Terre : éléments de géographie*, Paris, Éd. Armand Colin, 518 pp, pp 407-412.

384 MOINE, A. (2006). *Op. cit.*, p. 119.

385 DEBARBIEUX, B. (1999). « L'exploration des mondes intérieurs ». In KNAFOU, R. (dir.). *Géographie, état des lieux*, Paris, Éd. Belin, coll. *Mappemonde*, pp 371-384.

386 MOINE, A. (2006). *Op. cit.*, p. 119.



C'est le cas des entreprises et des groupes et associations constituant la société civile, de plus en plus en mesure d'exprimer leurs revendications en matière d'environnement et de qualité de vie. « *L'ensemble constitue une configuration sociale dynamique qui permet de replacer l'individu dans la société, sans l'y opposer* » (ÉLIAS, 1981)³⁸⁷. Partagées à des degrés variables entre coopération et compétition suivant la convergence ou non des intérêts qu'ils défendent, les différentes composantes du système actoriel représentent autant de pouvoirs et de contre-pouvoirs équilibrés, « *suivant des modalités que négocient sans cesse les acteurs et que structurent des règles* » (MOINE, 2006)³⁸⁸.

L'interface entre les acteurs et l'espace géographique constitue un troisième sous-ensemble du système territorial, celui des représentations que construisent les individus et les acteurs de l'environnement qui est le leur (**Fig. II-3**, p. 111). Cette interface rassemble un ensemble de filtres — individuel (vécu), idéologique (théories, modèles) et sociétal (valeurs) — qui informent sur ce qu'est l'espace géographique à un instant *t* d'une part, et d'autre part au prisme desquels se conçoit toute action à visée territoriale ou entreprise individuelle (CALLON et LATOUR, 1990)³⁸⁹. Ainsi, les choix qui sont pris par un acteur sont fondés sur une multitude de facteurs : une série de constats qui lui sont propres, son degré de connaissance du territoire, les représentations qu'il en a ou qu'il s'en fait, les objectifs qu'il entend atteindre, sa capacité et sa liberté à agir, la portée de son action, la réception de son intention par les autres acteurs et les jeux qui peuvent en découler. Les relations qui animent et lient les trois sous-systèmes entre eux sont, elles aussi, nombreuses et variées. Aussi, la perception des contraintes et aménités de l'espace géographique et les actions aménagistes décidées pour les corriger ou les amplifier constituent en outre une boucle de rétroaction (**Fig. II-3**, p. 111) qui opère la construction-déconstruction-reconstruction ininterrompue du processus territorial (LERESCHE et SAEZ, 1997)³⁹⁰, suivant des principes de *ductilité* — lorsque la perte de certaines interrelations ne porte pas préjudice au maintien du système dans le temps — et de *labilité* — suivant la durabilité et la fréquence de renouvellement des interrelations —.

Cette définition du système-territoire doit enfin être complétée en rappelant ses fondements axiomatiques, à savoir sa triple intégration des dimensions organisationnelle, spatiale et temporelle (ROLLAND-MAY, 2000)³⁹¹. Au regard de sa nature dynamique, sa temporalité repose sur la prise en compte par les acteurs de différents états successifs. Cet ancrage dans la durée des événements passés, en

cours et à venir contribue à informer de l'état actuel du système et des tendances au sein desquelles s'inscrivent les processus. Réciproquement, la considération de l'avenir du territoire, par l'intermédiaire de démarches prospectives, permet d'orienter le processus décisionnel des acteurs. La spatialité territoriale repose quant à elle sur l'emboîtement des échelles. Au niveau global, cela se traduit par l'ouverture et la possible interconnexion du territoire à ses voisinages proches et lointains. Ces derniers influent en effet sur la « *trajectoire du système* » (MOINE, 2006)³⁹² : le processus de métropolisation en est une illustration concrète. Le niveau local consiste en fait en une superposition d'espaces et d'acteurs issus d'échelons imbriqués et liés les uns aux autres, tous impliqués dans des formes d'action territoriale. Enfin, la dimension organisationnelle du système-territoire résulte de l'immixtion réciproque et des réajustements continus entre les domaines du politique, celui des individualités et ceux des actions économiques et des relations culturelles et sociales.

1.2.3. Réseaux de transport, territorialité et territorialisation

Au regard de cette définition, l'on peut dès lors interroger la portée territoriale des infrastructures et réseaux de transport — et plus particulièrement du ferroviaire —, que MOINE classe au titre des « *objets anthropiques* » (2006)³⁹³. Leur nature ne les cantonne pas uniquement à cette sous-catégorie de l'espace géographique, mais les rattache au contraire à d'autres composantes, aussi bien spatiales que liées aux acteurs ou à leurs représentations de l'espace (GUEZ *et alii*, 2020; BERTONI et ZAZA, 2020)³⁹⁴. Les deux notions de *territorialité* et de *territorialisation* sont à ce titre complémentaires (**Fig. II-3**, p. 111), et correspondent aux notions de construction-déconstruction-reconstruction ininterrompue du processus territorial déjà évoqué (LERESCHE et SAEZ, 1997)³⁹⁵.

La territorialité renvoie à l'ensemble des relations établies entre l'individu membre d'une société et l'étendue de l'espace géographique. Cette prise avec et cette emprise sur l'extériorité (les espaces en dehors du territoire propre) et l'altérité (les sociétés autres que celle à laquelle l'on appartient) se font au moyen d'une panoplie d'instruments et de médiateurs (RAFFESTIN, 1987; DEBARBIEUX, 2007)³⁹⁶. La

387 ÉLIAS, N. (1981). *Qu'est-ce que la sociologie ?*, Aix-en-Provence, Éd. Pandora, coll. *Des sociétés*, 220 pp, pp 156-157.

388 MOINE, A. (2006). *Op. cit.*, p. 124.

389 CALLON, M. et LATOUR, M. (1991). *La Science telle qu'elle se fait. Anthologie de la sociologie des sciences de langue anglaise*, Paris, Éd. La Découverte, 396 pp, pp 7-36.

390 LERESCHE, J.-Ph., SAEZ, G. (1997). « Identités territoriales et régimes politiques de la frontière ». In *Pôle Sud*, N°7, *Elites, politiques et territoires*, pp 27-47.

391 ROLLAND-MAY, C. (2000). *Évaluation des territoires : concepts, modèles, méthodes*, Paris, Éd. Hermès, 381 pp.

392 MOINE, A. (2006). *Op. cit.*, p. 129.

393 *Idem*, p. 126.

394 GUEZ, A. (dir.) (2020). « *Petites lignes* » ferroviaires, des infrastructures recyclables. *Une exploration*. Paris, Éd. Recherches, 232 pp. BERTONI, A. et ZAZA, O. (2022). « L'infrastruttura ferroviaria come attore territoriale: strategie e tattiche di riuso nella valle della Roya ». In *Sociologia Urbana e Rurale*, N°128, pp 47-58.

395 LERESCHE, J.-Ph., SAEZ, G. (1997). *Op. cit.*

396 RAFFESTIN, Cl. (1987). « Repères pour une théorie de la territorialité humaine ». In *Cahiers du Groupe Réseaux*, N°7, pp 7-22. DEBARBIEUX, B. (2007). « Territoire-territorialité-territorialisation : aujourd'hui encore, et bien moins que demain... ». In VANIER, M. (coord.). *Territoires, territorialité, territorialisation. Controverse et perspectives*, Rennes, Éd. des Presses universitaires de Rennes, pp 75-89, p. 77.

territorialité « définit [...] la configuration géographique en présence, réalité dans laquelle vient s'inscrire et d'où procède le projet [...] » (BEYER et LACOSTE, 2017)³⁹⁷ et précise les liens qui peuvent exister à un instant *t* entre l'espace — dimension matérielle —, les acteurs — dimension organisationnelle — et leurs représentations — dimension identitaire (BERQUE, 2000)³⁹⁸. En d'autres termes, définir un territoire participe d'un processus de territorialité, d'inscription dans un milieu qui requiert d'une société de « composer et d'interagir avec lui ainsi qu'avec les formes [...] par lesquelles il [lui] apparaît » (CERCEAU, 2013)³⁹⁹. Là où la territorialité renvoie à un processus de définition d'un état du territoire tel qu'il est, la territorialisation décrit quant à elle un processus politique et administratif, propre à l'action publique locale (FAURE, 2004)⁴⁰⁰. Elle consiste en une démarche volontariste, normative et prescriptive, qui vise à reconfigurer la territorialité existante en vue de faire advenir un territoire-projet (BEYER et LACOSTE, 2017)⁴⁰¹. Faire territoire repose dès lors, d'une part, sur l'élaboration collective d'une vision partagée aux différents acteurs impliqués, qu'il leur appartient de rendre concrète, quitte à redéfinir les équilibres et les relations entre acteurs et à renégocier les termes du « contrat territorial » (BEYER et LACOSTE, 2017)⁴⁰². En d'autres termes, la territorialisation peut être comprise comme « l'ensemble des actions, des techniques et des dispositifs d'actions et d'information qui façonnent la nature ou le sens d'un environnement matériel pour le conformer à un projet territorial » (DEBARBIEUX, 2007)⁴⁰³.

Au prisme de ces deux notions et de celles qui ont été vues précédemment, les réseaux de transport — combinatoire de nœuds et de mailles — figurent au titre des instruments de médiation (RAFFESTIN, 1987)⁴⁰⁴ qui régulent les rapports d'une société à son espace géographique et lui assurent le contrôle des ressources dont il recèle (BOURSIER-MOUGENOT et OLLIVIER-TRIGALO, 1993)⁴⁰⁵. Ces objets peuvent ainsi être considérés comme des structures spatiales : un « ensemble d'éléments formant l'armature des agencements géographiques » (DI MÉO, 2003)⁴⁰⁶. Se pose alors la question de la structuration

du territoire par les infrastructures de communication. Cette question est ancienne, fondée comme l'affirme l'urbaniste Jean-Marc OFFNER sur la construction du « mythe politique » du saint-simonisme par une « rhétorique de l'impact, de l'effet induit des transports » (1993)⁴⁰⁷. Et celui-ci d'ajouter :

Depuis la révolution industrielle du XIX^e siècle, ce paradigme de la causalité n'a pas cessé d'accompagner le développement des infrastructures de communication, du chemin de fer puis du train à grande vitesse, des voies routières puis autoroutières, des tramways puis des métros. Partageant souvent le même credo saint-simonien, hommes politiques et scientifiques voient dans le transport, sinon un gage de progrès, du moins un facteur explicatif des modes d'urbanisation et d'aménagement.

(OFFNER, 1993)⁴⁰⁸

François PLASSARD (1988; 1993; 1997)⁴⁰⁹ a lui aussi contribué à ce débat, entre la fin des années 1980 et la décennie 1990. Cette période correspond en France au développement important du réseau ferroviaire de lignes à grande vitesse, auxquelles certains attribuaient volontiers des effets structurants sur l'accroissement des échanges et la croissance économique des territoires desservis. Dans la continuité d'OFFNER, PLASSARD (2003)⁴¹⁰ rejette lui aussi tout lien de causalité au profit d'une corrélation : ces effets induits seraient davantage à envisager comme des épiphénomènes d'une croissance économique déjà en cours (liée à l'épisode contemporain de la métropolisation) plutôt que provoquée par la mise en place d'une nouvelle infrastructure. La définition des structures spatiales de DI MÉO permet donc de faire la distinction entre, d'une part, les armatures et cadres géographiques invariants, durablement ancrés et disposant d'une forte inertie — les infrastructures physiques, la réalité géographique — et, d'autre part, les réalités plus insaisissables, issues de conjonctures changeantes ou répondant de contingences localisées — les offres de service, les comportements de mobilité —. De fait, formes et fonctions des réseaux de transport concourent au lien entre réseau et territoire. Une approche trop technique ou économique tendrait à éluder une part importante de leurs caractéristiques intrinsèques. À cet égard, Paola PUCCI analyse la nature duale des nœuds d'interconnexion, « objets territoriaux fonctionnels du

397 BEYER, A. et LACOSTE, R. (2017). « La transition écologique des territoires urbano-portuaires. Les enseignements de la démarche de reconnexion énergétique engagé entre la ville et le port de Strasbourg ». In *Revue d'économie régionale et urbaine*, N°2017-5, pp 857-880, p. 864.

398 BERQUE, A. (2000). *Écoumène. Introduction à l'étude des milieux humains*, Paris, Éd. Belin, 272 pp.

399 CERCEAU, J. (2013). *L'écologie industrielle comme processus de construction territoriale : application aux espaces portuaires*, thèse de doctorat en sciences et génie de l'environnement, Saint-Etienne, École nationale supérieure des Mines, 357 pp.

400 FAURE, A. (2004). « Territoires/ Territorialisation ». In BOUSSAGUET, I., JACQUOT, S. et RAVINET, P. (2004). *Dictionnaire des politiques publiques*, Paris, Éd. Les Presses de Science Po, 518 pp, pp 430-436.

401 BEYER, A. et LACOSTE, R. (2017). *Op. cit.*, p. 864.

402 *Idem.*

403 DEBARBIEUX, B. (2007). *Op. cit.*, p. 77.

404 RAFFESTIN, Cl. (1987). *Op. cit.*

405 BOURSIER-MOUGENOT, I. et OLLIVIER-TRIGALO, M. (1993). « La territorialité du réseau SNCF ». In *Flux*, N°12, pp 19-28, p. 20.

406 DI MÉO, G. (2003). « Structure spatiale ». In LÉVY, J. et LUSSAULT, M., *Dictionnaire de la géographie et des espaces des sociétés*, Paris, Éd. Belin, pp 879-880.

407 OFFNER, J.-M. (1993). « Les effets structurants du transport : mythe politique, mystification scientifique ». In *L'Espace géographique*, N°22-3, pp 233-242.

408 OFFNER, J.-M. (1993). *Op. cit.*, p. 234.

409 PLASSARD, Fr. (1988). « Le réseau TGV et les transformations de l'espace : la Région Rhône-Alpes ». In *Les annales de la recherche urbaine*, N°39, pp 112-116.

PLASSARD, Fr. (1993). « Les enjeux territoriaux des transports ». In PLASSARD, F., BONNAFOUS, A. et VULVIN, B., *Circuler demain*, Paris, Éd. de l'Aube, pp 49-58.

PLASSARD, Fr. (1997). « Les effets des infrastructures de transport, modèles et paradigmes ». In BURMEISTER, A. et JOIGNAUX, G., *Infrastructures de transport et territoires*, Paris, Éd. de l'Harmattan, pp 39-54.

410 PLASSARD, Fr. (2003). *Op. cit.*

réseau, et en même temps [...] lieux dans le territoire auquel les instruments de planification territoriaux doivent nécessairement se confronter» (Pucci, 1999)⁴¹¹. Elle propose une distinction des réseaux suivant trois niveaux de lecture en fonction de leur qualité d'interconnexion :

- Un niveau spatial à l'échelle du nœud, basé sur une grille de logiques réticulaires;
- Un niveau territorial, construit à la perspective des politiques d'aménagement;
- Un niveau actoriel, défini par les jeux d'acteurs et les arbitrages entre les considérations politico-institutionnelles et les contraintes juridiques et financières (Pucci, 1999)⁴¹².

Ces trois niveaux de lecture esquissent les linéaments de l'objet d'étude de cette recherche. En effet, bien plus qu'un ensemble de lignes tracées sur une carte ou d'éléments techniques, les dimensions territoriales et politiques des réseaux de transport leur confèrent à travers leur caractère négocié une certaine épaisseur (Pucci, 1999)⁴¹³. Leur territorialité les positionne ainsi comme intermédiaire entre espace et société.

1.3. Le réseau, caractéristiques spatiales et opérationnelles

1.3.1. Formes et fonctions des réseaux de transport

Tout réseau dispose de deux propriétés principales : la topologie et la morphologie. La théorie des graphes (PARROCHIA, 2001)⁴¹⁴ définit la première comme caractérisant en nature et en nombres les relations entre les points d'un réseau. La seconde renvoie quant à elle à la configuration spatiale des points et des relations. Deux graphes sont ainsi isomorphes lorsqu'ils possèdent la même topologie, mais différent au regard de leur morphologie.

La topologie permet ainsi de caractériser de manière purement fonctionnelle et selon une matrice aspatiale l'organisation des liaisons au sein d'un graphe (**Fig. II-4**, p. 118). Elle rend par ailleurs apparent le niveau de hiérarchisation du réseau de transport, pour autant que celui-ci présente une topologie maillée (donc plus ou moins homogène) ou en étoile (donc fortement hiérarchisée). Les sommets du graphe — les points de réseau — sont donc qualifiés par les relations qui s'établissent avec d'autres sommets :

- Ceux qui jouissent d'un nombre important de relations avec d'autres nœuds voisins disposent d'une forte nodalité. Leur rôle accru dans les échanges les rend plus attractifs. Ainsi, en matière de transport, les points dotés d'une capacité relationnelle substantielle ont une situation privilégiée du fait de l'organisation fonctionnelle du réseau.
- À l'inverse, ceux qui présentent peu de relations, voire l'absence de relation, font état d'une faible nodalité. Replacés dans un contexte spatial, ces lieux marqués par l'isolement souffrent souvent d'un déficit infrastructurel et serviciel pénalisant, qui peut s'accompagner de conséquences économiques et sociales liées à des situations d'enclavement.

Aussi les caractéristiques topologiques d'un réseau de transport collectif constituent-elles un important révélateur territorial. Considérant par ailleurs les notions de vitesse, de capacité ou de tarification qui opèrent un second niveau de hiérarchisation, le nombre et la nature des relations qui peuvent s'établir

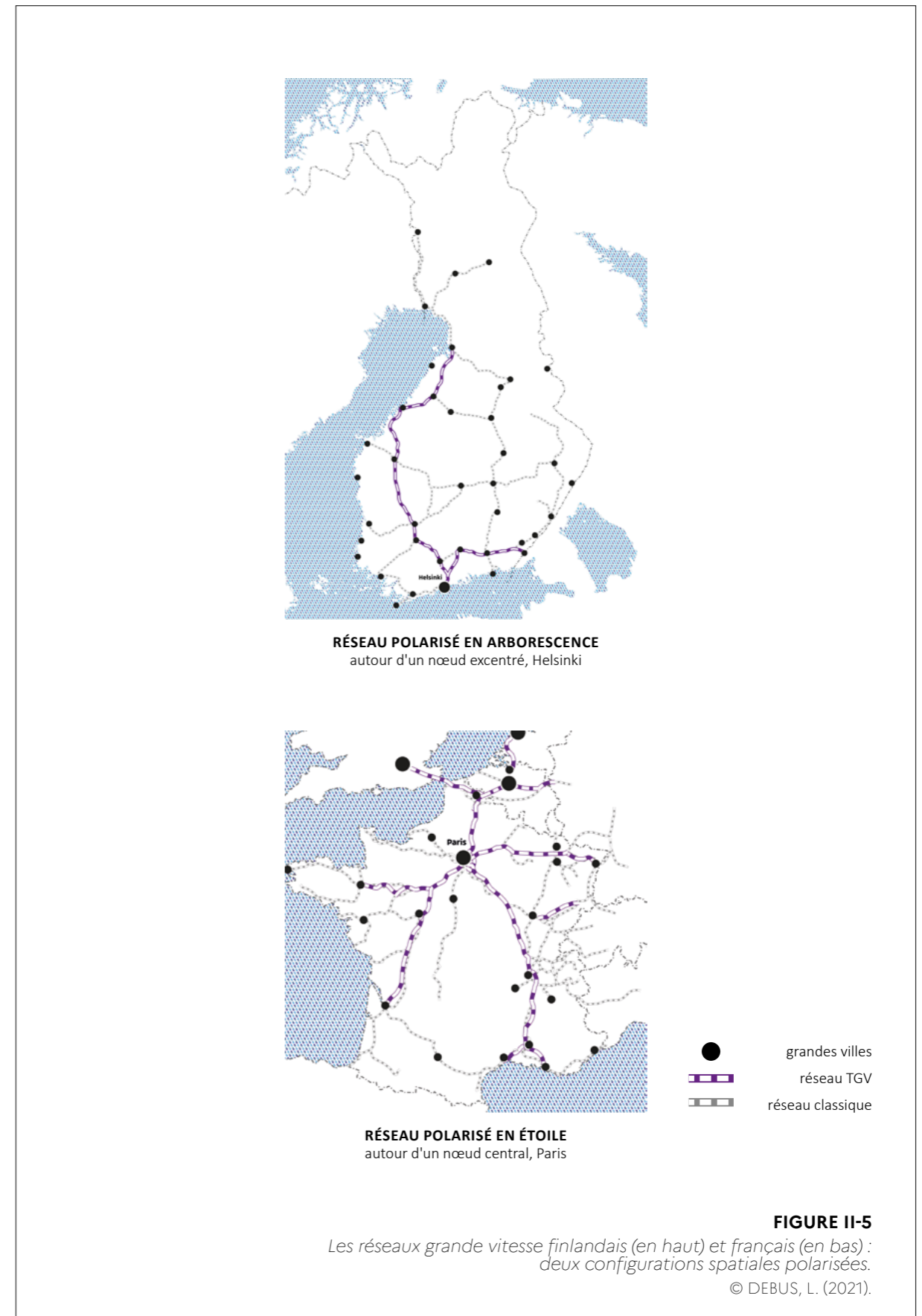
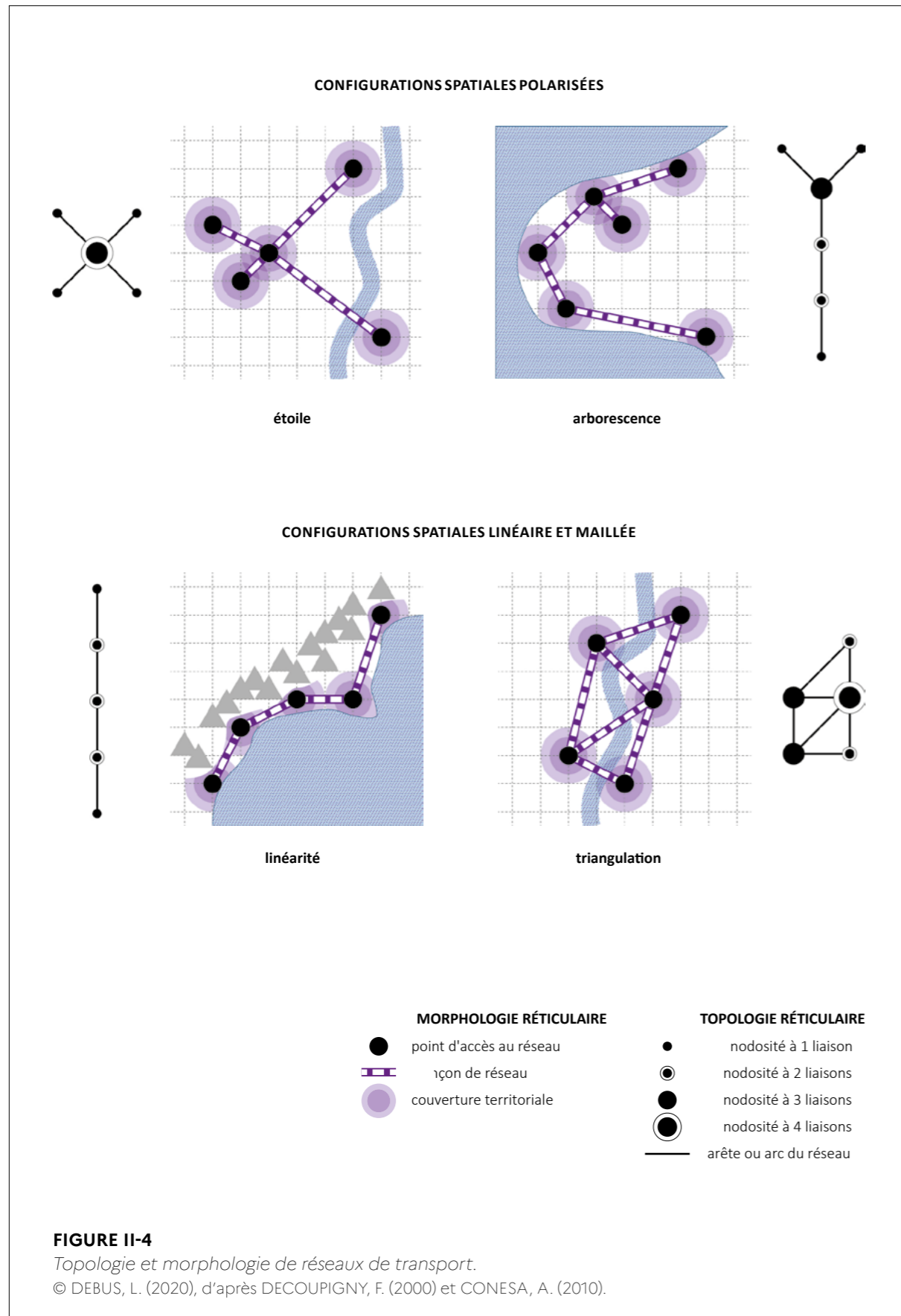
411 PUCCI, P. (1999). « Interconnexion et rôle des nœuds d'infrastructures : du sectoriel au général ». In *Flux*, N°38, *Réseaux et territoires en interconnexions*, pp 30-38, p. 30.

412 *Idem*, p. 38.

413 *Ibidem*.

414 PARROCHIA, D. (2001). *Op. cit.*, p. 15.

La **théorie des graphes** est une discipline mathématique et informatique qui étudie les graphes, des modélisations figurant les réseaux reliant des objets entre eux. Ainsi, la notion de graphe, en ce qu'elle permet de décrire une topologie et un ordre de disposition des nœuds ou sites de l'espace, est régulièrement utilisée en analyse spatiale pour définir et mesurer une variété d'indicateurs : indice de connexion, indice de connectivité, etc. Bien que proche, la notion de graphe n'est pas strictement identique à celle de réseau, en cela que ce dernier est le théâtre de circulations là où le graphe n'est qu'une configuration topogéométrique.



entre les nœuds vont ainsi induire des effets différents suivant la situation des points dans l'espace. Alexis CONESA évoque à ce titre l'exemple de la station de RER de *Châtelet Les Halles*, à Paris : « *devenue le centre névralgique de la capitale et peut-être le lieu quotidiennement le plus fréquenté du pays* », son attractivité « *place le lieu desservi par la station de transport dans une situation hiérarchique élevée, et cela étant en grande partie dû au réseau de transport* » (CONESA, 2010)⁴¹⁵. Dès lors, la question de la primauté à de quoi interroger : entre territoire et réseau, qui structure qui ? Si l'on peut affirmer que la disposition des fonctions organise l'espace et conditionne la dissémination des points d'accès à un réseau, l'inverse est également vrai, comme le fait remarquer Michel SAVY lorsqu'il déclare que l'activité de transport « *fruit d'une histoire inscrite dans un territoire* » le façonne en retour (2009)⁴¹⁶. Ainsi, sur la base d'une organisation préexistante, un réseau de transport surimpose un second niveau de structure qui peut accentuer ou atténuer en retour les « *hiérarchies urbaines et territoriales [...] et la qualification des espaces* » déjà en place (CONESA, 2010)⁴¹⁷. Ce rôle des transports est spécialement important dans la pensée urbaine contemporaine (DERYCKE, HURIOT et PUMAIN, 1996)⁴¹⁸. L'organisation des nœuds n'est toutefois pas figée et peut changer sur le long terme en fonction du développement et de l'évolution de la toile réticulaire (OFFNER, 2000)⁴¹⁹. De fait, la topologie ordonne « *une typologie des situations, selon lesquelles la mise en relation s'organise dans l'espace* » (CONESA, 2010)⁴²⁰ : à un certain type de réseau correspondra plus ou moins une hiérarchie (Fig. II-4, p. 118), et la topologie d'un réseau influence les comportements de mobilité et impacte les pratiques spatiales autant que les hiérarchisations des sommets suivant leur nodalité et leur position dans le graphe (DECOUIGNY, 2000)⁴²¹.

L'aspect morphologique (Fig. II-4, p. 118) est également à considérer pour dépasser une lacune constitutive de la théorie des graphes lorsqu'elle s'applique aux transports, à savoir que les informations liées à l'inscription des nœuds dans l'espace préviennent tout caractère aléatoire dans le dessin du réseau. En effet, des données telles que le relief, le type de surface ou la position sont à l'origine de la grande variabilité de la géographie des lieux au sein d'un même système réticulaire. En conséquence, deux graphes isomorphes — identiques sur le plan topologique — présenteront chacun une morphologie propre : « *cette variable morphologique, représentant la configuration des nœuds dans l'espace, change*

ainsi le schéma des réseaux de transport et fait apparaître de nouvelles configurations possibles » (CONESA, 2010)⁴²². Aussi, à la nature maillée/hiérarchisée du système vient s'ajouter celle relevant de la forme. Ensemble, elles participent des contraintes à prendre en compte dans l'aménagement du territoire et la mise en place d'un réseau de transport, quel qu'il soit.

À titre d'exemple, un système réticulaire polarisé autour d'un nœud (Fig. II-4, p. 118; Fig. II-5, p. 119) peut tout aussi bien adopter une configuration en étoile qu'en arborescence, dépendamment de la distribution spatiale des points d'accès et la forme du réseau : tous deux présentent les mêmes logiques de fonctionnement, mais l'aménagement requis varie. En effet, la géométrie dictera que si le pôle dispose d'une situation centrale, les arêtes le connectant aux autres sommets constitueront autant de radiales. Une telle disposition des arcs exige par ailleurs une attention particulière pour éviter que la convergence des flux ne donne lieu à une congestion du système dans son ensemble. Le réseau français de lignes à grande vitesse est un exemple type de morphologie en étoile, construite autour du nœud parisien (Fig. II-5, p. 119).

A contrario, ce n'est pas le cas du réseau ferroviaire finlandais, dont la capitale se situe à l'extrême Sud du pays (Fig. II-5, p. 119). Ainsi, avec ce phénomène de capitale excentrée, la configuration réticulaire prend la forme d'une arborescence. À population et moyens constants, les réseaux ferroviaires à grande vitesse français et finlandais conserveraient leur morphologie en raison de leur géographie. Dans la même logique, une morphologie maillée présente une distribution spatiale plus ou moins homogène des points d'accès...

Les informations d'ordre morphologique viennent donc enrichir celles d'ordre hiérarchique et fonctionnel qui interviennent dans la définition d'un réseau de transport terrestre. De la même manière, l'organisation spatiale du système influence son fonctionnement, « *au même titre que la forme des territoires possède un impact sur leur fonctionnement et leur situation économique et sociale* » (CONESA, 2010)⁴²³. En effet, comme le souligne DECOUIGNY dans sa définition du système de déplacement métropolitain (2000)⁴²⁴, la configuration du réseau vient ainsi pour partie conditionner sa pratique. Et en tissant des interrelations avec les lieux, les territoires et les activités socio-économiques, elle en conditionne en retour la hiérarchie et les intensités.

415 CONESA, A. (2010). *Op. cit.*, p. 30.

416 SAVY, M. (2009). *Op. cit.*, p. 10.

417 CONESA, A. (2010). *Op. cit.*, p. 30.

418 DERYCKE, P.-H., HURIOT, J.-M. et PUMAIN, D. (1996). *Penser la ville — Théorie et modèles*, Paris, Éd. Anthropos, Paris, 337 pp.

419 OFFNER, J.-M. (2000). « Réseaux et dynamiques urbaines : le filigrane trompeur des maillages techniques ». In PAQUOT, Th., *La ville et l'urbain, état des savoirs*, Paris, Éd. de la Découverte, pp 137-145.

420 CONESA, A. (2010). *Op. cit.*, p. 30.

421 DECOUIGNY, F. (2000). *Accès et diffusion des visiteurs sur les espaces naturels. Modélisation et simulations prospectives*, thèse de doctorat en urbanisme et aménagement de l'espace, Tours, Université François Rabelais.

422 CONESA, A. (2010). *Op. cit.*, p. 31.

423 *Idem.*

424 DECOUIGNY, F. (2000). *Op. cit.*

1.3.2. Régimes de proximité et spatialité réticulaire

Pour Michel LUSSAULT, ces propriétés formelles et fonctionnelles des réseaux leur permettent de jouer sur deux agencements différenciés de la proximité (2014)⁴²⁵ :

- Une logique *topographique* de coprésence, qui instaure un contact physique entre les objets. Est alors valorisé ce qui est « à côté de ». Elle qualifie en particulier les espaces marqués par la continuité et la contiguïté, et définit un entourage, l'ensemble des espaces mis au contact d'un autre. Cette logique est notamment prévalente pour les nœuds, points d'entrée du réseau et lieux d'ancrage territoriaux de ce dernier, dans leur relation avec un environnement immédiat, à l'instar d'une gare et de son quartier (BERTOLINI et SPIT, 1998)⁴²⁶.
- Une logique *topologique* de cospatialité, qui donne l'opportunité à l'individu d'embrancher une action depuis un espace vers un autre par le biais d'une liaison qui maintient la séparation matérielle entre les réalités jointes. Elle se définit comme connexité : est proche au sein du réseau ce qui est connexe, accessible depuis un nœud en parcourant un minimum d'arcs. La réticularité prime ici, et le réseau permet d'être « relié à » un nombre d'autres points par l'intermédiaire du moins d'arêtes possible selon une configuration spatiale discontinue. À titre d'exemple : à distances spatiales équivalentes, Strasbourg est plus proche en TGV de Paris (1 h 50) qu'elle ne l'est de Lyon (3 h 41).

Alors que Daniel PARROCHIA s'interrogeait sur les bouleversements induits par les réseaux et « *la maille qu'ils tissent autour de la planète* », craignant qu'ils ne fassent « *éclater les anciennes solidarités du sol, de la Nation, de l'État* » (2001)⁴²⁷, LUSSAULT note au contraire que le réseau de transport « *crée de la proximité en euphémisant la séparation, c'est-à-dire la manifestation physique de la distance, par l'efficacité de "l'accès à", dont on recherche sans cesse l'accroissement* » (2014)⁴²⁸. Il ne la supprime toutefois pas. Ces deux registres produisent ainsi des espaces et des spatialités fortement différenciés. Ils n'en demeurent pas moins complémentaires et articulés par les acteurs dans leurs pratiques spatiales, selon qu'ils se situent au-dedans ou au-dehors du réseau. L'utilisateur se constitue alors un voisinage d'espaces qu'il considère comme proches. Cet agencement sur mesure rassemble des spatialités

425 LUSSAULT, M. (2014). *Op. cit.*, p. 13.

426 BERTOLINI, L., SPIT, T. (1998). *Cities on rails: The Redevelopment of Railway Stations and their Surroundings*, Londres, Éd. Routledge, 252 pp.

427 PARROCHIA, D. (2001). *Op. cit.*, p. 7.

428 LUSSAULT, M. (2014). *Op. cit.*, p. 14.

réticulaires où entourages topographiques et espaces connexes se côtoient (LUSSAULT, 2014)⁴²⁹. Plus que celui d'instrument de séparation, le réseau se présente dès lors sous le rôle d'opérateur de jonction au sein de l'espace géographique, et se fait le support d'un système de déplacements et de pratiques spatiales.

Pour les différentes branches de la SNCF, la notion même de réseau revêt un caractère protéiforme et dispose d'une grande plasticité au regard des dimensions qu'elle recouvre. Les unes lui attachent ainsi une profondeur administrative suivant une logique de gestion zonale héritée des anciennes compagnies ferroviaires privées. Les autres la circonscrivent plutôt à ses aspects circulatoires et techniques, en lien avec la structuration de l'exploitation ferroviaire. Certaines enfin lui attribuent une portée spatiale sur la base des liaisons effectives qui sont réalisées. À ce titre, l'organisation territoriale des dessertes repose pour partie sur l'approche mercantile de la SNCF et des opérateurs autorisés à circuler sur le réseau ferré national (RNF). Ainsi, dans les années 1970-1980 et jusque récemment, les cadres commerciaux SNCF abordaient cette question au prisme d'un ensemble idéologique très marqué, favorisant autant que possible le développement de lignes directes et rapides à l'instar du TGV (BOURSIER-MOUGENOT et OLLIVIER-TRIGALO, 1993)⁴³⁰. La construction de l'offre commerciale s'est ainsi longtemps affranchie de la notion de réseau en ce que, pour ces cadres, les escales et les nœuds de correspondance qu'elle implique n'étaient en aucun cas perçus comme l'objet d'une demande de la part d'une clientèle, mais comme un sous-produit des contraintes techniques incompressibles propres à la production du service ferroviaire (rotation du personnel et du matériel roulant, etc.). À tel point que pour de nombreux cadres commerciaux, le mot même de *réseau* était assimilé à des services cadencés⁴³¹ à l'instar du métro parisien ou des trains suisses et allemands *Intercity*, dont les opérateurs étaient jugés peu ambitieux (BOURSIER-MOUGENOT et OLLIVIER-TRIGALO, 1993)⁴³². La SNCF s'est ainsi longtemps concentrée sur le développement de l'offre à grande vitesse, au détriment des autres types de desserte de voyageurs (les « *trains du quotidien* ») ou fret, et des infrastructures qui les supportent. De telle sorte que la France dispose aujourd'hui d'un réseau à grande vitesse parmi les « *plus denses et des plus importants en Europe* » (MTES, 2021)⁴³³ avec quelque deux mille huit cents kilomètres de lignes, soit moins du dixième

429 LUSSAULT, M. (2014). *Op. cit.*, p. 19.

430 BOURSIER-MOUGENOT, I. et OLLIVIER-TRIGALO, M. (1993). *Op. cit.*, p. 21.

431 Le **cadencement** est une technique d'exploitation qui repose sur la répétition systématique et régulière des passages de véhicules aux points d'arrêt. Largement appliqué sur des axes particuliers (comme les lignes de métro), le cadencement prend tout son sens lorsqu'il est généralisé à l'ensemble d'un réseau. Ainsi, lorsque liaisons à grande vitesse, trains *Intercités*, trains régionaux et bus urbains se rejoignent au même moment en gare, les correspondances des voyageurs sont optimisées et l'expérience de l'utilisateur est améliorée.

432 BOURSIER-MOUGENOT, I. et OLLIVIER-TRIGALO, M. (1993). *Op. cit.*, p. 21.

433 MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE (2021). *Les projets de lignes à grande vitesse en France*. [En ligne] publié le 14 avril 2021, consulté le 18 mai 2022. URL : <https://www.ecologie.gouv.fr/projets-lignes-grande-vitesse-en-france>.

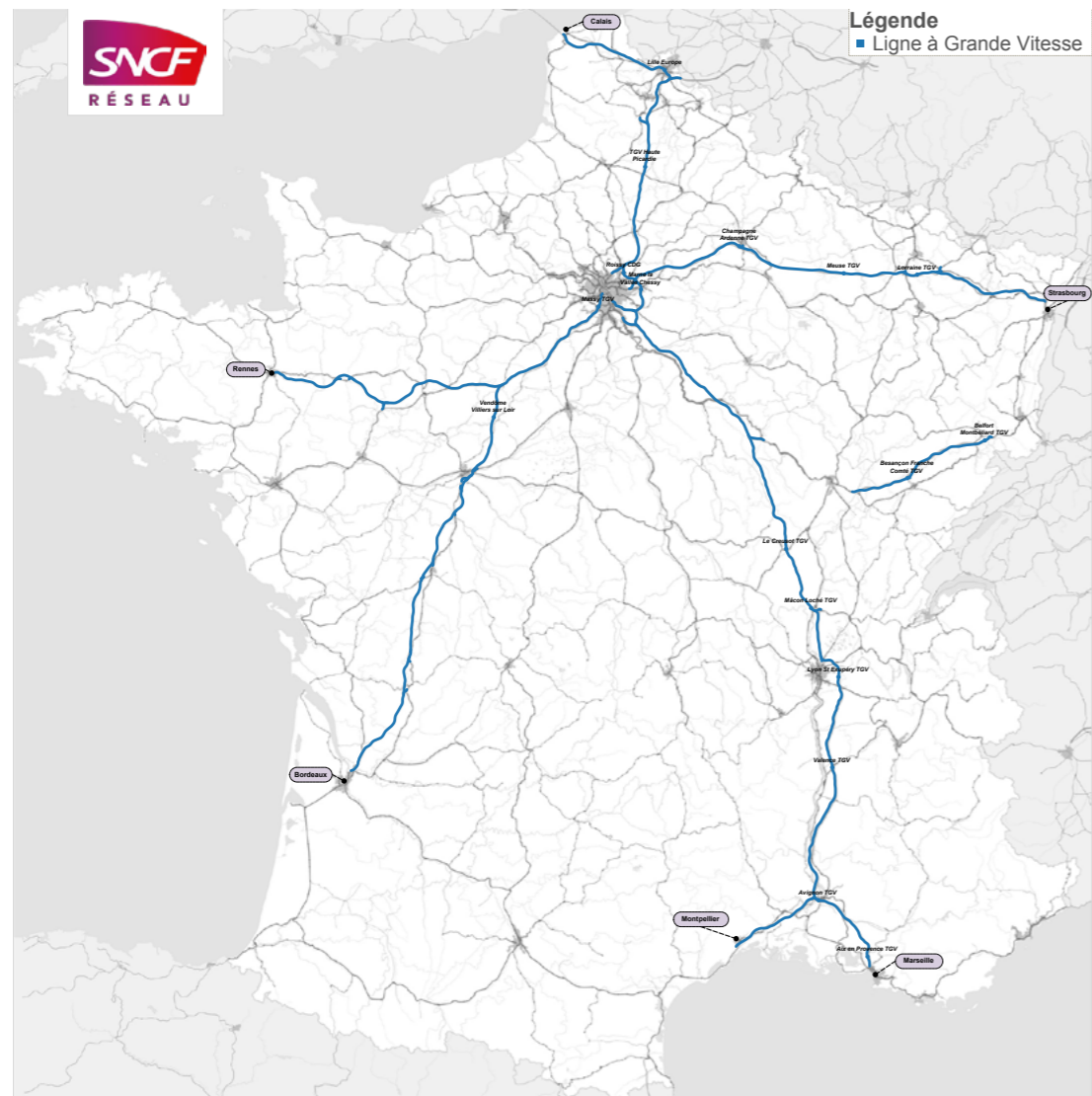


FIGURE II-6a
Les lignes grande vitesse (LGV), liaisons privilégiées du réseau ferré national.
© SNCF RÉSEAU (2022).

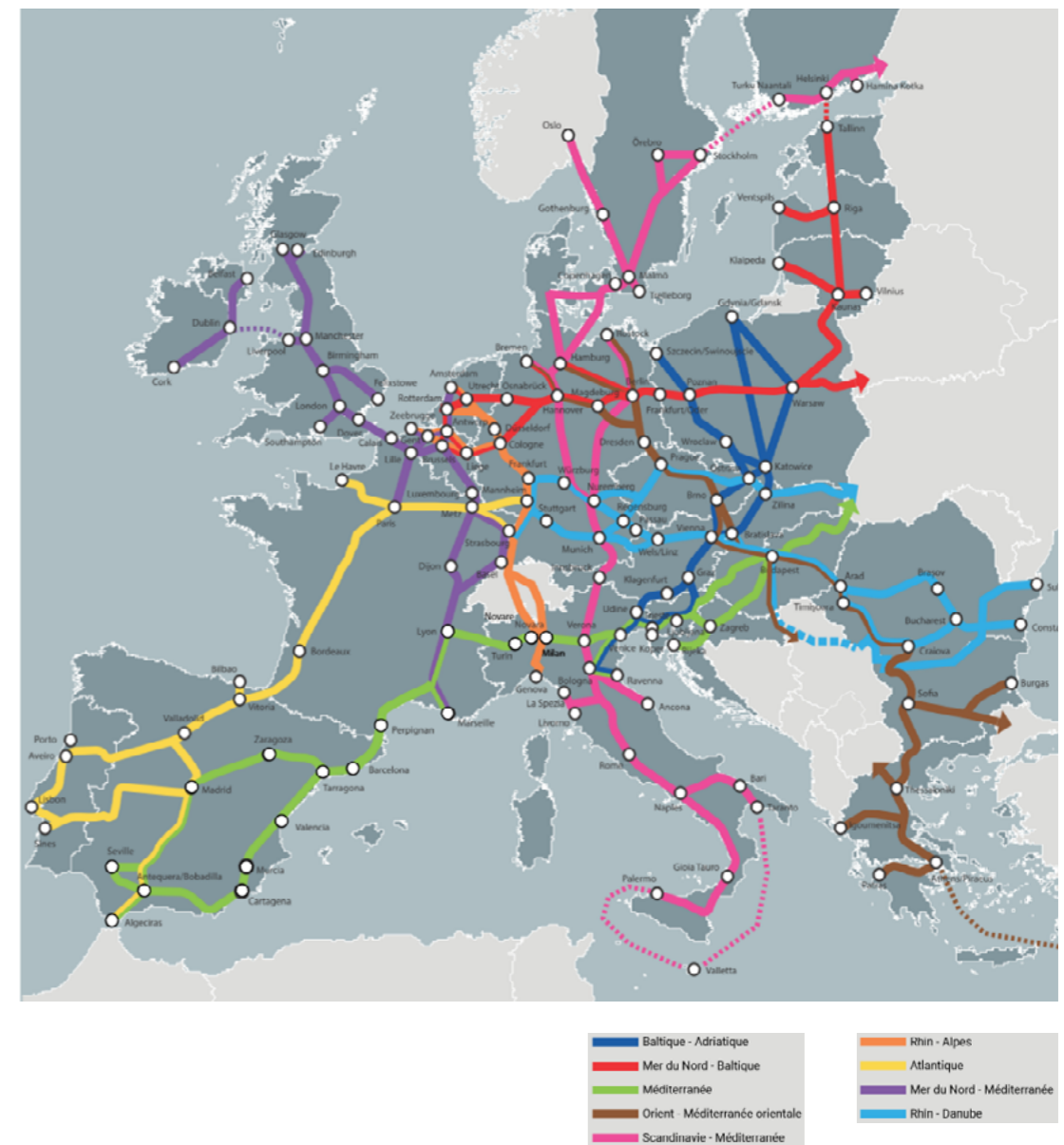


FIGURE II-6b
L'Europe des villes et les réseaux transeuropéens de transport (RTE-T).
© COMMISSION EUROPÉENNE (2013).

du RFN qui compte près de vingt-neuf mille kilomètres de voies (SNCF RÉSEAU, 2021)⁴³⁴. Ainsi, malgré la poursuite de nombreux projets de développement de lignes à grande vitesse (MTES, 2021)⁴³⁵, cette approche focalisée sur les lignes à grande vitesse semble aujourd'hui s'infléchir quelque peu au regard de la priorité donnée au transport du quotidien, qui renforce la place du ferroviaire au service des mobilités décarbonées (LOM, 2019)⁴³⁶ et d'une transition énergétique des territoires :

Le combat que je souhaite engager pour les années à venir, c'est celui des transports du quotidien. La réponse aux défis de notre territoire n'est pas aujourd'hui d'aller promettre des TGV ou des aéroports de proximité à tous les chefs-lieux de département de France, mais c'est bien de repenser, de réarticuler les mobilités du XXI^e siècle, la capacité à rejoindre le point le plus pertinent pour une ville qui n'est pas toujours la capitale.

(MACRON, 2017)⁴³⁷

Les différents services ferroviaires de voyageurs procèdent toutefois de deux logiques de desserte spatiale distinctes (BOURSIER-MOUGENOT et OLLIVIER-TRIGALO, 1993)⁴³⁸, entre grandes lignes et grande vitesse d'une part, trains du quotidien et offres régionales d'autre part. Les *trains d'équilibre du territoire* (TET) — ou trains *Intercités* — forment ainsi un réseau de liaisons rapides entre les principales villes françaises qui ne sont pas reliées par le TGV. Ils relèvent à ce titre de l'autorité de l'État ou, dans certains cas, de celle des Régions, et assurent des missions d'intérêt national en contribuant au désenclavement des territoires et en permettant des connexions interrégionales. L'offre commerciale à grande vitesse est quant à elle définie par la SNCF, qui élabore un produit au sens mercatique du terme pour répondre à un besoin en matière de flux de circulation longue distance entre les métropoles desservies par les LGV et en fonction de la concurrence des autres modes de transport. La construction des infrastructures à grande vitesse depuis les années 1980 dessine aujourd'hui un système de liaisons radiales qui convergent vers Paris (**Fig. II-6a**, p. 124), même si la concrétisation du grand projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO)⁴³⁹

434 SNCF RÉSEAU (2021). *Lignes de desserte fine du territoire : une nouvelle méthode pour les projets de modernisation*. [En ligne] édition de mai 2021, consulté le 17 juillet 2021. URL : https://www.sncf-reseau.com/sites/default/files/2021-07/Guide_LDFT_2021.pdf.

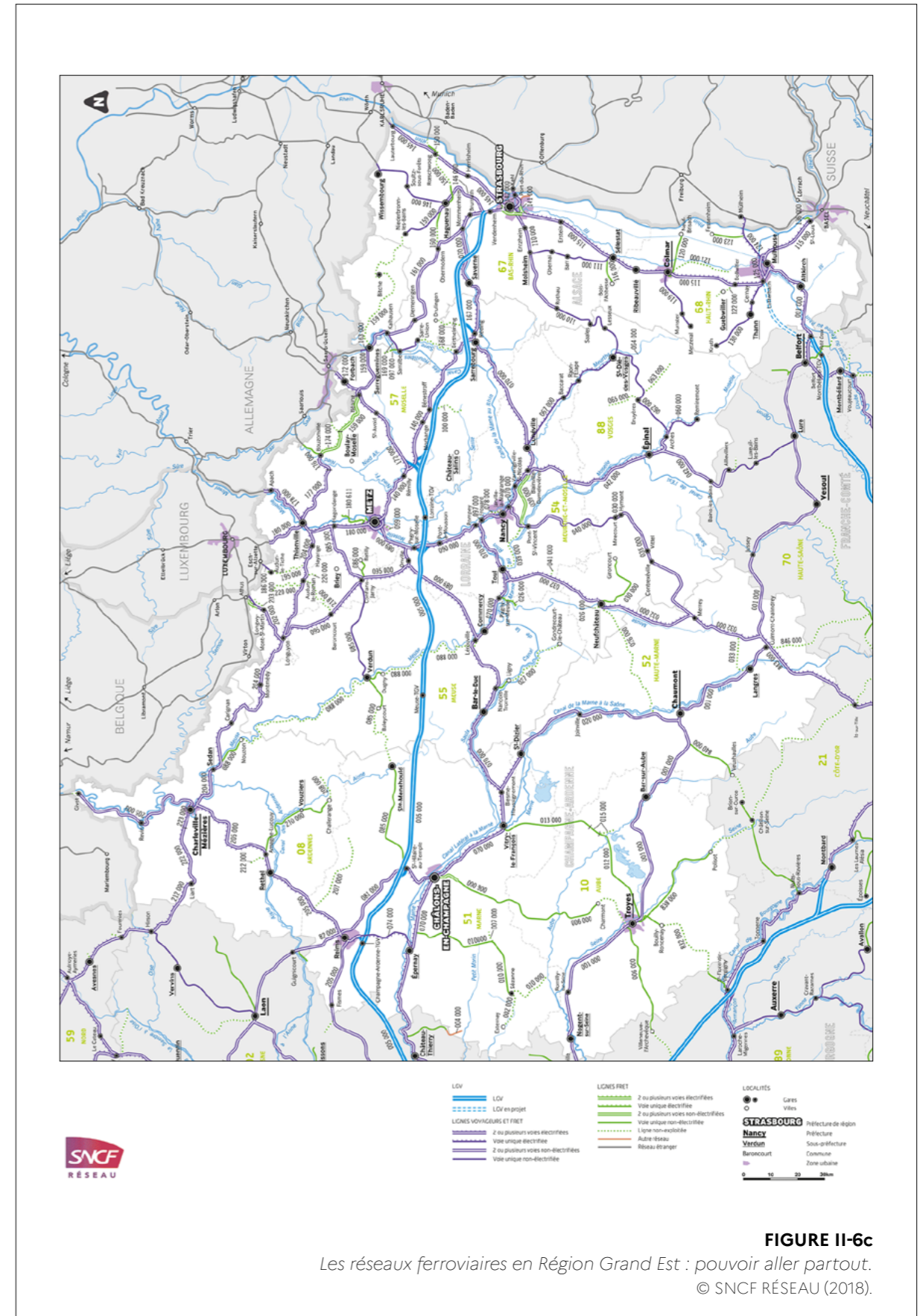
435 MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE (2021). *Op. cit.*

436 LOI N°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'Orientation des mobilités (LOM). URL : <https://www.legifrance.gouv.fr/dossierlegislatif/JORFDOLE000037646678/>.

437 MACRON, E. (2017). *Déclaration de M Emmanuel Macron, Président de la République, sur la nouvelle ligne TGV Paris-Rennes et sur le développement des infrastructures de transport dans les territoires, à Rennes le 1er juillet 2017*. [En ligne] consulté le 8 mars 2021. URL : <https://www.vie-publique.fr/discours/203088-declaration-de-m-emmanuel-macron-president-de-la-republique-sur-la-no>.

438 BOURSIER-MOUGENOT, I. et OLLIVIER-TRIGALO, M. (1993). *Op. cit.*, pp 27-28.

439 Site internet du GPSO. URL : <http://www.gpso.fr/>.



entre Bordeaux et Toulouse vers l'Espagne ou l'achèvement de la LGV Rhin-Rhône⁴⁴⁰ contribueront à mailler le réseau avec des connexions interrégionales. Certaines de ces lignes et projets de lignes figurent par ailleurs parmi les projets inscrits dans la politique des réseaux transeuropéens de transport (RTE-T) de l'Union européenne. Celle-ci vise en effet la réalisation à l'horizon 2030 et à l'échelle des Vingt-Huit (originellement) d'un ensemble de neuf corridors infrastructurels⁴⁴¹ alliant voies ferrées, voies navigables, autoroutes, routes maritimes, ports, aéroports et terminaux ferroviaires (**Fig. II-6b**, p. 125). Cet ensemble de connexions entre grands pôles urbains « crée une territorialité à l'échelon national (et éventuellement européen) : la France (ou l'Europe) des villes » (BOURSIER-MOUGENOT et OLLIVIER-TRIGALO, 1993)⁴⁴², qui répond d'une logique topologique. Grandes lignes et LGV produisent ainsi un régime de proximité fondé sur la réticularité, la connexité et une métrique temporelle (la distance-temps) : il importe de pouvoir aller rapidement d'une ville à l'autre en réduisant le temps de parcours entre deux points.

Les offres régionales procèdent quant à elles d'une logique topographique. Elles correspondent en effet à ce que la SNCF qualifie de transport du quotidien, et répondent à des besoins variés en matière de déplacements pendulaires (navetteurs, publics scolaires) et d'accessibilité des territoires desservis aux services les plus rares. Les trains express régionaux (TER) et le réseau express régional (RER) francilien font l'objet d'un conventionnement entre la SNCF ou la RATP et les Conseils régionaux. En tant qu'autorité organisatrice, il appartient à la Région de définir, à ses frais, le niveau de desserte qu'elle souhaite, la SNCF jouant le rôle d'un opérateur. Les nombreuses ramifications que ces services développent autour des grands centres urbains assurent le rabattement vers les grandes lignes (**Fig. II-6c**, p. 127). Liaisons TER et RER produisent ainsi un régime de proximité fondé sur le voisinage et la continuité territoriale à l'échelle de la région, la contiguïté et une métrique spatiale (la distance) : il importe de pouvoir aller partout en multipliant dès lors le nombre de points desservis sur des distances relativement courtes pour que l'offre reste attractive par rapport au mode automobile.

Ces deux logiques de proximité spatiale coexistent et assurent donc l'accessibilité des territoires en général et des grandes villes en particulier, depuis l'échelle européenne et jusqu'aux échelles régionale, métropolitaine et locale.

1.3.3. Entre infrastructure et déplacements : le réseau stratifié

Comme le souligne Michel SAVY, « un réseau est également un système de couches, et en particulier, une couche d'infrastructure sur laquelle circule une double couche de flux : flux de véhicules acheminant des flux de voyageurs ou de fret » (2017)⁴⁴³. Cette nature duale se retrouve aussi dans les propos de PARROCHIA sur la rationalité réticulaire, qui repose autant sur « l'aspect configurationnel ou topologique (la multi-liaison d'un ensemble de points ou nœuds distribués dans l'espace, au moyen d'un ensemble d'arcs ou d'arêtes) » (2001)⁴⁴⁴ que sur ce qu'il qualifie de caractère « circulatoire ou rhéologique » (2001)⁴⁴⁵. En 1993, à la suite d'une série d'entretiens avec des cadres commerciaux de la SNCF, les géographes Isidore BOURSIER-MOUGENOT et Marianne OLLIVIER-TRIGALO notaient quant à eux la forme triple que revêt la notion de réseau pour la SNCF (1993)⁴⁴⁶ entre un réseau-support, un réseau d'acheminement et un réseau-services. Le premier comprend les infrastructures fixes — bâtiments divers, voies ferrées classées selon la nature des flux (mixtes, voyageurs, fret) et l'importance des lignes (principales, radiales, transversales, électrifiées ou non, etc.) — et du matériel roulant. Le second rassemble les gares, les centres de tri et l'ensemble d'équipements qui interviennent dans l'organisation des circulations et des correspondances. Le dernier, enfin, est constitué de tous les flux d'échange, canalisés sous la forme des liaisons effectuées. Aussi, pour toutes ces approches, la configuration du réseau importe autant que les éléments qui se meuvent ou sont mis en mouvement en son sein.

Si la couche infrastructurelle est un préalable à la mise en place d'un réseau, l'utilisation qui en est faite par les circulations est par essence multiple et changeante. Ainsi, les points d'émission et de réception des flux sont appelés à évoluer dans l'espace et dans le temps, et les nœuds d'aujourd'hui ne correspondent plus nécessairement à ceux qui ont présidé à la conception de l'infrastructure. De la même manière, la nature et les volumes des éléments qui transitent sur le réseau sont également volatiles par définition, impactant de fait la qualité du service dans la mesure où les trafics de marchandises et de voyageurs ne circulent pas selon les mêmes rythmes, vitesses, fréquences et impératifs⁴⁴⁷. À ce titre, la répartition spatiale et la performance des infrastructures actuelles ne répondent plus aux exigences d'une logistique en perpétuelle évolution. Des configurations inédites se mettent en place, que les différents modes de

440 Site internet de l'Association TransEurope TGV Rhin-Rhône-Méditerranée. URL : <http://www.transeuropetgv.net/>.

441 À ce titre, Strasbourg constitue un hub au croisement de quatre de ces neuf corridors : **Rhin-Alpes** (de Rotterdam-Anvers à Gênes), **mer du Nord-Méditerranée** (de l'Irlande à Marseille via le Benelux), **Atlantique** (de l'Espagne au Havre et jusqu'à Mannheim) et enfin **Rhin-Danube**.

442 BOURSIER-MOUGENOT, I. et OLLIVIER-TRIGALO, M. (1993). *Op. cit.*, p. 23.

443 SAVY, M. (2017). « Préface ». In BARON, N. et MESSULAM, P., *Réseaux ferrés et territoires. La géographie humaine du chemin de fer, un retour aux sources*, Paris, Presses des Ponts, p. 11.

444 PARROCHIA, D. (2001). *Op. cit.*, pp 16-17.

445 *Idem*.

446 BOURSIER-MOUGENOT, I. et OLLIVIER-TRIGALO, M. (1993). *Op. cit.*, pp 20-21.

447 L'on pourra citer en **exemple** la transformation de l'appareil productif français, qui se traduit par la disparition de l'industrie lourde, le déplacement des grosses unités de production vers les zones littorales portuaires, le développement d'une industrie *high-tech*, moins concentrée et plus urbaine, la mutation du commerce et sa distribution à l'échelle mondiale.

transport sont plus ou moins aptes à établir et gérer avec souplesse. Ainsi, en dépit de la plasticité dont peut faire preuve le réseau, « *il demeure que l'adéquation de la couche des infrastructures à la couche des circulations est toujours en question* » (SAVY, 2017)⁴⁴⁸.

Aussi, la constitution d'une infrastructure apparaît-elle comme une œuvre aux temporalités longues. En France, malgré le rôle central de l'État, la mise en place des axes majeurs des premiers réseaux de chemin de fer au XIX^e-XX^e siècles s'est échelonnée sur plusieurs décennies, voire plusieurs générations, en parfaite arithmie par rapport aux temps plus immédiats du politique et de l'économique. Il ne s'agit que d'une première étape, suivie par une phase d'extension et de densification par maillage du réseau, lequel s'adapte tant bien que mal aux besoins et aux usages en émergence. Il peut également arriver qu'il se contracte et disparaisse s'il devient obsolète : c'est le cas des petites lignes ferroviaires, ou lignes de desserte fine du territoire (LDFT), qui pâtissent d'un déficit de fréquentation pour certaines, et d'investissement pour d'autres. Enfin, des évolutions internes à l'infrastructure, à l'instar des lignes à grande vitesse ou plus récemment des services express régionaux métropolitains (SERM) pour le ferroviaire, peuvent être à l'origine d'un nouveau cycle de développement et d'une reconfiguration de sa morphologie ou de son exploitation. La structure du réseau est alors à l'origine d'une « *hétérogénéité spatiale qui se traduit directement par les plus ou moins bonnes conditions d'accès en certains lieux* » (CHAPELON, 1996)⁴⁴⁹. Cet impact va lui aussi être modulé tout au long des différentes phases de développement, suivant ce que SAVY qualifie de paradoxe de localisation, « *selon lequel le pouvoir structurant du réseau s'affaiblit au fur et à mesure que le réseau se renforce* » (2017)⁴⁵⁰. Ainsi nuance-t-il la notion d'effet structurant des réseaux : si « *la phase initiale de construction d'un réseau établit une inégalité radicale d'accessibilité entre les zones et les villes "branchées" et les autres* » (SAVY, 2017)⁴⁵¹ et peut induire pour celles-ci un développement économique plus important, « *au contraire, la phase suivante de densification du réseau homogénéise l'accessibilité du territoire, et amoindrie voire supprime l'effet discriminant du réseau et son pouvoir structurant* » (2017)⁴⁵². Si d'aventure le réseau venait à perdre en homogénéité, de nouvelles discriminations et de nouveaux effets structurants pourraient alors émerger. Une tension s'opère donc sur l'infrastructure entre des exigences de flexibilité à court terme, et des mutations du réseau engagées par définition à moyen voire long terme. Dans le cas du

ferroviaire, loin d'être toujours un atout pour un territoire, un patrimoine infrastructurel ancien et partiellement obsolète peut devenir handicapant, car il est difficile à modifier ou réduire, et implique de « *trouver des solutions au décalage entre offre ancienne et demande nouvelle, ce qui exige un incessant effort d'adaptation, de régénération, de modification voire de révision totale* » de l'infrastructure (SAVY, 2017)⁴⁵³, comme des services qui en constituent l'exploitation.

448 SAVY, M. (2017). *Op. cit.*, pp 11-12.

449 CHAPELON, L. (1996). « Modélisation multi-échelles des réseaux : vers une plus grande précision de l'accessibilité ». In *Mappemonde*, N°3, pp 28-36.

450 SAVY, M. (2017). *Op. cit.*, p. 12.

451 *Idem.*

452 *Ibidem.*

453 SAVY, M. (2017). *Op. cit.*, p. 14.

2. Les services express régionaux métropolitains (SERM) : décarboner les mobilités pour aménager les métropoles

La relation dialectique entre métropolisation, transports et mobilité abordée dans le chapitre précédent constitue aujourd'hui un levier de l'action publique en matière de développement métropolitain, de cohésion des territoires et de transition vers des modèles urbains décarbonés. Le rôle d'outil négocié d'aménagement du territoire des réseaux de transport abordé précédemment montre ainsi en quoi le devenir du réseau ferroviaire français se révèle être un enjeu hautement politique. Il se situe en effet au cœur de la fracture entre des métropoles privilégiées, interconnectées entre elles et surtout à Paris par la grande vitesse, et des territoires régionaux périmétropolitains et ruraux longtemps relégués à voir leurs infrastructures ferroviaires se dégrader et fermer.

Cela se traduit ces dernières années par l'émergence d'un nouveau besoin de desserte ferroviaire des grandes agglomérations françaises autour des trains du quotidien. Ces «*RER métropolitains*» ont été largement publicisés. Les conclusions des Assises nationales de la Mobilité et de leurs ateliers territoriaux (septembre-décembre 2017) les évoquaient ainsi déjà. Le développement de ces services répond de justifications claires et dans l'ensemble partagées. Il s'agit en effet d'abord de s'appuyer sur l'effet structurant du train sur l'aménagement du territoire pour tenter de canaliser le développement urbain autour des gares et haltes. Il s'agit ensuite d'offrir une alternative crédible à l'autosolisme des habitants périurbains pour décarboner les mobilités du quotidien. Il s'agit enfin d'apporter une solution sociale à l'augmentation du prix des carburants et aux restrictions (en matière de circulation et de stationnement) à l'œuvre dans les zones à faibles émissions (ZFE) pour les véhicules les plus polluants. Après l'adoption de la loi d'Orientation des mobilités (LOM), la ministre chargée des Transports Élisabeth BORNE a ainsi mandaté SNCF RÉSEAU pour élaborer un *Schéma directeur sur les étoiles ferroviaires et les services express métropolitains* (2020)⁴⁵⁴. Plus récemment, à quelques semaines du lancement de la première phase du Réseau express métropolitain européen de Strasbourg, le Président Emmanuel MACRON annonçait en novembre 2022 la création de «*RER métropolitains*» autour de dix grandes villes françaises (ÉLYSÉE, 2022)⁴⁵⁵. Ces nombreuses annonces se font par ailleurs dans un contexte de recomposition du paysage ferroviaire en matière d'objectifs, de cadres d'action et de protagonistes. Elles marquent le retour au premier plan des trains du quotidien dans l'aménagement des régions métropolitaines, autour d'une notion juridique et technique encore émergente : les services express régionaux métropolitains (SERM).

454 SNCF RÉSEAU (2020). *Schéma directeur : étoiles ferroviaires et services express métropolitains*, 72 pp.

455 MACRON, E. (2022, 27 novembre). *Je réponds à vos questions sur l'écologie, la suite* [Vidéo]. YouTube (00:07:08-00:09:02). URL : https://www.youtube.com/watch?v=_FmLxUk5C4&ab_channel=EmmanuelMacron.

2.1. Les trains du quotidien : un paysage ferroviaire en recomposition

2.1.1. La régionalisation du transport ferroviaire de voyageurs

Les Régions occupent de longue date un rôle stratégique dans l'organisation du transport ferroviaire de voyageurs. Si la loi d'Orientation des transports intérieurs (LOTI, 1982)⁴⁵⁶ a fait des Conseils régionaux «*des financeurs des trains régionaux*» (REVELLI, 2020)⁴⁵⁷, la régionalisation ferroviaire prend véritablement son essor dans les années 1990 (BARONE, 2008)⁴⁵⁸. Le rapport HAENEL (1993)⁴⁵⁹ propose en effet de renouveler le cadre de relations entre la SNCF et les Régions. Celles-ci deviendraient ainsi l'autorité organisatrice de transport (AOT) compétente dans la mise en place de schémas régionaux de transports, la définition tarifaire et la gestion des transports publics ferroviaires. Dès 1997, sept territoires volontaires expérimentent les préconisations du Sénateur HAENEL : l'Alsace, le Centre, le Nord-Pas-de-Calais, le Rhône-Alpes, la Provence-Alpes-Côte d'Azur et le Limousin décident dès lors du niveau d'offre de service opéré par l'exploitant SNCF sur la base d'un conventionnement qui couvre la totalité des lignes TER de leur territoire. Le succès de cette expérimentation conduit la loi Solidarité et renouvellement urbain (SRU, 2000)⁴⁶⁰ à généraliser ce rôle d'autorité organisatrice des transports ferroviaire en actant à l'horizon 2002 le transfert de gestion des TER à l'ensemble des Conseils régionaux français (ZEMBRI, 1997; OLLIVIER-TRIGALO, 2009)⁴⁶¹. Les parcs de matériels roulants sont également propriété des Régions, qui en assurent la maintenance et les mettent à disposition de l'exploitant SNCF VOYAGEURS. La réforme territoriale portée par la loi NOTRÉ (2015)⁴⁶² a quelque peu élargi le champ d'intervention des Régions, sur lesquelles repose désormais également la responsabilité de la définition et du financement des offres de transport routier régional (cars interurbains, transport scolaire). Enfin, la loi d'Orientation des

456 LOI N°82-1153 du 30 décembre 1982 d'Orientation des transports intérieurs. URL : <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT00000319738/>.

457 REVELLI, Br. (2020). « Un effet de structuration des territoires ? Le rail comme outil et symbole pour "faire région" en Occitanie ». *In Flux*, N°122, pp 53-68.

458 BARONE, S. (2008). *Le Train des régions. Régionalisation des transports collectifs et recompositions de l'action publique*, thèse de doctorat en sciences de l'homme et société, Montpellier, Université Montpellier 1.

459 HAENEL, H. (1993). *Examen de l'évolution de la situation de la SNCF : finances, missions de service public, relations avec les collectivités locales, rôle dans l'aménagement du territoire*, rapport de la Commission d'enquête, Sénat, 269 pp.

460 LOI N°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la Solidarité et au renouvellement urbains. URL : <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/LEGITEXT000005630252>.

461 ZEMBRI, P. (1997). « L'émergence des réseaux ferroviaires en France : quand un territoire institutionnel modifié s'impose au territoire fonctionnel ». *In Flux*, N°29, pp 25-40.

OLLIVIER-TRIGALO, M. (2009). « Politiques de transport : où en sont les Régions ? Actions, doctrines et institutionnalisation ». *In Revue d'Économie Régionale et Urbaine*, N°2009-3, pp 471-490.

BARONE, S., OLLIVIER-TRIGALO, M. (2011). « La régionalisation de l'action publique en France au prisme du transport ferroviaire ». *In Politique et Sociétés*, N°2011/2, pp 65-82.

462 LOI N°2015-991 du 7 août 2015 portant Nouvelle organisation territoriale de la République (1). URL : <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000030985460/>.

mobilités (LOM, 2019)⁴⁶³ a, entre autres choses, octroyé aux Conseils régionaux le rôle de chef de file des questions d'intermodalités propres aux pôles d'échanges multimodaux (PEM).

Les transports représentent donc aujourd'hui la première compétence des Régions. En 2022, ils consommaient en moyenne 25,3 % des budgets (RÉGIONS DE FRANCE, 2022)⁴⁶⁴, et la Région Grand Est réserve un peu plus de 32,0 % des 3,9 milliards d'euros de son budget primitif 2023 aux politiques de mobilité (soit près de 1,224 milliard d'euros). Ainsi, « *la politique régionale des transports est sans doute le domaine d'intervention [...] dont les implications territoriales et politiques sont parmi les plus importantes* » (REVELLI, 2020)⁴⁶⁵.

Malgré des investissements toujours plus massifs pour assurer l'exploitation des trains régionaux, les Régions sont de plus en plus confrontées à une augmentation du coût de production du service ferroviaire. Celle-ci est liée d'une part à une hausse régulière des droits de péages et redevances à verser à SNCF RÉSEAU et SNCF GARES & CONNEXIONS pour l'exploitation du réseau ferré national et de ses gares⁴⁶⁶. D'autre part, elle est aussi tributaire de l'état des infrastructures. Le réseau ferré national a en effet souffert — et souffre toujours — de plusieurs décennies d'investissements insuffisants et largement déséquilibrés au profit des lignes à grande vitesse. La volonté politique d'aller vite s'est ainsi faite au détriment d'une bonne gestion patrimoniale des lignes existantes (dont le réseau capillaire, constitué de lignes de desserte fine du territoire), pour lesquelles le vieillissement des infrastructures dégrade inévitablement la qualité de service offerte : « *si les infrastructures sont défailtantes, ce sont des ralentissements sur les lignes, des trajets qui s'allongent, des gens [...] qui reprennent leur voiture, et la SNCF qui dit qu'il n'y a plus personne dans les trains et qui ferme la ligne. C'est un modèle non vertueux* » note ainsi Mireille GAZIN, présidente de la Commission transport et déplacement de la Région Grand-Est (GAZIN, 2021)⁴⁶⁷. De nombreux élus locaux ont à cet égard manifesté leur désaccord quant à la fermeture de lignes capillaires par la SNCF⁴⁶⁸. L'article 172 de la loi d'Orientation des mobilités (LOM, 2019)⁴⁶⁹ a ainsi

acté la possibilité pour les Conseils régionaux de demander à l'État le transfert des lignes d'intérêt local ou régional à faible trafic — les lignes de desserte fine du territoire autrement vouées à la fermeture — et de supplanter le gestionnaire ferroviaire historique dans la gestion et l'entretien de ces infrastructures (BEYER, 2021)⁴⁷⁰.

Pour ses raisons, les Conseils régionaux se montrent de plus en plus vocaux concernant l'impéritie de l'État à maintenir le réseau ferré national malgré les avertissements répétés du groupe SNCF. En juillet 2022, après la signature d'un contrat de performance SNCF RÉSEAU décevant, le Président du directoire de la SNCF Jean-Pierre FARANDOU estimait ainsi devant le Sénat à 100 milliards d'euros supplémentaires l'effort supplémentaire requis sur les quinze prochaines années pour doubler la part modale du train (de 10,0 % à 20,0 %) et atteindre l'objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050. La moitié de cette enveloppe pourrait être abondée par l'État pour le dirigeant, en vue de créer des RER métropolitains dans treize grandes villes françaises, développer le transport de marchandises, mettre en œuvre l'ERTMS⁴⁷¹ ou poursuivre le développement des lignes à grande vitesse (LE MONDE, 2022a)⁴⁷². Quelques mois plus tard, le 22 octobre 2022, une tribune du *Monde* signée par quinze Présidents de Régions alertait à son tour des limites de cette incurie et de la vétusté du RFN, et appelait à un « *New Deal ferroviaire* » (LE MONDE, 2022b)⁴⁷³, un vaste plan d'investissement cofinancé pour régénérer une infrastructure vieillissante sur la base des estimations de Monsieur FARANDOU : « *Europe, État, SNCF et collectivités s'engageraient à investir, sur une période de dix ans, entre 2023 et 2033, 10 milliards d'euros par an en moyenne* » (LE MONDE, 2022b)⁴⁷⁴. L'ambition des Régions est clairement affichée : « *créer un choc d'offre de transport, remettre à niveau le réseau existant et le moderniser dans les territoires ruraux comme dans les villes, construire les nouveaux RER métropolitains, renforcer les autoroutes industrielles et touristiques ferroviaires vers l'Europe* » (LE MONDE, 2022b)⁴⁷⁵, pour répondre aux enjeux de décarbonation des déplacements

463 LOI N°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'Orientation des mobilités (1). URL : <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000039666574/>.

464 RÉGION DE FRANCE (2022). *Les chiffres-clefs des Régions*. URL : <https://regions-france.org/chiffres-cles-des-regions/>.

465 REVELLI, Br. (2020). *Op. cit.*

466 Le coût du **péage** représente ainsi 35,0 % à 40,0 % du prix d'un billet de TGV. Il représente 15,0 % du prix pour les TER, suivant la fréquentation des lignes. La France constitue l'un des pays européens aux droits de péage les plus élevés.

467 Entretien avec **Mireille GAZIN**, ancienne élue locale de l'agglomération nancéenne et actuelle présidente de la Commission transport et déplacement de la Région Grand-Est. Propos recueillis le 6 avril 2021. Cf. Tome 2, **Annexe 02H**, p. 109.

468 La **LOM** permet aux Conseils régionaux d'acquiescer la compétence de gestion des infrastructures LDFT sur leur territoire. La Région Grand Est s'est à ce titre engagée dans la démarche afin de régénérer certaines infrastructures LDFT et d'en gérer l'exploitation afin d'assurer le maintien de liaisons locales.

469 LOI N°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'Orientation des mobilités (1). URL : <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000039666574/>.

470 BEYER, A. (2021). « Grandeur, décadence et possible renouveau du réseau ferroviaire secondaire français ». In *Géoconfluences*. [En ligne] publié le 30 novembre 2021, consulté le 20 décembre 2021. URL : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-thematiques/mobilités-flux-et-transports/articles-scientifiques/reseau-ferroviaire-secondaire-france>.

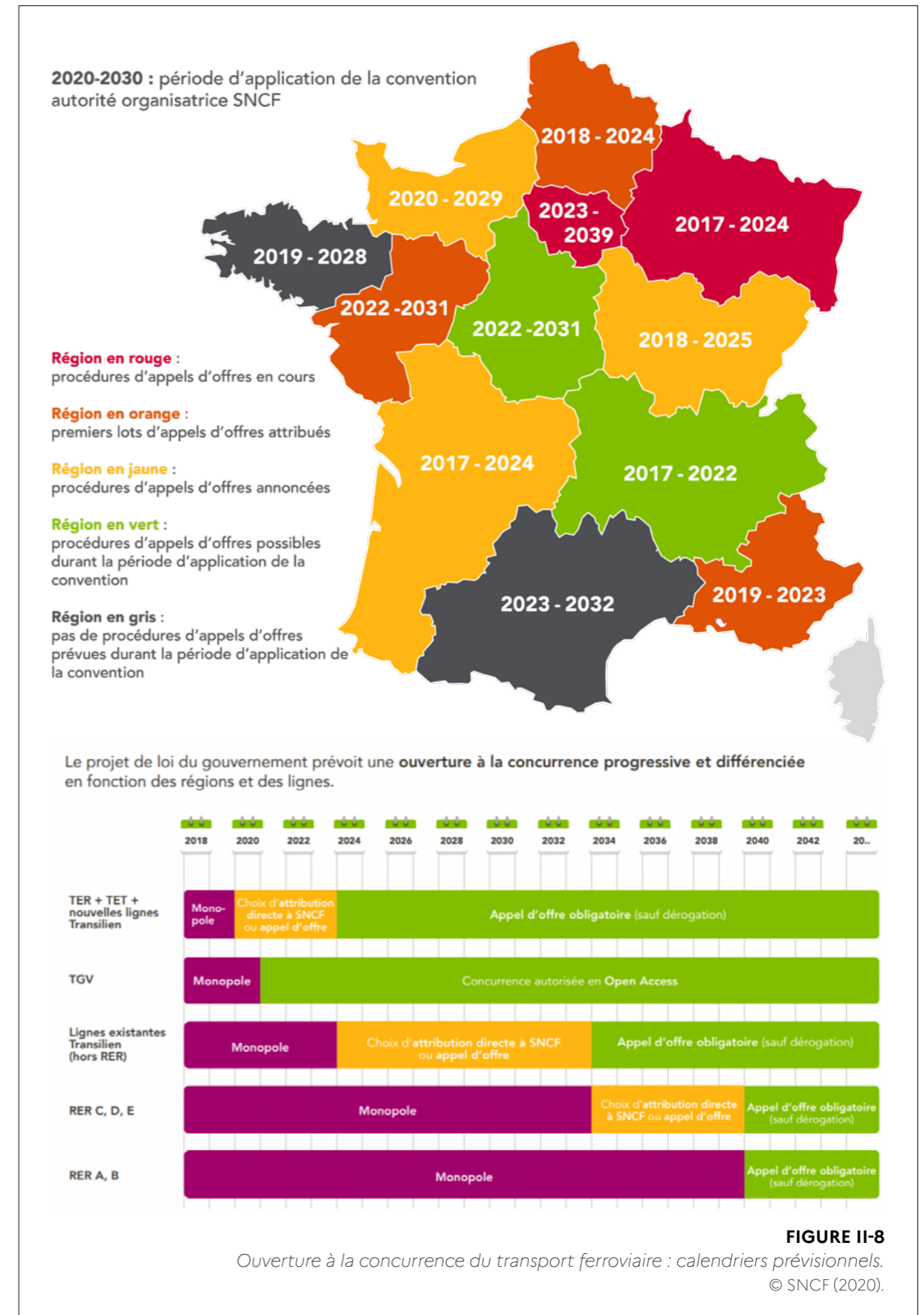
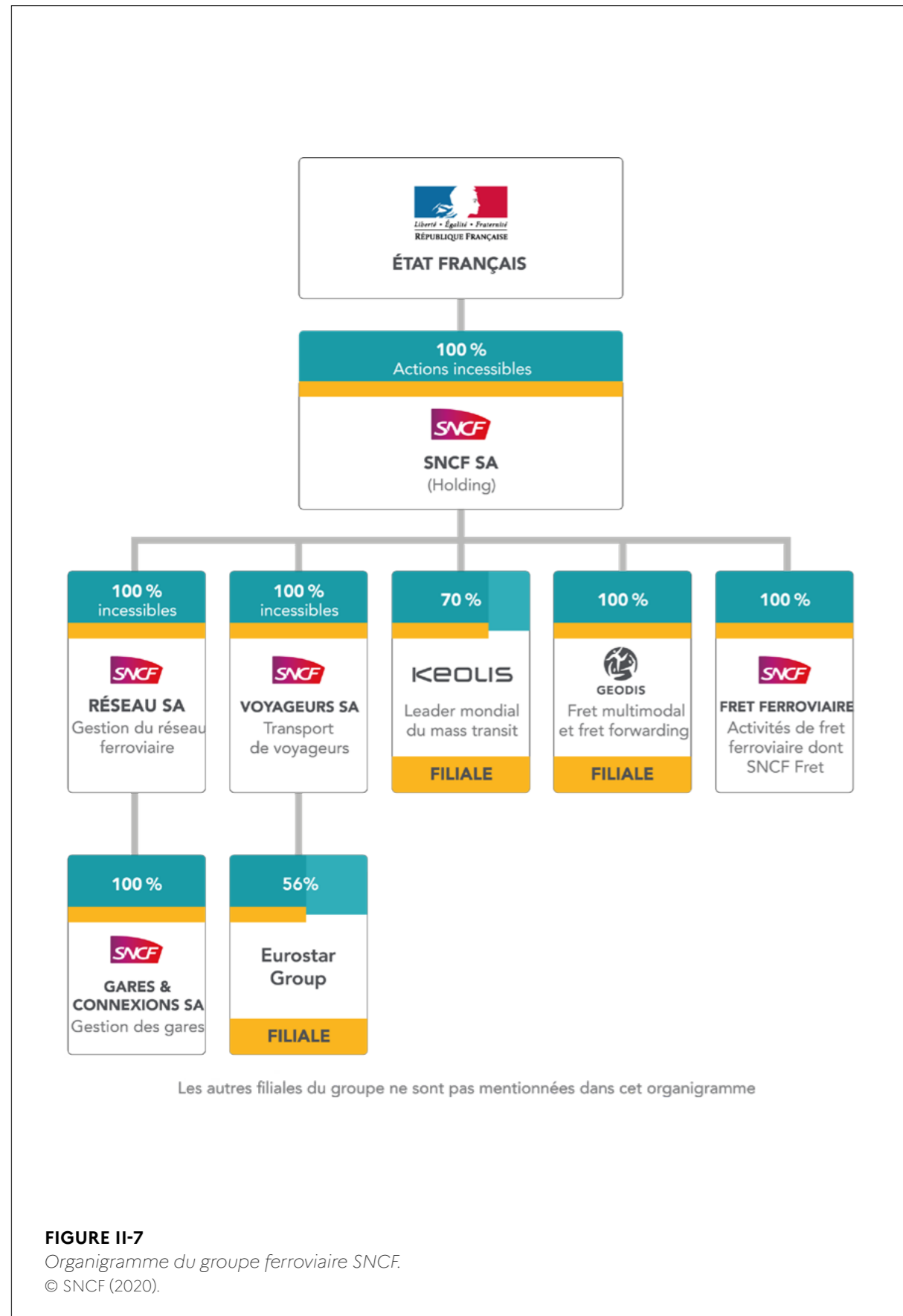
471 Le **système européen de gestion du trafic ferroviaire** ou **ERTMS** (European rail traffic management system) est voué à unifier les systèmes de signalisation ferroviaire à travers l'Europe, pour faciliter la circulation des trains entre différents pays.

472 LE MONDE, AFP (2022a). « Le patron de la SNCF souhaite 100 milliards d'euros d'investissement sur quinze ans pour participer à la décarbonation des transports ». [En ligne] publié le 14 juillet 2022. URL : https://www.lemonde.fr/economie/article/2022/07/14/le-patron-de-la-sncf-souhaite-100-milliards-d-euros-d-investissement-sur-quinze-ans-pour-participer-a-la-decarbonation-des-transports_6134694_3234.html.

473 LE MONDE (2022b). « Pour un "new deal" ferroviaire, à la mesure des crises, des défis de nos générations et du changement climatique ». [En ligne] publié le 22 octobre 2022. URL : https://www.lemonde.fr/idees/article/2022/10/22/l-appel-des-presidents-de-15-regions-francaises-pour-un-new-deal-ferroviaire-a-la-mesure-des-crises-des-defis-de-nos-generations-et-du-changement-climatique_6146872_3232.html.

474 *Idem.*

475 *Ibidem.*



du quotidien (SNBC, 2015; 2020)⁴⁷⁶ et de cohésion du territoire «*car le train, le transilien et le RER représentent le réseau public qui relie les femmes, les hommes et les territoires*» (LE MONDE, 2022b)⁴⁷⁷.

2.1.2. L'évolution du groupe SNCF et l'ouverture à la concurrence du transport régional de voyageurs

En parallèle à la régionalisation du transport ferroviaire de voyageurs, l'organisation du groupe ferroviaire est elle aussi revue pour coïncider à la libéralisation du transport ferroviaire décidée au niveau européen. Dans le sillage des Assises nationales de la Mobilité (2017) et de la refondation de la politique des transports qu'elles ont mises en œuvre, la loi pour un Nouveau pacte ferroviaire (NPF) (NPF, 2018)⁴⁷⁸ propose ainsi de poursuivre la réforme de l'organisation du système ferroviaire français entamée par la loi du 4 août 2014 (LOI N°2014-872, 2014)⁴⁷⁹. Le texte s'appuie en cela sur les conclusions du rapport SPINETTA sur *L'avenir du transport ferroviaire* (SPINETTA, 2018)⁴⁸⁰, et s'articule autour de deux volets.

Le premier acte l'évolution du groupe public SNCF, de ses missions, de son organisation, de sa gouvernance et de son statut juridique. Ainsi, la SNCF est devenue au 1^{er} janvier 2020 une société anonyme (SA) au capital détenu entièrement par l'État (**Fig. II-7**, p. 136). La société mère détient également deux filiales : la SA SNCF RÉSEAU (ex-RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE) et la SA SNCF VOYAGEURS (ex-SNCF MOBILITÉS). SNCF RÉSEAU est gestionnaire d'infrastructure du réseau ferré national (RFN), tandis que sa filiale la SA SNCF GARES & CONNEXIONS assure la gestion des 3000 gares françaises. À ce titre, l'une et l'autre sont respectivement

compétentes pour gérer, maintenir et développer l'infrastructure existante d'une part, et moderniser et animer les bâtiments-voyageurs du réseau d'autre part. Sur le domaine ferroviaire, SNCF RÉSEAU assure par ailleurs la maîtrise d'ouvrage avec ses «*responsabilités incontournables et inaccessibles (la programmation et le budget entre autres)*» (OLLIVIER-TRIGALO et alii, 2007)⁴⁸¹, et internalise également les opérations de maîtrise d'œuvre, comprises comme la conception et le contrôle technique des travaux sur le RFF. Si la domanialité ferroviaire est définie par des statuts relativement étanches, eux aussi ont récemment évolué. Ainsi, les emprises foncières sur lesquelles se déploient les infrastructures (outre les voies ferrées, cela inclut également les quais, marquises et voies d'accès aux quais dans les gares) sont depuis 1997 propriétés de l'État. Si le NPF a réuni les actifs du domaine public ferroviaire sous la houlette de SNCF RÉSEAU qui en conserve la gestion, il a par ailleurs acté la cession de leur propriété à l'État, en échange de la reprise d'une partie de sa dette : sur les quelque 50 milliards de dettes portées par le système ferroviaire français, l'État en a ainsi absorbé 70,0 %, 25 milliards en 2020 et 10 milliards en 2022. L'objectif est ainsi de donner à l'entreprise des marges de manœuvre financière et une capacité à s'autofinancer en vue d'atteindre l'équilibre dès 2022. Une fois celui-ci atteint, une règle d'or prévoit que SNCF ne pourra plus s'endetter hors de tout contrôle.

SNCF VOYAGEURS assure pour sa part l'exploitation du réseau ferré national avec des offres commerciales à longue distance en France et en Europe (TGV, *Intercités*) ou des trains du quotidien (Transilien, TER), dans le cadre de conventions d'exploitation négociées avec les collectivités ou l'État. L'évolution du cadre normatif européen en matière d'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs nourrit à ce titre le second volet du nouveau pacte ferroviaire de 2018 (**Fig. II-8**, p. 137), qui organise l'arrivée sur le marché ferroviaire français de nouveaux exploitants, en lien avec l'adoption du quatrième paquet ferroviaire européen en 2016 (ARAFER, 2023)⁴⁸². Cette concurrence existe par ailleurs déjà pour le transport ferroviaire de marchandises et pour les trajets internationaux de voyageurs. Pour ce qui concerne les trains régionaux (TER), l'ouverture à la concurrence consiste en une délégation de service public. En tant qu'autorités organisatrices, les Régions qui le souhaitent ont ainsi déjà la possibilité depuis 2019 de lancer des appels d'offres ouverts à l'opérateur historique aussi bien qu'à ses concurrents. Elles conservent ainsi leur compétence d'organisation du transport ferroviaire de voyageurs à travers la définition et le financement du niveau d'offre de service TER (gares desservies, horaires, tarifs, etc.). Il leur

476 La **stratégie nationale bas-carbone (SNBC)** constitue la feuille de route introduite par la loi de Transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) du 17 août 2015. Elle développe en cela deux objectifs : atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050, et réduire l'empreinte carbone de la consommation des ménages. À cette fin, la SNBC définit pour cela un ensemble d'orientations pour chaque secteur d'activité et une trajectoire de réduction des émissions de gaz à effet de serre jusqu'en 2050. Adoptée une première fois en 2015, elle a été révisée en 2018-2019.

MTES (2020). *La Stratégie nationale bas-carbone: la transition écologique et solidaire vers la neutralité carbone*. Paris, ministère de la Transition écologique et solidaire, 192 pp.

La quantité de **dioxyde de carbone émise** (CO₂e) lors d'un trajet en train est calculée en multipliant la distance parcourue par la quantité moyenne de CO₂e émise par un voyageur qui parcourt un kilomètre. En 2020, cela représente en moyenne :

Trains Grande Vitesse :	1,73 gCO ₂ e / voyageur.km
Intercités	5,29 gCO ₂ e / voyageur.km
TER	24,81 gCO ₂ e / voyageur.km
Transilien	4,75 gCO ₂ e / voyageur.km

URL : <https://www.sncf-connect.com/aide/calcul-des-emissions-de-co2-sur-votre-trajet-en-train#:~:text=Calcul%20de%20la%20quantit%C3%A9%20de%20CO2e%20%C3%A9mise%20lors%20d'un%20trajet&text=Emissions%20d'un%20voyageur%20SNCF,TER%2024%2C81%20gCO2e>.

477 LE MONDE (2022b). *Op. cit.*

478 LOI N°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire. URL : <https://www.legifrance.gouv.fr/dossierlegislatif/JORFDOLE000036708397/>.

479 LOI N°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire (1). URL : <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000029330511>.

480 SPINETTA, J.-C. (2018). *L'avenir du transport ferroviaire*, Rapport au Premier Ministre, 127pp.

481 OLLIVIER-TRIGALO, M., DEBIZET, G., FAURE, A., GOURGUES, G., GUÉRANGER, D. et alii (2007). *Six régions à l'épreuve des politiques de transport. Décentralisation, régionalisation ferroviaire et différenciation*, rapport INRETS N°55, 233 pp, pp 78-79.

482 ARAFER (2023). Le transport ferroviaire. Du 1^{er} au 4^e paquet ferroviaire. [En ligne] site de l'autorité de régulation des transports. URL : <https://www.autorite-transport.fr/le-ferroviaire/le-cadre-juridique/les-paquets-ferroviaires/en-savoir-plus-sur-les-paquets-ferroviaires/>.

revient également de définir les critères de choix pour la délégation de service public de l'exploitation de leurs trains régionaux dans une logique de ligne (un seul opérateur par ligne). Jusqu'en décembre 2023, les Conseils régionaux pourront continuer à attribuer des contrats d'une durée maximale de dix ans à SNCF VOYAGEURS. Au-delà de cette date, tout nouveau contrat attribué ou renouvelé devra faire l'objet d'un appel d'offres et d'une mise en concurrence.

2.1.3. *La promotion des trains du quotidien, la LOM de 24 décembre 2019 et la notion de service express métropolitain (SEM)*

Les processus de métropolisation sont aujourd'hui plus que jamais prévalents et s'accompagnent d'une recomposition des territoires dans un contexte démographique de croissance urbaine, de densification des agglomérations les plus attractives, d'étalement urbain et de démultiplication des déplacements pendulaires, plus fréquents et plus longs. Polarisation des populations sur le territoire, intensification des flux, congestion importante de certains axes routiers et ferroviaires, dépassements réguliers des seuils de pollution atmosphérique autour des aires urbaines, poursuite des dégradations environnementales et climatiques... Le législateur s'est saisi de cette question durant le premier quinquennat d'Emmanuel MACRON (2017-2022) : ainsi, « la Loi d'Orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 fixe pour ligne directrice de "favoriser la réalisation de projets de RER métropolitains", avec pour objectif de doubler la part modale du transport ferroviaire dans les déplacements quotidiens » (GUIHÉRY, ROUSSEAU, 2023)⁴⁸³. Les défis posés par la métropolisation ne requièrent pas de solutions univoques, mais nécessitent au contraire la structuration d'un ensemble cohérent et articulé de modes de déplacement, aussi bien individuels que collectifs, dans la mesure où « la frontière, hier stricte, entre mobilité individuelle et transports collectifs est en train de s'effacer, offrant autant de solutions nouvelles souples, réactives » (LOM, 2019)⁴⁸⁴. En ce sens, l'article premier de la LOM en particulier s'attaque à la question des trains du quotidien et à la nécessité de « remédier à la saturation des grands nœuds ferroviaires pour doubler la part du transport ferroviaire dans les grands pôles urbains » (LOM, 2019)⁴⁸⁵.

Après près de quarante ans d'investissements dans le réseau et l'offre TGV, le texte marque ainsi une inflexion significative (dans ses intentions plus que dans son budget pluriannuel de 17 milliards d'euros) au profit des déplacements du quotidien et de la création de capacités de circulation au sein des principaux nœuds ferroviaires du territoire français, les métropoles.

483 GUIHÉRY, L., ROUSSEAU, M.-L. (2023). « Les premiers pas du RER métropolitain transfrontalier de Strasbourg : enseignements des expériences allemandes et suisses pour un renouveau de services ferroviaires métropolitains en France ». In *Allemagne d'aujourd'hui*, N°244, pp 139-153, p. 145.

484 LOI N°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'Orientation des mobilités (1). URL : <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT00003966574/>.

485 *Idem*.

Dans un souci de lutte contre la pollution de l'air des grandes agglomérations françaises, la LOM inscrit ainsi dans le marbre l'objectif de doubler la part modale du train, de désaturer les étoiles ferroviaires des pôles urbains, et de réduire l'éloignement entre domicile et lieu de travail. Suivant les préconisations du rapport du Conseil d'orientation des infrastructures de 2018, qui souligne les qualités d'un « mode de transport propre, partagé, maillé, adapté au mass transit et à l'intermodalité » (COI, 2018)⁴⁸⁶, le train est ainsi reconnu comme un outil de renforcement de la cohésion des territoires, et comme un levier pour lutter contre la congestion automobile des axes routiers métropolitains. Il se révèle être, pour les collectivités, l'État ou la SNCF, une réponse adaptée aux évolutions actuelles et futures du fait métropolitain, et aux enjeux de décarbonation des mobilités. À ce titre, c'est déjà le cas ailleurs en Europe, et la France accuse un retard grandissant en la matière (Fig. II-10, p. 145) (GUIHÉRY, ROUSSEAU, 2023)⁴⁸⁷. Pourtant :

Le train, dès lors que des offres attractives sont proposées et intégrées à des schémas multimodaux, peut [...] être un vecteur d'une politique territoriale de densité et de mobilité durables de nature à maîtriser le recours au transport individuel motorisé, et donc réduire l'empreinte environnementale des déplacements.

(SNCF RÉSEAU, 2020)⁴⁸⁸

Les infrastructures et réseaux ferroviaires dont disposent déjà les grandes agglomérations françaises constituent un patrimoine non négligeable à valoriser pour requalifier les mobilités du quotidien et répondre aux besoins des bassins de vie métropolisés. L'organisation en étoiles du réseau ferré national présente ainsi l'avantage de couvrir les aires urbaines françaises, et leur structure en branche irrigue par des systèmes de dessertes les territoires qu'elles polarisent (Fig. II-9, p. 143). Il est à noter toutefois qu'en raison de cette structure, l'accroissement des circulations de toute nature (fret/passager, grande vitesse/offre régionale) se concentre sur un nombre restreint de grandes gares, et peut provoquer de fait sur un même réseau une saturation en heures de pointe ou en flanc de pointe, lorsqu'il devient nécessaire de gérer à la fois des flux plus denses et l'articulation de différents types de circulations aux vitesses et fréquences d'arrêt propres. À ce maillage territorial par le réseau s'ajoute par ailleurs un maillage de gares et de haltes qui participent lui aussi de l'attractivité et de la pertinence du mode ferroviaire pour répondre aux enjeux contemporains (Fig. II-9, p. 143). Ainsi, chaque point d'arrêt est

486 ROCHE, P.-A., MEGRAUD, M. et RITZ, D. (2018). *Mobilités du quotidien : répondre aux urgences et préparer l'avenir*, synthèse du rapport du Conseil d'orientation des infrastructures à la ministre chargée des transports, Paris, Ministère de la transition écologique et solidaire, 19 pp. URL : https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/2018.02.01_synthese_rapport_conseil_d_orientation_des_infrastructures_0.pdf.

487 GUIHÉRY, L., ROUSSEAU, M.-L. (2023). *Op. cit.*, p. 140.

488 SNCF RÉSEAU (2020). *Schéma directeur : étoiles ferroviaires et services express métropolitains*, 72 pp, p.1.

également un point d'accès à une multitude et une diversité de services ferroviaires, intermodaux et urbains (BARON, ROSEAU, 2016)⁴⁸⁹, ainsi qu'un levier d'aménagement et de développement aussi bien du tissu urbain local que du territoire. Les gares centrales en particulier sont le théâtre d'un inlassable ballet de correspondances à courtes, moyennes et longues distances. Pôles d'échange multimodaux en puissance, elles ont fait l'objet, pour de nombreuses métropoles et villes moyennes (Fig. O-1, p. 7), de « grandes opérations d'aménagement visant à répondre aux évolutions des mobilités, mais aussi aux mutations de l'organisation urbaine et de la demande de services au public ou parfois d'accès aux loisirs » (SNCF RÉSEAU, 2020)⁴⁹⁰.

Missionnée par la ministre des Transports Élisabeth BORNE, SNCF RÉSEAU élabore donc en 2020 un schéma directeur sur le potentiel d'exploitation des étoiles ferroviaire à l'échelle métropolitaine (SNCF RÉSEAU, 2020)⁴⁹¹. Le mandat du gestionnaire couvre l'évaluation de l'état de saturation des infrastructures pour une trentaine de grands pôles urbains (Fig. II-9), l'identification de leurs besoins généraux en matière de desserte, et une première définition d'un nouveau type de service ferroviaire (SNCF RÉSEAU, 2020)⁴⁹². L'entreprise propose à ce titre la notion de « service express métropolitain » (SEM) pour la différencier du terme « RER », clairement associé au réseau francilien⁴⁹³. Le dispositif législatif de la LOM permet donc de donner une existence juridique aux SEM en tant qu'offre de desserte (ferroviaire mais pas uniquement) calibrée pour répondre à l'enjeu d'intensification de la desserte ferroviaire des bassins métropolitains. Celle-ci consiste en « une offre de qualité qui correspond à celle d'un transport urbain pour être attractive » (SNCF RÉSEAU, 2020)⁴⁹⁴, adaptée aux spécificités sociales, démographiques et économiques de chaque territoire et dépassant le périmètre intercommunal métropolitain. Dès lors, le « réseau ferré est structurellement organisé pour répondre aux besoins des territoires métropolitains » (SNCF RÉSEAU, 2020)⁴⁹⁵.

489 BARON, N. et ROSEAU, N. (2016). « Les gares au miroir de l'urbain ». In Flux, N°103-104, pp 1-8.

490 SNCF RÉSEAU (2020). Op. cit., p.9.

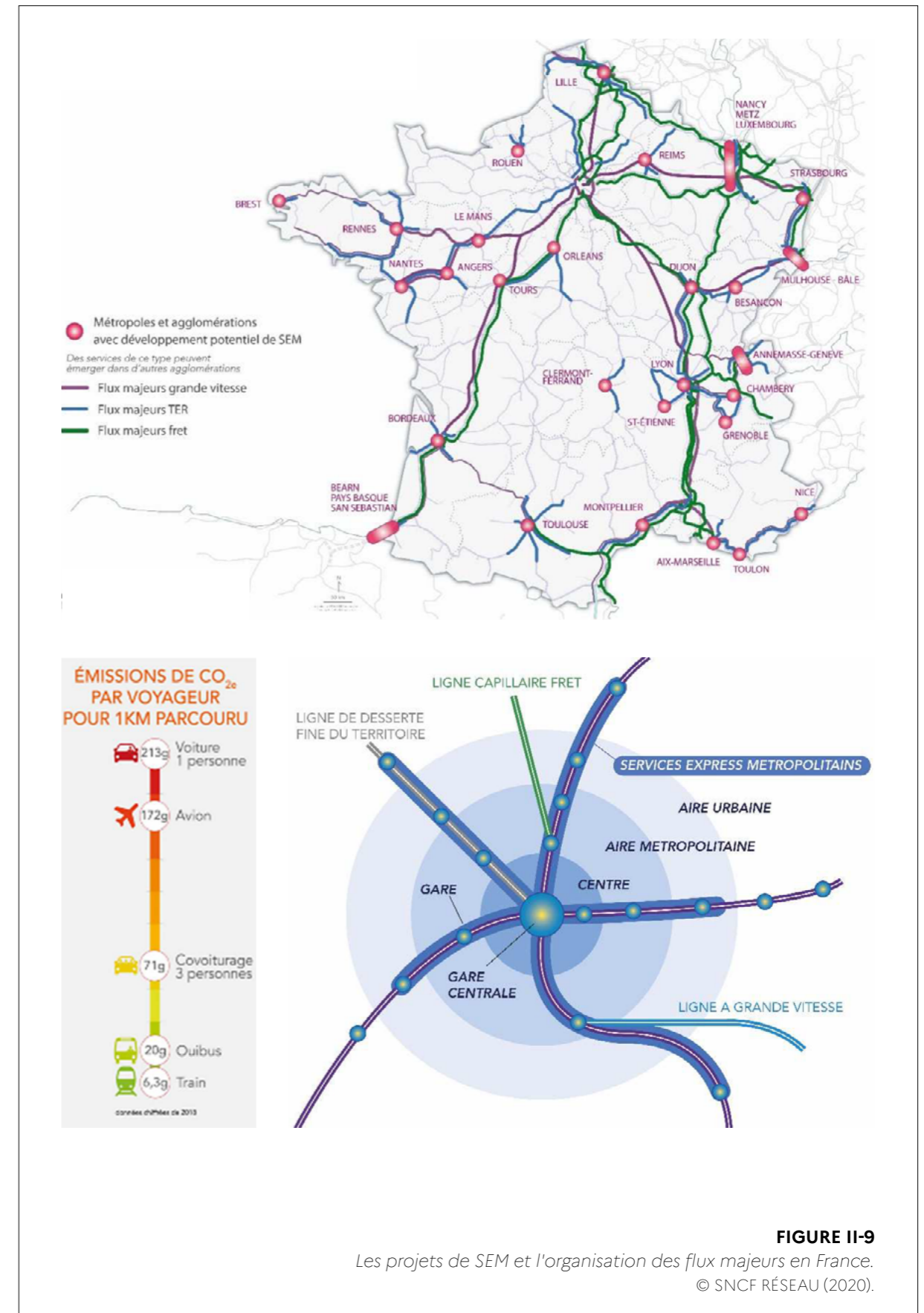
491 Idem.

492 Ibidem, p.1.

493 À ce titre, l'on notera une **différence de terminologies** employées par les acteurs. La SNCF se limite à l'emploi du jargon technique « SEM », devenu aujourd'hui « SERM » pour désigner ces projets d'intensification de l'offre sur les étoiles ferroviaires hors Île-de-France. Les collectivités locales et les médias les présentent volontiers comme des « réseaux express métropolitains » (REM) voire des « RER métropolitains » (RER^m).

494 SNCF RÉSEAU (2020). Op. cit., p.15.

495 Idem.



2.2. Les SERM : état des lieux d'une réflexion émergente

2.2.1. Des projets en cours d'élaboration dans les métropoles françaises

Après deux ans de relative discrétion, le sujet des « RER métropolitains » — terme privilégié dans les médias et les sphères politiques pour parler des SEM — refait surface à l'été 2022 avec la fondation de l'association *Objectif RER Métropolitains*. Elle voit le jour sous l'impulsion de son porte-parole Jean-Claude DEGAND (ancien directeur du périurbain auprès de SNCF) et du journaliste du *Moniteur* Laurent MIGUET, pour fédérer un ensemble disparate d'acteurs impliqués dans les différents projets de services express métropolitains. L'action menée consiste en l'organisation d'événements (webinaires, voyages d'études) et à la diffusion de retours d'expériences sur les *S-Bahn* et RER européens en vue de rattraper le retard français en matière de desserte ferroviaire périurbaine (Fig. II-10).

Les trains du quotidien sont effectivement revenus sur le devant de la scène médiatique et politique nationale en novembre 2022, à l'occasion d'une annonce surprise du chef de l'État sur les réseaux sociaux. Désormais, les trains du quotidien sont élevés au rang de « grande ambition nationale » et dix métropoles françaises (sur la trentaine déjà repérée par le schéma directeur de SNCF RÉSEAUX) se verront dotées d'un RER métropolitain (ÉLYSÉE, 2022)⁴⁹⁶.

La remise du second rapport du Comité d'orientation des infrastructures (COI)⁴⁹⁷ le 24 février 2023 — intitulé *Investir plus et mieux dans les mobilités pour réussir leurs transitions* — est ainsi l'occasion pour la cheffe du Gouvernement — par ailleurs chargée de la planification écologique — d'annoncer un vaste *Plan d'avenir pour les transports* devant un parterre d'élus régionaux. Dans la continuité des conclusions du COI en faveur d'une forte augmentation des investissements et des transports du quotidien, la Première ministre Élisabeth BORNE⁴⁹⁸ fait ainsi écho aux revendications des Conseils régionaux : « L'État souhaite s'engager, aux côtés de la SNCF, de l'Union européenne et des collectivités locales, pour réussir

496 MACRON, E. (2022, 27 novembre). *Je réponds à vos questions sur l'écologie, la suite* [Vidéo]. YouTube (00:07:08-00:09:02). URL : https://www.youtube.com/watch?v=_FmLxUK5C4&ab_channel=EmmanuelMacron.

497 Le **Conseil d'orientation des infrastructures (COI)** a été créé dans le cadre de la LOM des suites de la commission Mobilité 21 (2013) et au COI (2018) présidés par le député Philippe DURON. Il s'agit d'une instance pérenne placée sous l'égide du ministre chargé des transports pour conseiller le gouvernement en matière de programmation des investissements liés aux politiques de mobilité. Il est aujourd'hui présidé par David VALENCE, député de la deuxième circonscription des Vosges, ancien maire de Saint-Dié-des-Vosges, et président de la commission transports, mobilités et infrastructures du Conseil régional du Grand Est.

498 La Première ministre a occupé **diverses fonctions liées au ferroviaire** : elle a été PDG de la RATP entre 2015 et 2017, avant d'être nommée ministre chargée des Transports entre 2017 et 2019 (Assises nationales de la mobilité, lois NPF et LOM) puis ministre de la Transition écologique et solidaire entre 2019 et 2020.

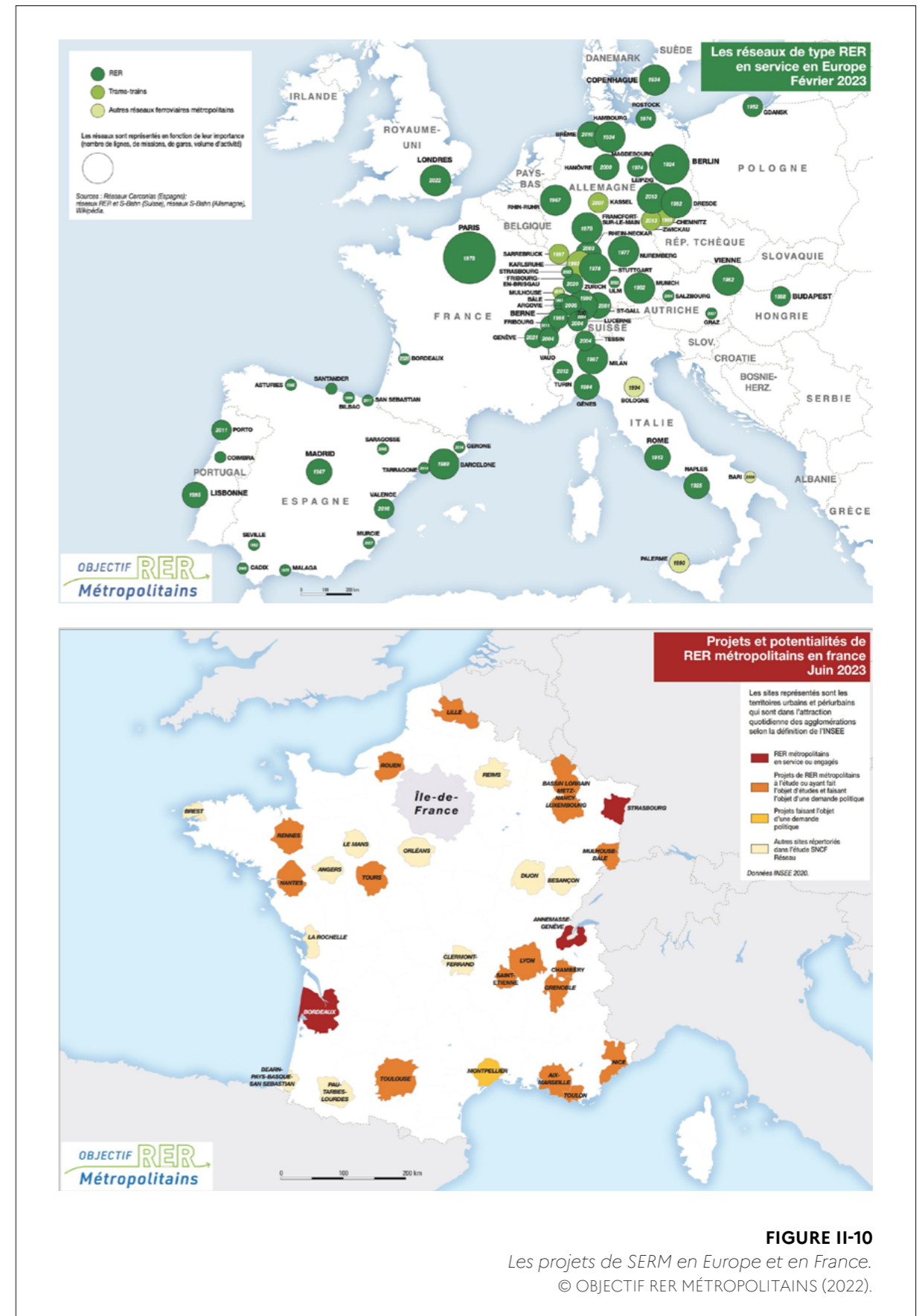


FIGURE II-10
Les projets de SERM en Europe et en France.
© OBJECTIF RER MÉTROPOLITAINS (2022).

une nouvelle donne ferroviaire, de l'ordre de 100 milliards d'euros d'ici 2040» (MATIGNON, 2023)⁴⁹⁹. Dans le détail, ces moyens supplémentaires — réclamés de longue date — devront permettre d'atteindre deux objectifs :

- Au niveau infrastructurel (axe 1), il s'agit ainsi de moderniser et régénérer le réseau à hauteur de 500 millions d'euros par an pour automatiser la signalisation (mise en œuvre de l'ERTMS, notamment). Il s'agit également de régénérer des sections entières du RFF, dont les lignes de desserte fine du territoire (LDFT). Le gouvernement prévoit ainsi d'abonder les 2,8 milliards d'euros annuels déjà prévus pour la rénovation du réseau d'un milliard d'euros par an, ce qui correspond à la fourchette basse réclamée en 2021 par la Commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat dans le cadre du projet de loi des finances pour 2022 (SÉNAT, 2021)⁵⁰⁰.
- Au niveau de l'exploitation et du développement du réseau (axe 2), outre la poursuite des projets de lignes à grande vitesse déjà engagés, « le déploiement des RER métropolitains [...] est présenté comme l'objectif phare [...] à réaliser à l'échelle locale en concertation avec la SNCF, mais aussi la Société du Grand Paris, qui bénéficie d'une expertise de longue date sur le sujet [...] du Grand Paris Express » (GUIHÉRY et ROUSSEAU, 2023)⁵⁰¹.

Malgré la demande formulée par David VALENCE, président du Conseil d'orientation des infrastructures, de voir ces ambitions traduites dans une loi de programmation budgétaire, l'incertitude plane encore toutefois sur ces financements. Le cadrage intermédiaire produit par le COI indique ainsi que sur les 84,3 milliards d'euros d'autorisation d'engagement projetés jusqu'à la fin du quinquennat, un tiers seulement serait financé par l'État. D'autres acteurs seront donc appelés à contribuer à ce plan d'avenir, parmi lesquels l'Union européenne (grâce au mécanisme d'interconnexion en Europe, notamment), la SNCF et les collectivités locales (par voie de contractualisation). Les Conseils régionaux sont ainsi appelés jusqu'en juin 2023 à la table des négociations du volet mobilités en vue de la signature des prochains contrats de plan État-Région (CPER). Ceux-ci devraient notamment inclure « des engagements

réciproques sur l'organisation des mobilités et l'offre de services que les collectivités déploieront autour de ces infrastructures » (MATIGNON, 2023)⁵⁰².

Si SNCF RÉSEAU recensait au 1^{er} mars 2022 une vingtaine de projets en cours de développement en France, une grande majorité reste à ce jour à un stade peu avancé. Toutefois, pour certaines métropoles, les réflexions autour de l'intensification des services ferroviaires dans leur bassin de mobilité sont anciennes. C'est le cas pour l'Eurométropole de Strasbourg, qui sera traitée en profondeur dans la seconde partie de cette recherche. La Métropole de Bordeaux travaille quant à elle depuis 2018 en partenariat avec la Région Nouvelle-Aquitaine pour la mise en service à l'horizon 2030 de trois lignes « RER » autour de la gare de Bordeaux Saint-Jean. Par contraste, à Toulouse, l'association *Rallumons l'étoile* a été créée en 2018 pour militer en faveur de la création d'un service similaire à l'échelle métropolitaine en vue de provoquer un projet politique quasi inexistant. Les Métropoles de Clermont-Auvergne, d'Orléans et de Saint-Étienne demeurent à ce jour les seules à ne pas réfléchir activement sur le sujet (GUIHÉRY et ROUSSEAU, 2023)⁵⁰³. Au contraire, la mise en service du *Léman Express* autour de l'agglomération genevoise en Suisse a permis à la ville savoyarde d'Annemasse de bénéficier depuis 2018 du nouveau réseau transfrontalier, et l'intercommunalité de Chambéry réfléchit elle aussi à un système similaire avec des liaisons vers Aix-les-Bains et Montmélian. Cette multiplication d'initiatives aux états d'avancement très variés nécessite dès lors un cadrage politique clarifié. Le 13 avril 2023, l'association *Objectif RER Métropolitains* a ainsi coorganisé avec la revue spécialisée *Ville, Rail et Transport* un important débat national sur les projets de SERM alors que les négociations des CPER s'engageaient jusqu'en juin 2023. Cette rencontre a été l'occasion pour l'association de promouvoir sa vision des conditions de réussite des projets de RER métropolitains, et de prôner une homogénéisation des caractéristiques en matière d'offre mobilière, d'accompagnement multimodal, de gouvernance, de pilotage et de financement. L'intervention du Député Jean-Marc ZULESI, Président de la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale, a par ailleurs été l'occasion d'une nouvelle annonce : celle de son travail dans l'élaboration d'une proposition de loi relative aux Services express régionaux métropolitains (SERM, 2023)⁵⁰⁴. Il ne sera dès lors plus question de SEM, mais de SERM.

En plus d'entériner l'annonce faite par la Première ministre de voir la *Société du Grand Paris* (chargée de la maîtrise d'ouvrage du Grand Paris Express) évoluer vers une *Société des Grands Projets* qui pourra

499 MATIGNON (2023). *Discours de la Première ministre Élisabeth Borne — Remise du rapport du Conseil d'orientation des infrastructures (COI) et présentation d'un plan d'avenir pour les transports*. [En ligne] publié le 24 février 2023. URL : <https://www.gouvernement.fr/discours/discours-de-la-premiere-ministre-elisabeth-borne-remise-du-rapport-du-conseil-dorientation-des-infrastructures-coi-et-presentations-dun-plan-davenir-pour-les-transports>.

500 JACQUIN, O., TABAROT, Ph. et PERROT, E. (2021). *Avis N°167 (2021-2022) fait au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable*, Sénat, Paris. [En ligne] publié le 18 novembre 2021. URL : <https://www.senat.fr/rap/a21-167-2/a21-167-2.html>.

501 GUIHÉRY, L., ROUSSEAU, M.-L. (2023). *Op. cit.*

502 MATIGNON (2023). *Op. cit.*

503 GUIHÉRY, L., ROUSSEAU, M.-L. (2023). *Op. cit.*

504 Proposition de LOI N°1166 relative aux services express régionaux métropolitains. [En ligne] URL : https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/16/textes/l16b1166_proposition-loi#.

intervenir dans les projets de SERM, la proposition de loi entend notamment compléter le *Code des transports*, en proposant une définition juridique stabilisée des SERM dans le cadre de l'article L. 1215-6 :

En dehors de la région Île-de-France, un service express régional métropolitain est une offre multimodale de services de transports collectifs publics qui s'appuie sur un renforcement de la desserte ferroviaire et intègre, le cas échéant, la mise en place de services de transport routier à haut niveau de service ainsi que la création ou l'adaptation de gares ou de pôles d'échanges multimodaux.

Il vise une amélioration de la qualité des transports du quotidien, notamment à travers des dessertes plus fréquentes et plus fiables des zones périurbaines, le désenclavement des territoires insuffisamment reliés aux centres urbains et la décarbonation des mobilités.

Le statut de service express régional métropolitain est arrêté par le ministre en charge des transports sur la base d'une proposition conjointe de la région et des autorités compétentes pour l'organisation de la mobilité concernées.

Un décret en Conseil d'État précise les conditions d'application du présent article.

(SERM, 2023)⁵⁰⁵

Ainsi, la notion de SERM recouvre-t-elle désormais un label ministériel. Pour y prétendre, les différents projets de RER métropolitains devront répondre à trois types de critères : mettre en œuvre une offre ferroviaire attractive, proposer une intégration multimodale effective, et assurer des modalités de gouvernance, de pilotage et de financement à la hauteur des projets.

2.2.2. Mettre en œuvre une offre ferroviaire attractive

Le caractère attractif et la réussite des services express régionaux métropolitains reposent sur la densification de l'offre pour les déplacements du quotidien au sein des étoiles ferroviaires. Leurs pénétrantes permettent en effet une bonne couverture territoriale, entre « *une desserte en profondeur des territoires périurbains et un accès rapide au cœur des villes* » (OBJECTIF RER MÉTROPOLITAINS, 2022)⁵⁰⁶. Les enjeux techniques d'exploitation de l'infrastructure sont liés à la mixité du trafic et aux contraintes de gestion qu'elle induit. En effet, l'ajout de trains supplémentaires au sein d'une étoile n'est pas sans écueils, en cela qu'il peut être source de conflits d'usage avec d'autres circulations : trains à grande vitesse, trains de marchandises, trains Intercités... La contrainte de capacité du nœud ferroviaire constitue donc un enjeu majeur pour la mise en œuvre d'un SERM. En effet :

505 Proposition de LOI N°1166 relative aux services express régionaux métropolitains. « Article 1^{er} » [En ligne] URL : https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/16/textes/16b1166_proposition-loi#D_Article_1er.

506 OBJECTIF RER MÉTROPOLITAINS (2022). « 12 points clef pour réussir les projets de RER Métropolitains ». [En ligne] URL : <https://objectifrerm.fr/12-points-cles-pour-reussir-les-projets-de-rer-metropolitains/>.

La capacité de l'infrastructure ferroviaire se mesure en sillons⁵⁰⁷ et dépend de plusieurs facteurs, comme le nombre de voies, le type de signalisations, le nombre de cantons⁵⁰⁸... De surcroît, la différence de vitesse des trains est une variable clef. De fait, la capacité de l'infrastructure est optimale lorsque tous les trains circulent à la même vitesse et marquent les mêmes arrêts.

(JEHANNO, MAHUTEAU, 2022)⁵⁰⁹

Aussi, en matière de gestion des circulations, la cohabitation de trains rapides et de trains lents implique pour des raisons de sécurité (rattrapages, risques de collision) d'augmenter les espacements entre les convois. Le nombre de sillons ferroviaires s'en trouve dès lors impacté. L'augmentation de capacité reste toutefois possible : il faut alors soit ralentir les trains les plus rapides, soit d'augmenter la vitesse commerciale des trains les plus lents en supprimant des dessertes intermédiaires, notamment. Les experts en politiques de mobilités de SYSTRA⁵¹⁰ Aurélie JEHANNO et Vincent MAHUTEAU soulignent par ailleurs que « *la logique d'attribution actuelle des sillons ferroviaires priorise les dessertes permettant une utilisation de l'infrastructure à sa capacité optimum, à savoir les dessertes les plus rapides* » (JEHANNO, MAHUTEAU, 2022)⁵¹¹. Aussi, dans une recherche de cohérence, la mise en service d'un SERM implique également un rééquilibrage dans l'attribution des sillons au sein de l'étoile ferroviaire. À infrastructure constante, les autorités organisatrices métropolitaine et régionale — ne partageant pas toujours les mêmes objectifs ni les mêmes visions politiques — doivent donc procéder à des arbitrages entre différentes liaisons et dessertes territoriales : « *si elles s'accordent bien sur une desserte rapide vers la capitale, les régions veillent à une équité territoriale régionale tandis que les métropoles recherchent une desserte au quart d'heure dans leur agglomération* » (JEHANNO, MAHUTEAU, 2022)⁵¹². À quoi s'ajoute

507 Dans le domaine du transport ferroviaire, un **sillon horaire** est « *la capacité d'infrastructure requise pour faire circuler un train donné d'un point à un autre à un moment donné* », la « *période durant laquelle une infrastructure donnée est affectée à la circulation d'un train entre deux points du réseau ferré* » (CE, 2001). Autrement dit, le sillon est un créneau horaire sur lequel un train a l'autorisation de circuler sur un parcours précis à un instant précis. SNCF RÉSEAU, gestionnaire du réseau ferré national, commercialise ses sillons auprès de tous les opérateurs de transport ferroviaire.

COMMISSION EUROPEENNE (2001). *Directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité*. URL : <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32001L0014:FR:HTML>.

508 Le **canton** est une portion de voie ferrée qui est la base du système permettant l'espacement des trains, ce qui permet d'éviter les rattrapages entre convois. Le **cantonement** est le moyen généralement employé pour assurer l'espacement des trains qui circulent dans le même sens sur une même voie.

509 JEHANNO, A. et MAHUTEAU, V. (2022). « Regards d'experts. RER #1 : Les services express métropolitains ou le retour de la baguette magique ? ». [En ligne] Site internet du SYSTRA, consulté le 14 juillet 2023. URL : https://www.systra.com/expert_insights/les-services-express-metropolitains-ou-le-retour-de-la-baguette-magique/.

510 **SYSTRA** est un groupe international d'ingénierie et de conseil dans le domaine de la mobilité, positionné sur les questions et les projets de transports urbains et de transports ferroviaires.

511 JEHANNO, A. et MAHUTEAU, V. (2022). *Op. cit.*

512 *Idem.*

par ailleurs le maintien de fenêtres de surveillance⁵¹³ quotidiennes qui permettent les opérations de maintenance et les travaux sur le réseau ferré. Les services express régionaux métropolitains constituent ainsi des éléments complexes à intégrer au sein des architectures infrastructurelles et circulatoires. En période creuse ou en flanc de pointe, la densification des circulations pourra être rendue possible par l'activation de sillons horaires inutilisés, et permettre ainsi un report modal de l'automobile vers le train. La gestion des circulations en période de pointe, est autrement plus délicate à régler. En effet, les étoiles ferroviaires sont généralement déjà saturées à ces moments, ou en passe de l'être, ce qui implique d'améliorer les capacités du réseau par :

- Un (ré)agencement sur mesure au plus près des sillons pour chaque étoile ferroviaire, ce « qui permet de maximiser l'utilisation de la capacité, mais qui peut s'avérer insuffisant et qui peut fragiliser la régularité » de l'offre (SNCF RÉSEAU, 2020)⁵¹⁴.
- La mise en œuvre d'une optimisation de l'exploitation en gare centrale.
- La modernisation du système d'exploitation (ERTMS, deux trains sur une même voie 2TMV...) pour améliorer la régularité des trains et augmenter la capacité des infrastructures existantes les plus empruntées.
- En dernier recours, la création de nouvelles infrastructures (quais, points d'arrêt, croisements...).

Au-delà de l'enjeu de capacité de l'infrastructure ferroviaire, l'intensification et l'amélioration de la desserte du bassin de vie métropolitain reposent également sur l'offre de service proposée. SNCF RÉSEAU préconise ainsi dans son schéma directeur que l'offre de SERM réponde au mieux, non seulement aux besoins des voyageurs « habitués » au train, mais aussi à ceux d'autres profils d'utilisateurs potentiels qui pourraient opter pour le mode ferroviaire (SNCF RÉSEAU, 2020)⁵¹⁵. La nature de l'offre de SERM renouvelle ainsi le cadre spatio-temporel du territoire métropolitain (Fig. II-11) en cela qu'elle redéfinit l'ouverture de certains points d'accès au réseau ferroviaire, ainsi que la fréquence des arrêts, l'amplitude horaire du service ou la régularité du passage des trains. Dans les zones les moins denses, haltes et gares desservies par un SEM peuvent se trouver espacées d'une dizaine de kilomètres. À mesure que l'on se rapproche du cœur métropolitain toutefois, cet espacement se réduit à quelques kilomètres seulement, pour

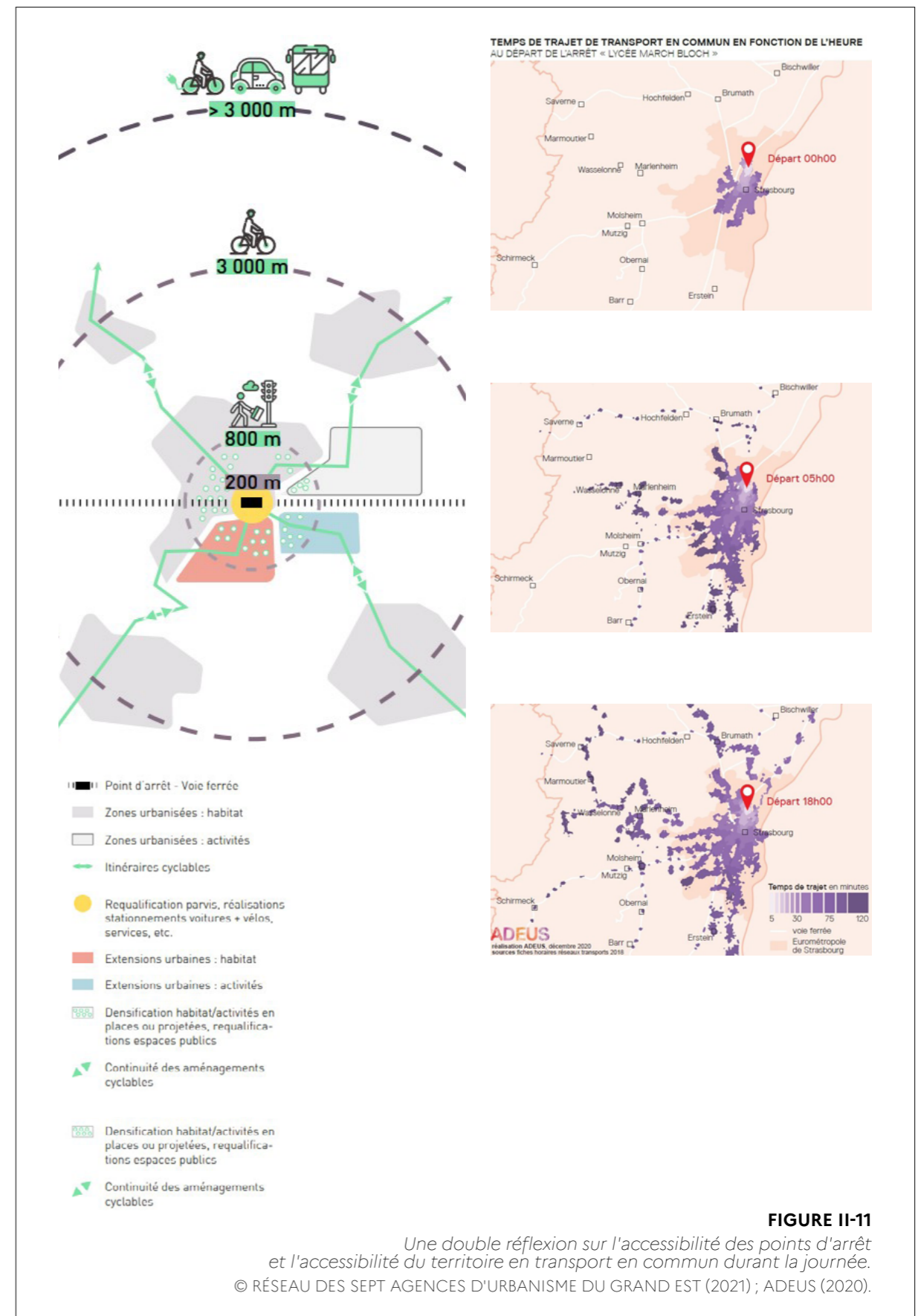


FIGURE II-11
Une double réflexion sur l'accessibilité des points d'arrêt et l'accessibilité du territoire en transport en commun durant la journée.
© RÉSEAU DES SEPT AGENCES D'URBANISME DU GRAND EST (2021) ; ADEUS (2020).

513 Une **fenêtre de surveillance**, ou « *fenêtre d'indisponibilité* » est une plage horaire maintenue par le gestionnaire d'infrastructure durant laquelle les circulations sont interrompues, en vue de permettre la réalisation de travaux sur le réseau.

514 SNCF RÉSEAU (2020). *Op. cit.*, p. 19.

515 *Idem.*

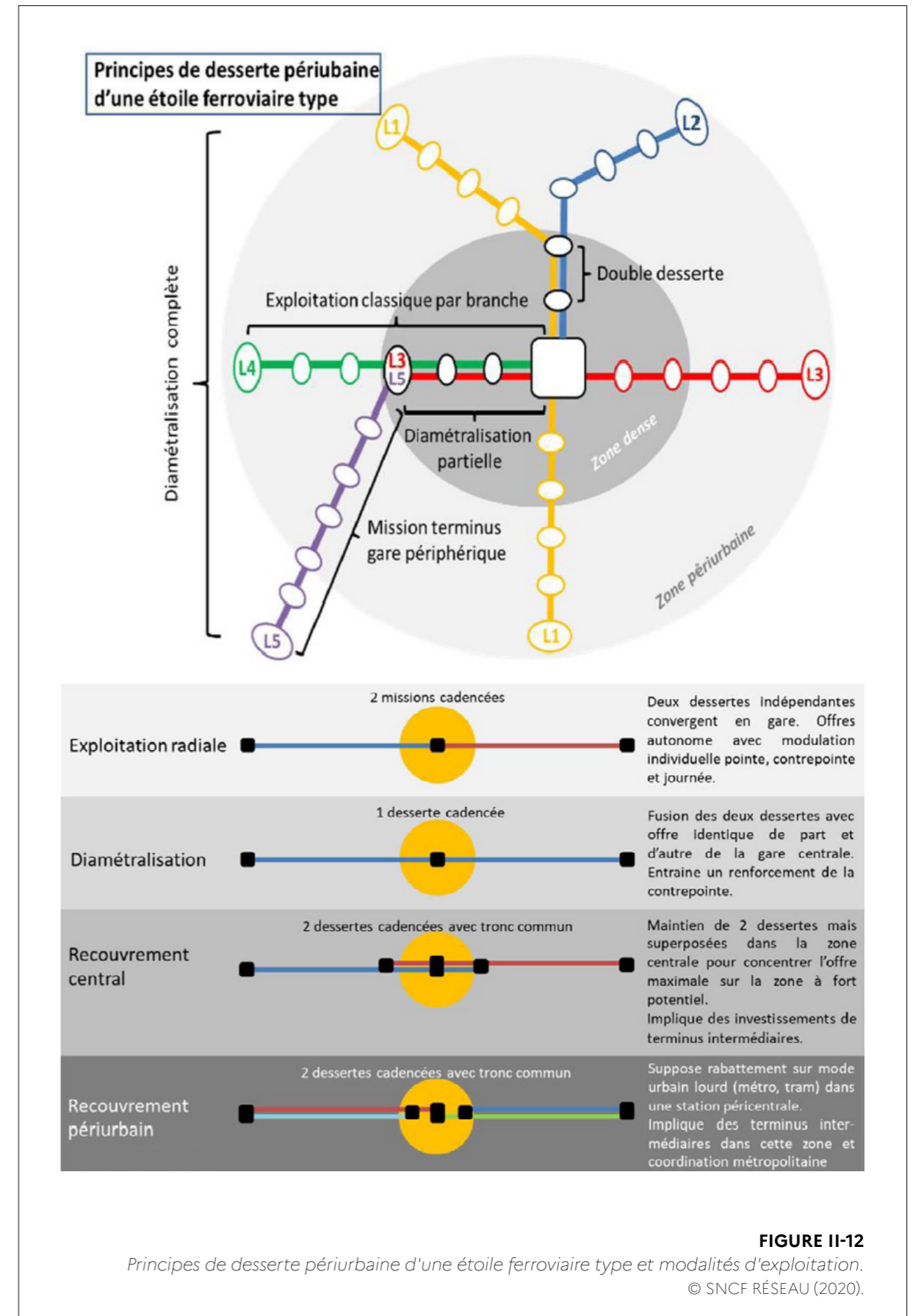
permettre simultanément une desserte et une vitesse commerciale satisfaisantes. De manière générale, un SERM offre une fréquence d'arrêts assez élevée en zone urbaine, et plus spécifiquement pendant les heures de pointe, bien que la desserte puisse être modulée tout au long de la journée à l'aune des périodes d'affluence et de la fréquentation effective des points d'arrêt. L'enjeu reste toutefois de réussir à concilier ce niveau de desserte des zones urbaines sans allonger de manière trop significative les temps de parcours pour les voyageurs des zones périurbaines et rurales, afin de maintenir l'attractivité du service ferroviaire par rapport à l'automobile.

Un autre levier spatial d'organisation du réseau peut également contribuer à rendre les SERM plus attractifs : la diamétralisation des lignes. En effet, la diffusion des activités et des populations dans les périphéries et les marges métropolitaines a conduit à l'émergence de flux de déplacements de périphérie à périphérie. L'organisation actuelle des services ferroviaires favorise quant à elle les relations centre-périphérie par l'intermédiaire de lignes radiales qui convergent toutes en gare centrale. Loin d'être « une fin en soi » (SNCF RÉSEAU, 2020)⁵¹⁶, la diamétralisation consiste alors à créer des lignes qui traversent la gare centrale sans y avoir leur terminus, pour peu que la nature des infrastructures existantes le permette. Elles répondent ainsi à ces nouveaux besoins sans rupture de charge. Plusieurs configurations de lignes et modalités d'exploitation sont ainsi possibles au sein d'une même étoile ferroviaire, selon les besoins et l'organisation des infrastructures support à disposition (Fig. II-12) :

- L'exploitation classique, suivant un principe de ligne radiale ou « par branche », au départ d'une gare centrale (L4 et L2 sur le schéma) ou d'une gare secondaire en zone dense (L5) avec desserte des zones périurbaines.
- L'exploitation par diamétralisation complète sur le modèle du RER francilien, qui opère une desserte traversante en gare centrale de deux terminus périurbains (L1).
- L'exploitation par diamétralisation partielle de lignes qui opèrent alors par recouvrement des zones centrales ou périurbaines, et permettent d'améliorer la fréquence sur les lignes en tronc commun (tronc commun L3-L4).
- Une exploitation par double desserte sur lignes en tronc commun (L1-L2) qui permet là aussi une meilleure desserte des points d'arrêt.

Au niveau commercial, la diamétralisation confère ainsi aux voyageurs un accès amélioré aux territoires métropolitains et à leurs ressources, sans correspondance et pour une durée de transport équivalente,

516 SNCF RÉSEAU (2020). *Op. cit.*, p. 17.



voire réduite. Au niveau industriel, elle rend aussi la gestion des rames en gare centrale plus facile, en réduisant le nombre de quais affectés à l'attente et au stockage du matériel roulant en gare, et réduit les mouvements à vide. Elle peut ainsi participer à la désaturation des gares centrales.

En parallèle à cette structuration spatiale, la mise en œuvre d'un service express régional métropolitain peut également contribuer au renouvellement du cadre temporel de la desserte des territoires métropolitains. La définition opérationnelle des SERM proposée par SNCF RÉSEAU s'appuie en effet sur le cadencement⁵¹⁷ des dessertes, afin de garantir une offre de transport public sans interruption (ou presque) tout au long de la journée, de manière régulière, prévisible, appropriable et renforcée aux heures de pointe :

En heures de pointe, la desserte serait constituée d'un train à la demi-heure au minimum et au quart d'heure ou plus quand le besoin le justifie. En heures creuses, la desserte serait constituée d'un train à la demi-heure pour éviter des « trous », l'offre pouvant créer la demande.

(SNCF RÉSEAU, 2020)⁵¹⁸

La recherche d'un cadencement élevé peut en effet contribuer à l'attractivité du train. Par la reproduction d'une tranche horaire à une autre d'un ensemble de services programmés à des horaires identiques, le service gagne en lisibilité pour le voyageur et sa production est optimisée. Pour une offre de qualité, *Objectif RER Métropolitains* estime ainsi qu'un « cadencement au quart d'heure à la pointe est attendu sur les grands axes pour répondre à la fluidité de déplacement souhaitée par les voyageurs dans les bassins d'agglomérations » (OBJECTIF RER MÉTROPOLITAINS, 2023)⁵¹⁹. L'élargissement de l'amplitude horaire du service de transport ferroviaire sur des plages typiques d'un système de transport urbain (ROTH, 2021)⁵²⁰ est un autre exemple qui témoigne de la nécessaire adaptation de service « à tous les motifs de déplacement y compris ceux des loisirs et de soirée » (SNCF RÉSEAU, 2020)⁵²¹. Sur ce point

517 Le **cadencement** est une technique d'exploitation qui repose sur la répétition systématique et régulière des passages de véhicules aux points d'arrêt. Largement appliqué sur des axes particuliers (comme les lignes de métro), le cadencement prend tout son sens lorsqu'il est généralisé à l'ensemble d'un réseau. Ainsi, lorsque liaisons à grande vitesse, trains *Intercités*, trains régionaux et bus urbains se rejoignent au même moment en gare, les correspondances des voyageurs sont optimisées et l'expérience de l'usager est améliorée.

518 SNCF RÉSEAU (2020). *Op. cit.*, p. 16.

519 OBJECTIF RER MÉTROPOLITAINS. *Op. cit.*

520 Durant son entretien, **André ROTH**, membre du bureau de l'ASTUS évoque pour Strasbourg la nécessité de se calquer sur les horaires du tramway, qui opère de 5 h à minuit.

Entretien avec **André ROTH**, membre du bureau de l'Association des usagers des Transports Urbains de l'agglomération Strasbourgeoise (ASTUS). Propos recueillis le 6 avril 2021. Cf. Tome 2, **Annexe 02E**, p. 62.

521 SNCF RÉSEAU (2020). *Op. cit.*, p. 16.

également, *Objectif RER Métropolitains* revendique que « le service attendu doit permettre de réaliser l'ensemble des activités quotidiennes dans un bassin d'agglomération. Il doit donc revêtir une large amplitude, de la première heure de la journée à la fin de soirée, avec une plage horaire de l'ordre de 18 heures et ce, sept jours par semaine » (OBJECTIF RER MÉTROPOLITAINS, 2023)⁵²². Pour que le train soit attractif, l'offre du samedi doit donc se rapprocher de celle de la semaine, avec une amplitude élargie les vendredis et les samedis soir, ainsi qu'un service régulier le dimanche.

L'ensemble de ces dispositions — fréquence des dessertes, localisation des points d'arrêt, modalités d'exploitation du réseau, cadencement... — fait aujourd'hui l'objet de négociations au cas par cas pour chaque projet de SERM entre de multiples acteurs : Régions, Métropoles, le gestionnaire d'infrastructure et les opérateurs de transport ferroviaire. La mise en place d'un service express régional métropolitain fera par ailleurs l'objet d'un déploiement progressif. En effet, l'objectif de la loi d'Orientation des mobilités de doubler la part du train dans le transport s'inscrit dans une temporalité plus ou moins longue, tributaire de plusieurs facteurs, à l'instar du rythme des contractualisations et conventionnements entre acteurs publics (CPER, contrat de performance SNCF-État, conventionnements d'exploitation TER...), de la durée et de la disponibilité des investissements pour adapter l'infrastructure, ou encore du temps nécessaire aux changements en matière de modalités industrielles d'exploitation et de maintenance ferroviaire...

2.2.3. Proposer une intégration multimodale effective

La mise en place de services express régionaux métropolitains vise également le renforcement de la fluidité du parcours du voyageur par un « accompagnement multimodal » (OBJECTIF RER MÉTROPOLITAINS, 2023)⁵²³. Pour être effective, l'intégration des SERM au sein des écosystèmes mobilitaires repose sur des enjeux d'intermodalité, d'information voyageurs et d'intégration tarifaire.

En effet, dans l'optique d'une structuration efficace de son bassin de mobilité métropolitain, un SERM requiert une optimisation de l'intermodalité entre les trains (et les autocars à haut niveau de service dans le cas de SERM ferroviaires et routiers) et les autres modes de transports d'une part, et entre différentes offres de services ferroviaires d'autre part. Cela implique un adossement de l'écosystème contre la nouvelle offre de service, sans que celle-ci ne soit ni redondante ni concurrentielle (**Fig. II-13**, p. 157). Une telle structuration suppose également une réflexion préalable sur la cohérence des arrêts pour assurer une couverture optimale en zones urbaines denses autant qu'en périphérie métropolitaine, avec

522 OBJECTIF RER MÉTROPOLITAINS. *Op. cit.*

523 *Idem.*

une localisation des haltes au plus près des besoins du territoire desservi, en fonction de la proximité de zones d'activités et d'habitat (ou inversement, dans une perspective de réaménagement des quartiers de gare) (**Fig. II-11**, p. 151). SNCF RÉSEAU préconise en outre que les gares desservies par les SERM soient aménagées de telle sorte à favoriser le rabattement modal vers le ferroviaire et permettre la diffusion des flux du point d'arrêt vers le territoire (SNCF RÉSEAU, 2020)⁵²⁴. À ce titre, en parallèle au schéma directeur proposé par la SNCF, le réseau des agences d'urbanisme de la Région Grand Est a également élaboré un *Guide d'aménagement des points d'arrêt ferroviaires TER* (2019)⁵²⁵ qui insiste lui aussi sur cette attention portée aux environs du point d'arrêt et à son accessibilité différenciée suivant la distance à parcourir (**Fig. II-11**, p. 151). Cette accessibilité différenciée peut ainsi se traduire par la redirection des modes collectifs urbains (métro, tramways, bus) et interurbains (autocars) vers les gares et haltes ferroviaires, accompagnée d'une synchronisation globale des fréquences et horaires des différentes offres de transport en commun en gare pour éviter les temps d'attente trop longs ou des phénomènes de congestion de trafic. En parallèle, la mise en place d'un SERM nécessite également d'engager d'importants travaux de transformation des points d'arrêts desservis en pôles d'échanges multimodaux (PEM). Il importe en cela de veiller à la mise en accessibilité piétonne et à l'adaptation de ces PEM par l'ajout de stationnement cycliste ou automobile, d'aires de covoiturage ou de bornes de recharge pour véhicules électriques. Leur aménagement devra également leur permettre d'absorber et d'orienter les flux de voyageurs, grâce à des dispositifs de contrôle et de signalétique, mais également grâce à des quais suffisamment larges et accessibles. L'importance de l'intermodalité avec le vélo, en particulier, est par ailleurs soulignée par l'association *Objectif RER Métropolitains* :

Dernier venu des modes de transports urbains, le vélo démultiplie sensiblement la zone d'influence des gares et des stations. Il atténue le caractère dissuasif du dernier kilomètre, ce qui implique l'aménagement de parcs vélos suffisamment dimensionnés et sécurisés. La possibilité d'emmener son vélo à bord des trains permet d'effectuer des déplacements enchaînés combinés, notamment là où l'offre de transport est insuffisante.

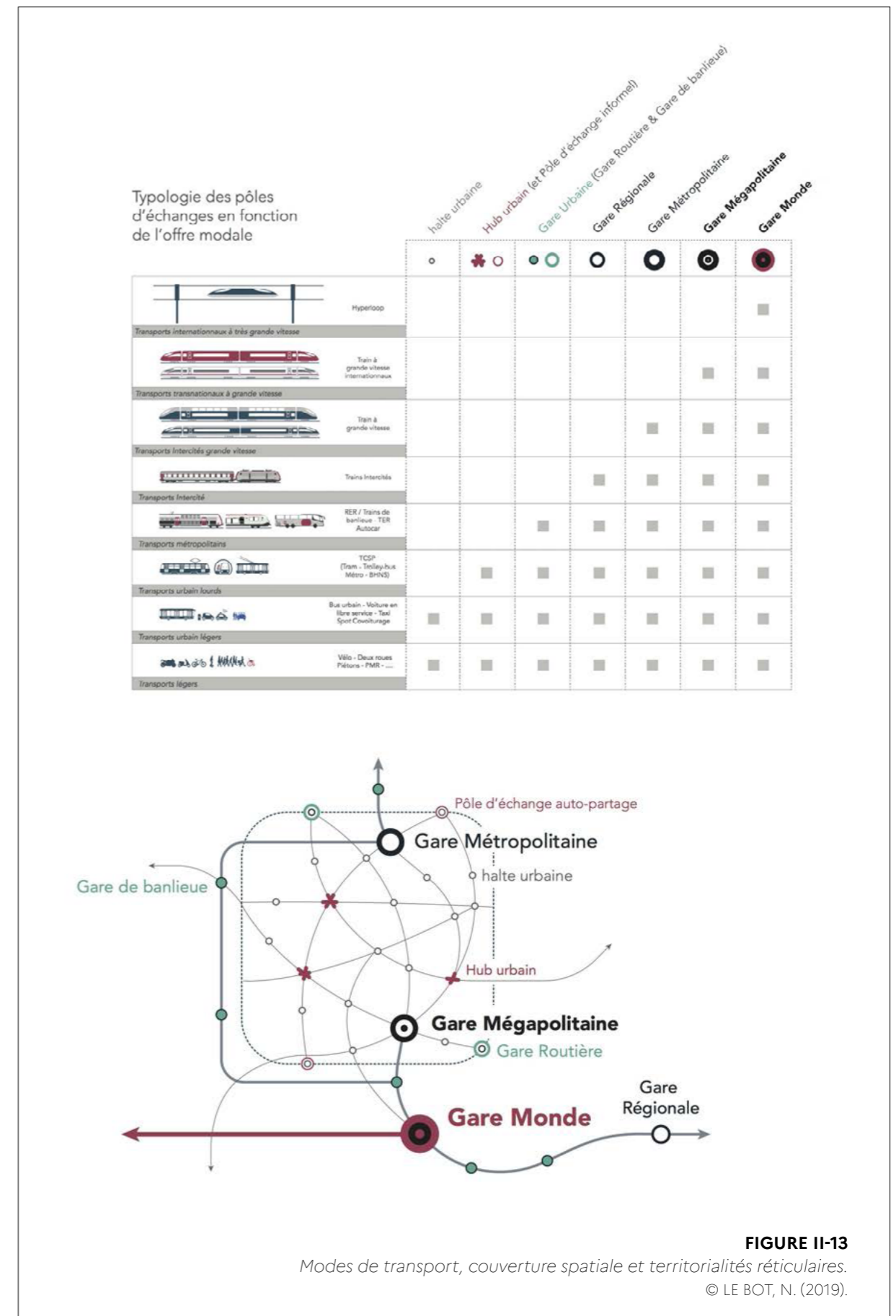
(OBJECTIF RER MÉTROPOLITAINS, 2023)⁵²⁶

En outre, l'intégration multimodale effective des SERM pose la question de l'information multimodale en temps réel, et de sa mise à disposition des voyageurs. Il importe que celle-ci soit largement relayée en gare, sur les quais et à bord des différents véhicules, et facilement accessible en ligne.

524 SNCF RÉSEAU (2020). *Op. cit.*, p. 16.

525 RÉGION GRAND EST (2021). *Guide d'aménagement des points d'arrêt ferroviaires TER*, 85 pp.

526 OBJECTIF RER MÉTROPOLITAINS. *Op. cit.*



Enfin, l'intégration au sein de l'ensemble régional métropolitain vaut également sur le plan tarifaire. SNCF RÉSEAU suggère ainsi que « *le ticket devrait être intégré dans un support commun avec d'autres modes de transport* » (SNCF RÉSEAU, 2020)⁵²⁷, afin de faciliter l'inscription du SERM dans son environnement intermodal, d'en marquer sa spécificité d'offre de proximité et, toujours, de fluidifier le parcours voyageur. En effet, pour *Objectif RER Métropolitains* :

Les systèmes RER sont conçus pour permettre une mobilité fréquente et fluide sur un territoire élargi de vie quotidienne. Ils doivent donc éliminer la charge mentale liée à l'utilisation répétitive de titres de transports successifs. La mise en place d'un pass tarifaire forfaitaire multi-voyages et multimodal est une nécessité. Il incitera le voyageur à ce type de déplacement et tirera tout le parti attendu de la mise en place d'un système RER.

(OBJECTIF RER MÉTROPOLITAINS, 2023)⁵²⁸

La mise en place d'un cadre tarifaire multimodal incitatif (suivant une logique de zone tarifaire et non de réseau emprunté ou de ligne parcourue) et d'un support billettique universel, bases d'une éventuelle intégration forfaitaire unique à l'ensemble des opérateurs de transport au sein d'un syndicat mixte transport, est par ailleurs une demande ancienne et répétée des associations d'usagers des transports (ROTH, 2021)⁵²⁹.

2.2.4. Assurer des modalités de gouvernance, de pilotage et de financement à la hauteur des projets

Dernier aspect, et non des moindres, pour permettre le développement d'un projet de service express régional métropolitain : la gouvernance, le pilotage du projet et son financement.

En effet, avant le lancement effectif de tout nouveau service ferroviaire, la conception d'une offre de transport fait intervenir un ensemble varié d'acteurs : les autorités organisatrices des mobilités (AOM) — Régions et Métropoles —, l'État, SNCF RÉSEAU en tant que gestionnaire d'infrastructure, ainsi que des opérateurs ferroviaires parmi lesquels SNCF VOYAGEURS. La proposition de loi relative aux SERM entend également donner une place à la *Société des Grands Projets (ex-Société du Grand Paris)* pour

valoriser son expertise dans la maîtrise d'ouvrage du Grand Paris Express (SERM, 2023)⁵³⁰. Suivant les contextes territoriaux et l'état d'avancement des projets, la création de sociétés publiques locales ou de syndicats mixtes de transport *ad hoc* est également envisagée. La multiplicité des acteurs nécessite ainsi une primauté et une responsabilité politiques claires dans un contexte de recomposition du paysage ferroviaire et des compétences territoriales. À ce titre, l'association *Objectifs RER Métropolitains* estime que « *l'élaboration d'une vision transpartisane est souhaitable pour des projets de long terme [...]. La définition d'un cadre permanent et dynamique de portage politique de l'ambition RER est une nécessité qui pourra prendre des formes juridiques variées selon les configurations géographiques et institutionnelles* » (OBJECTIFS RER MÉTROPOLITAINS, 2022)⁵³¹. La planification pluriannuelle dont dépend un projet de SERM nécessite ainsi un cadre et des modalités de gouvernance établies et partagées.

Ce cadre et ces modalités doivent par ailleurs permettre d'aborder les différents aspects du projet, et les moyens nécessaires à sa mise en œuvre : chantiers divers d'adaptation ou de régénération de l'infrastructure ferrée, acquisition de matériel roulant, transformation des points d'arrêts, tarification, information voyageurs, intermodalité. Pour la majorité des projets de SERM en cours, deux horizons temporels ont été retenus pour dérouler étape par étape la stratégie propre à chaque projet, pilotée par des équipes de projet dédiées qui agissent sous la maîtrise d'ouvrage des autorités organisatrices. Pour de nombreuses métropoles, l'année 2024-2025 constitue ainsi la première étape de lancement de leur projet de SERM avec un choc d'offre⁵³² initial à infrastructure constante, tandis qu'à moyen terme, 2030 constitue l'objectif d'aboutissement des projets. Toutefois, ces horizons sont tributaires de l'importance des travaux d'infrastructures nécessaires à la désaturation des étoiles ferroviaires, qui pourront dès lors repousser le déploiement des SERM au-delà de 2030. Afin de faciliter la mise en œuvre de ces projets, l'association *Objectifs RER Métropolitains* milite ainsi pour étendre « *à ces projets [le] cadre juridique et industriel qui a permis le succès opérationnel du métro du Grand Paris est à considérer, avec des procédures juridiques allégées et des sociétés de projets ad hoc* » (OBJECTIFS RER MÉTROPOLITAINS, 2022)⁵³³.

L'exploitation des futurs services express régionaux métropolitains représente également un enjeu non négligeable en matière de gouvernance et de pilotage. Elle répond en effet du cadre mis en place par

527 SNCF RÉSEAU (2020). *Op. cit.*, p.15.

528 OBJECTIF RER MÉTROPOLITAINS. *Op. cit.*

529 Entretien avec **André ROTH**, membre du bureau de l'Association des usagers des Transports Urbains de l'agglomération Strasbourgeoise (ASTUS). Propos recueillis le 6 avril 2021. Cf. Tome 2, **Annexe 02E**, p. 64.

530 Proposition de LOI N°1166 relative aux Services express régionaux métropolitains. « Article 2 »[En ligne] URL : https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/16/textes/11661166_proposition-loi#D_Article_2.

531 OBJECTIF RER MÉTROPOLITAINS. *Op. cit.*

532 En macroéconomie, la notion de **choc d'offre** décrit un événement soudain qui fait augmenter ou diminuer temporairement l'offre disponible pour des biens ou services. En matière de transport, le terme est employé dans sa définition positive, et consiste en une augmentation de l'offre de service suffisamment importante pour qu'un report modal s'opère de l'automobile vers le mode de transport concerné.

533 OBJECTIF RER MÉTROPOLITAINS. *Op. cit.*

la loi du 27 juin 2018 pour un Nouveau pacte ferroviaire (NPF, 2018)⁵³⁴, notamment en ce qui concerne l'ouverture à la concurrence des opérateurs ferroviaires. La mise en place d'un SERM soulève en outre une question centrale en matière de gouvernance. Les Régions sont chargées du transport ferroviaire et sont cheffes de file de l'intermodalité. Elles ont pour objectif de favoriser l'équité territoriale régionale. Les Métropoles, quant à elles, souhaitent avant tout promouvoir une intensification des services au sein de leur ressort territorial, si possible « sans contrepartie financière, puisqu'elles ne détiennent pas la compétence ferroviaire » (JEHANNO, MAHUTEAU, 2022)⁵³⁵. La mise en place d'un SERM nécessite ainsi une adaptation des schémas financiers et des cadres de gouvernance habituels pour dépasser la répartition des compétences (et donc des financements) prévues par le législateur au profit d'une « nouvelle logique de coopération » entre Régions et Métropoles pour le financement de l'exploitation des SERM (JEHANNO, MAHUTEAU, 2022)⁵³⁶. À ce titre, la loi d'Orientation des mobilités du 24 décembre 2019 permet aux Régions autant qu'aux Métropoles de prendre, suivant les configurations territoriales en présence, un rôle actif d'autorité organisatrice, voire de partager ce rôle (LOM, 2019)⁵³⁷.

Au regard de l'ampleur du défi technique et organisationnel que représente tout projet de SERM, le niveau d'investissements financiers requis est sans surprise extrêmement haut. Ainsi, « premier constat brut à rappeler : un service métropolitain au quart d'heure, c'est globalement un investissement d'un milliard d'euros » (JEHANNO, MAHUTEAU, 2022)⁵³⁸. Or les financements habituels — contrats de plan État-Région, contribution des collectivités concernées, versement mobilité, financements SNCF RÉSEAU — ne suffisent pas pour répondre aux besoins identifiés, et les récentes annonces concernant un plan d'avenir de 100 milliards d'euros à destination du ferroviaire manquent encore de précision. Objectif RER Métropolitains estime ainsi que « la valeur créée par les projets [...] en termes de développement économique et urbain constitue incontestablement une base pour asseoir des financements nouveaux [...]. En particulier, les solutions retenues en Île-de-France pour financer la construction du métro du Grand Paris doivent être considérées [...] » (OBJECTIF RER MÉTROPOLITAINS, 2022)⁵³⁹. D'autres pistes pourront également être explorées au cas par cas suivant les contextes de projet : valorisation foncière autour des gares, interfaçage des politiques tarifaires à l'échelle du territoire desservi (JEHANNO, MAHUTEAU, 2022)⁵⁴⁰...

534 LOI N°2018-515 du 27 juin 2018 pour un Nouveau pacte ferroviaire. URL : <https://www.legifrance.gouv.fr/dossierlegislatif/JORFDOLE000036708397/>.

535 JEHANNO, A. et MAHUTEAU, V. (2022). *Op. cit.*

536 *Idem.*

537 LOI N°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'Orientation des mobilités (1). URL : <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000039666574/>.

538 JEHANNO, A. et MAHUTEAU, V. (2022). *Op. cit.*

539 OBJECTIF RER MÉTROPOLITAINS. *Op. cit.*

540 JEHANNO, A. et MAHUTEAU, V. (2022). *Op. cit.*

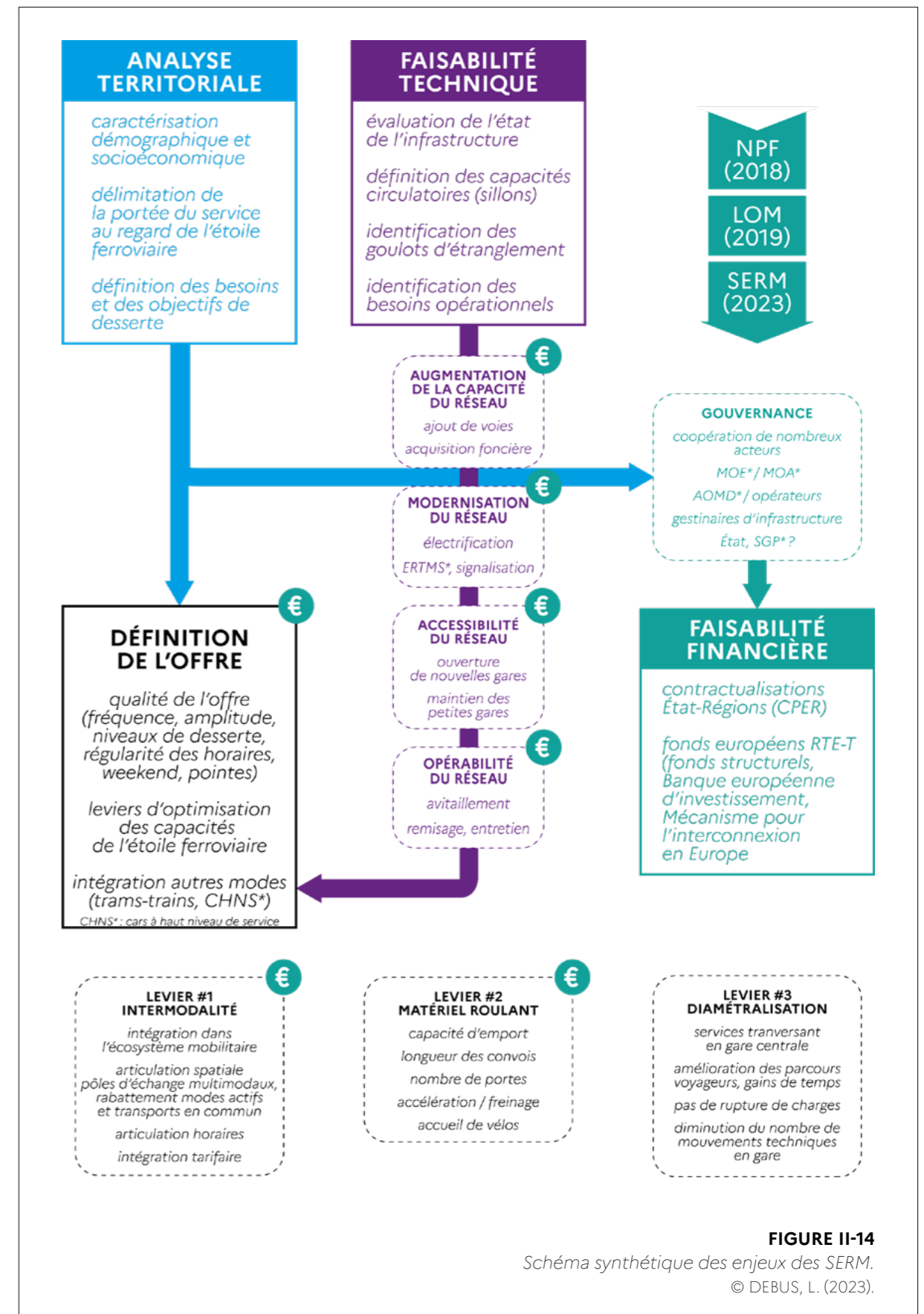


FIGURE II-14
Schéma synthétique des enjeux des SERM.
© DEBUS, L. (2023).

L'ensemble de ces enjeux de gouvernance, de pilotage et de financement des projets repose ainsi beaucoup sur la volonté des acteurs — politiques notamment — de coopérer. Nous verrons dans la seconde partie de cette recherche que ces questions ont été cruciales pour le développement et le lancement du Réseau express métropolitain européen de Strasbourg (REME).

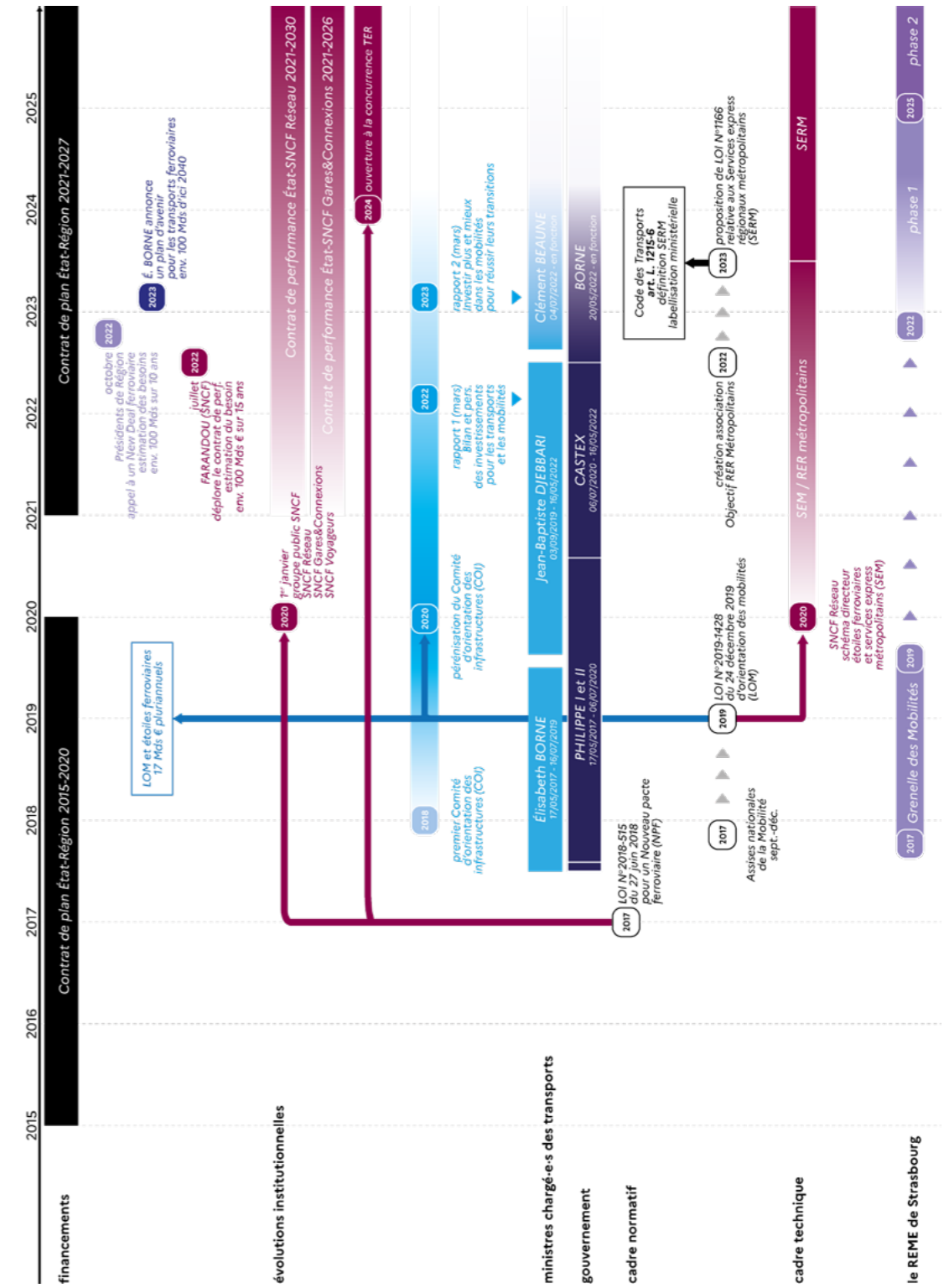


FIGURE II-15
Chronologie synthétique de l'émergence des SERM.
© DEBUS, L. (2023).

3. Conclusion — les trains du quotidien, une infrastructure territoriale pour aménager les régions métropolitaines

En quoi les réseaux de transports et plus particulièrement les services express régionaux métropolitains constituent-ils un outil d'aménagement des territoires métropolisés? La mobilité relève d'un enjeu sociétal, économique et environnemental de premier ordre. L'*aggiornamento* des systèmes de transport ferroviaires et la décarbonation de nos déplacements constituent des éléments de réponse aux recompositions spatiales et territoriales qui marquent les régions métropolitaines.

Le réseau de transport comme projet territorial négocié

En réponse aux hypothèses de cette recherche, ce chapitre a ainsi démontré à travers une approche réticulaire et aménagiste en quoi un réseau de transport est tout à la fois une réponse à l'espacement des objets géographiques, une infrastructure de communication au sein de laquelle des circulations mettent des points de l'espace en relation et les rendent accessibles, mais surtout un projet territorial négocié.

En effet, la réticulaire considère le réseau autant comme son objet d'étude que comme une grille de lecture spatiale et une boîte à outils conceptuelle. Comme réponse au problème de la distance, le principe de mobilité peut se définir comme une maîtrise de l'éloignement et repose sur la mise en mouvement des objets et des agents distants dans l'espace suivant le registre du déplacement. Le réseau de transport est donc support de déplacements. Dès lors, il fait également système en cela qu'il se constitue d'un ensemble de points localisés dans l'espace et reliés les uns aux autres suivant une logique prédéfinie par un ensemble d'arêtes. Cette caractéristique permet au réseau de jouer sur deux agencements différenciés de la proximité, entre logique topographique de coprésence — ce qui est à côté des gares — et logique topologique de cospatialité — ce qui est connexe, rendu accessible depuis les nœuds et points d'accès par le réseau —. Sur la base de cette infrastructure support, le réseau se trouve aussi être la superposition de couches de flux circulatoires, entre grande vitesse, grandes lignes, trains du quotidien et trains de fret. L'utilisation ainsi faite du réseau est dynamique et différenciée : tous les points d'accès et toutes les branches ne sont pas nécessairement activés par les mêmes types de flux au même moment ou de manière continue dans le temps. La nature et les volumes des éléments en transit sur le réseau demeurent en effet volatiles par nature, d'autant que passagers et marchandises ne circulent pas avec les mêmes impératifs de vitesse, de fréquence ou de sécurité. Aussi l'offre de service proposée pour un réseau de transport par un opérateur peut-elle impacter les flux de déplacement qui empruntent ce réseau, que ce soit dans les pratiques quotidiennes des voyageurs ou celles plus épisodiques. Les propriétés intrinsèques du réseau — configuration spatiale et hiérarchie

des points d'accès, fréquence et densité de l'offre de service... — forment ainsi une charpente spatiale et un agencement temporel qui influent sur les comportements de déplacement et sont à l'origine de reconfigurations territoriales variables dans la mesure où l'utilisateur opère un choix de déplacement au prisme des conditions d'accès à l'ensemble des ressources du territoire permises par l'organisation du réseau.

À l'instar d'autres infrastructures, la territorialité et la territorialisation des réseaux reposent en partie sur une épaisseur sociale (PLASSARD, 1993)⁵⁴¹. Un réseau de transport se révèle donc par ailleurs le résultat d'un processus transactionnel territorialisé. Il relève en effet d'un compromis négocié entre plusieurs acteurs. En fonction de ses compétences propres, une collectivité territoriale peut donc prendre part à la conception et au financement de politiques de mobilité qui obéissent aux réalités géographiques et répondent d'une stratégie territoriale. Elle propose alors un projet de réseau sur la base des besoins effectifs du territoire en matière de déplacements. Ce projet est ensuite mis en œuvre et adapté en fonction des capacités de l'infrastructure et de son gestionnaire et prend la forme d'une offre de service proposée par un opérateur de transport. Émanation d'un pouvoir politique, le réseau voit ainsi la matérialisation d'une intention et d'un potentiel de connexion en une connexion effective dans l'espace. Celle-ci illustre alors le rôle des transports dans la structuration spatiale et temporelle des territoires qu'ils desservent et contribuent à aménager.

L'émergence des services express régionaux métropolitains en France

Le ferroviaire ne déroge pas à cette analyse. En tant que structure spatiale, il organise les flux, crée du lien et hiérarchise les points au sein d'un espace fonctionnel. En tant qu'infrastructure territoriale, il contribue à l'appropriation des espaces accessibles à ses usagers, participe de la constitution d'une identité territoriale, incarne un ensemble d'intentions individuelles et collectives et se fait l'émanation d'un pouvoir éminemment territorial.

L'organisation des services ferroviaires de voyageurs sur le réseau ferré national dessine deux territorialités, construites sur des logiques distinctes de desserte spatiale. La première relève des trains d'équilibre du territoire, des grandes lignes et de la grande vitesse (TGV, TET) qui connectent rapidement entre eux les plus grands pôles métropolitains français suivant un principe de réticularité et une configuration spatiale discontinue. La seconde relève au contraire des trains (TER, RER) qui innervent les régions et rabattent les flux vers les métropoles et les grandes lignes depuis un grand nombre de

541 PLASSARD, Fr. (1993). *Op. cit.*

gares réparties sur le territoire régional. Ces deux régimes de territorialité coexistent et assurent ainsi la bonne accessibilité des territoires en général et des grandes villes en particulier depuis l'échelle locale régionale jusqu'à l'échelle européenne. Force est toutefois de constater l'incurie dont souffre de longue date le réseau ferré national. Celle-ci résulte de plusieurs décennies d'investissements insuffisants et largement déséquilibrés au profit d'une volonté politique de développement de lignes à grande vitesse, et au détriment d'une bonne gestion patrimoniale et de la modernisation du réseau capillaire existant au profit de la desserte des régions métropolitaines.

Cette approche semble toutefois s'infléchir quelque peu au regard de la priorité désormais donnée au transport du quotidien par la loi d'Orientation des mobilités (2019). Elle renforce la place du ferroviaire au service d'une décarbonation des déplacements et d'une transition énergétique et vertueuse des territoires, et plus particulièrement des grandes aires métropolisées. Étalement urbain, pression foncière, déplacements pendulaires plus longs et plus fréquents, congestion des infrastructures routières, pollution atmosphérique... Les métropoles sont en effet aujourd'hui victimes de leur attrait et le transport ferroviaire capacitaire présente un potentiel important pour relever ces défis. SNCF RÉSEAU a ainsi été mandatée pour développer un *Schéma directeur des services express métropolitains (SEM) et des étoiles ferroviaires* (2022)⁵⁴², dans le but de reconfigurer les systèmes de transport des métropoles autour des trains du quotidien et des gares. Plusieurs grandes agglomérations françaises réfléchissent depuis au lancement de «*RER métropolitains*», et Strasbourg a inauguré le sien en décembre 2022. Dans un souci d'accélération des projets et d'harmonisation des démarches, une proposition de loi relative aux services express régionaux métropolitains (SERM) (2023)⁵⁴³ fixe des critères de labellisation de ces projets comme offre de service qualitative, proche de celle d'un transport urbain intégrée à l'écosystème mobilitaire régional et affranchie du périmètre métropolitain. Les SERM sont ainsi de nature à pouvoir renouveler le cadre spatio-temporel des espaces périurbains, préurbains et ruraux du bassin métropolitain en redéfinissant la localisation des points d'arrêt, le mode d'exploitation des lignes (diamétralisation, recouvrement), la fréquence des arrêts, l'amplitude horaire du service, et la régularité des trains (cadencement, offre continue tout au long de la journée)... Le caractère attractif et la réussite des projets de SERM qui voient peu à peu le jour en France reposent donc sur la densification de l'offre, l'évolution du paysage ferroviaire français et la recherche de modalités de gouvernance et de financement. Car si «*le système de transport se conçoit commercialement dans l'espace, sa mise en service rencontre le territoire*» (BOURSIER-MOUGENOT et OLLIVIER-TRIGALO, 1993)⁵⁴⁴.

542 SNCF RÉSEAU (2020). *Op. cit.*

543 PROPOSITION DE LOI N°1166 relative aux Services express régionaux métropolitains (SERM). URL : https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/16/textes/l16b1166_proposition-loi.

544 BOURSIER-MOUGENOT, I. et OLLIVIER-TRIGALO, M. (1993). *Op. cit.*, pp 27-28.

DEUXIÈME PARTIE

Strasbourg, laboratoire
d'une construction métropolitaine
autour des mobilités ferroviaires

Face aux enjeux de la métropolisation à outrance, la loi d’Orientation des mobilités inscrit dans le marbre le regain d’intérêt récent porté par l’État et la SNCF pour les trains du quotidien. Ces derniers — réseaux express régionaux franciliens ou suisses (RER), *Stadtschnellbahn* allemands (*S-Bahn*), futurs services express régionaux métropolitains — peuvent constituer l’une des solutions pérennes et complémentaires aux offres de transport urbain (bus, tramways...) pour structurer les déplacements polarisés à l’échelle de régions métropolitaines en expansion.

Ce contexte conduit aujourd’hui une dizaine de Métropoles à se lancer dans des projets ferroviaires, dans l’optique de restructurer leur bassin de mobilité autour du train. Suivie par Bordeaux, Nice, Grenoble et Marseille, Strasbourg fait figure de précurseuse sur le sujet. Le projet de mise en œuvre d’un SERM pour desservir la « métropole des Deux Rives » est en effet aujourd’hui l’un des plus aboutis. Si le contrat de plan État-Région (CPER) de 2015-2022 a permis d’instruire un certain nombre d’études de faisabilité et de capacité du nœud ferroviaire de Strasbourg dès 2017 (Région Grand Est, 2019; 2020; 2021; 2022)⁵⁴⁵, l’idée d’une offre de type RER est soutenue de longue date au sein des documents de planification métropolitains (PLUi, 2019 a; SCOTERS, 2016)⁵⁴⁶ et attendue depuis plus longtemps encore par la société civile (TC-Alsace, 2011; ASTUS, 2017)⁵⁴⁷. Grâce à ce train d’avance et dans ce contexte porteur, la première phase de son *Réseau express métropolitain européen* (REME) a ainsi pu être inaugurée — non sans quelques difficultés à l’allumage — au service annuel 2023 de la SNCF, le 11 décembre 2022. Il joue ainsi aujourd’hui le rôle de réseau martyr ou d’expérimentation au fil de l’eau dans l’invention et le calibrage de services express régionaux métropolitains — ce avant même l’adoption de la proposition de loi relative aux SERM (2023)⁵⁴⁸ —, qui ont vocation à être lancés dans d’autres grandes villes françaises.

-
- 545 RÉGION GRAND EST (2019). *Délibération N°19SP-1125 du 20 juin 2019 : Réseau Express Métropolitain de Strasbourg — Projet d’aménagement autour du nœud ferroviaire*. [En ligne] consulté le 17 août 2022. URL : <https://www.grandest.fr/deliberations/>.
RÉGION GRAND EST (2020). *Délibération N°20CP-1792 du 27 novembre 2020 : CPER 2015-2020 Études pour le développement du Réseau Express Métropolitain de Strasbourg*. [En ligne].
RÉGION GRAND EST (2021). *Délibération N°21CP-978 du 19 novembre 2021 : Financement de six études ferroviaires dans le cadre du projet de Réseau Express Métropolitain Européen de Strasbourg au titre du CPER 2015-2022*. [En ligne].
RÉGION GRAND EST (2022). *Délibération N°22SP-356 du 27 janvier 2022 : Réseau Express Métropolitain Européen Strasbourgeois — Protocole d’Accord avec l’Eurométropole de Strasbourg*. [En ligne].
- 546 EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG (2019 a). *Projet d’aménagement et de développement durable*, 57 pp, pp 13-19.
SYNDICAT MIXTE DU SCOTERS (2016). *Projet d’aménagement et de développement durable*, 33 pp, p. 10.
- 547 L’association **TC-Alsace** tient un forum en ligne sur lequel les premiers fils de discussion au sujet d’un RER strasbourgeois remontent à 2011. [En ligne] consulté le 17 août 2022. URL : <https://forums.tc-alsace.eu/viewtopic.php?f=12&t=70&sid=8922ad23a20922500a2103bf592e937>.
- AHMED IBIRO, I. (2017). *Étude prospective sur le développement de l’offre ferroviaire périurbaine de l’Eurométropole de Strasbourg*, Université de Strasbourg, Faculté de Géographie et d’Aménagement, Master 1, ASTUS et FNAUT Alsace, 70 pp.
- 548 Proposition de LOI N°1166 relative aux services express régionaux métropolitains. [En ligne] URL : https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/16/textes/l16b1166_proposition-loi#.

Au regard de la portée territoriale du REME aussi bien que de son caractère hautement technique, l'Eurométropole de Strasbourg — bien que volontariste — n'a pas pu agir seule sur ce dossier. L'organisation du transport ferroviaire régional est en effet avant tout une compétence exercée par la Région Grand Est. Aussi, dès le départ, la conception du projet incarne-t-elle une forme d'action publique territoriale, et relève-t-elle d'une coopération entre plusieurs institutions politiques, administratives ou techniques concurrentes, à la hiérarchie complexe, et qui dispose chacune de compétences propres et d'une certaine autonomie d'action (DURAN et THOENIG, 1996)⁵⁴⁹. Plus particulièrement, le développement du REME s'inscrit dans une perspective d'action publique métropolitaine (LEFÈVRE, 2009; DEVISME et FORT-JACQUES, 2022)⁵⁵⁰. Les contours de celle-ci manquent toutefois encore de netteté : bien qu'elles aient été « affirmées » sur le plan institutionnel (MAPTAM, 2014)⁵⁵¹, les Métropoles restent confrontées à la fragmentation des territoires métropolisés, et leur action limitée par leur périmètre d'intervention, leur champ de compétence et les enjeux de l'interterritorialité (VANNIER, 2008; ARAB, IDT et LEFEUVRE, 2009)⁵⁵².

Cette seconde partie développe une monographie du projet de Réseau express métropolitain et européen de Strasbourg. Le propos qu'il expose vise à comprendre dans quelle mesure ce nouveau réseau ferroviaire et routier participe — depuis sa genèse jusqu'à son lancement effectif — d'une reterritorialisation de l'espace strasbourgeois, par le redimensionnement de sa portée et la reconfiguration de son arène métropolitaines. Il met ainsi en lumière les spécificités territoriales et le caractère expérimental d'un projet inventé chemin faisant.

Les principes du REME se sont en effet largement étoffés et ont gagné en notoriété lors d'un « Grenelle des Mobilités ». Cette démarche de concertation multiacteur a été coorganisée entre 2017 et 2020 par la Ville et l'Eurométropole de Strasbourg, le Conseil régional et le Conseil départemental en partenariat avec la Préfecture du Bas-Rhin, et a abouti à la coproduction d'une vision territoriale et d'une stratégie d'action partagée. Celles-ci ne se fondent plus sur une opposition entre un centre et ses périphéries

549 DURAN, P., THOENIG, J.-Cl., (1996). « L'État et la gestion publique territoriale ». In *Revue française de sciences politiques*, N°46, pp 580-623.

550 LEFÈVRE, Chr. (2009). *Gouverner les métropoles*, Paris, Éd. L.G.D.J. L'extenso, coll. *Politiques locales*, 115 pp.
DEVISME, L. et FORT-JACQUES, Th. (2022). *Transformations de l'action publique métropolitaine. Le laboratoire nantais et ses nouveaux objets*, Paris, Éd. Autrement, coll. *POPSU*, 112 pp.

551 LOI N°2014-58 du 27 janvier 2014 de Modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (1) (MAPTAM). URL : <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000028526298/>.

552 VANNIER, M. (2008). *Le pouvoir des territoires — Essai sur l'interterritorialité*, Paris, Éd. Economica Anthropos, 160 pp.
ARAB, N., IDT, J., LEFEUVRE, M.-P. (2009). « Actions publiques métropolitaines : entre concurrences et coopérations ». In BOURDIN, A. et PROST, R. (dir.). *Projets et stratégies urbaines : regards comparatifs*, Marseille, Éd. Parenthèses, 256 pp, pp 188-202.

marginalisées (CAGÉ, 2021)⁵⁵³. Elles considèrent au contraire la région métropolitaine comme un ensemble cohérent grâce à la restructuration du système mobilitaire métropolitain et de l'ensemble des déplacements périurbains autour d'un réseau de transport capacitaire bimodal — ferroviaire et routier — articulé à l'offre de transport urbain.

Dans le prolongement conceptuel des chapitres qui précèdent, les chapitres qui suivent proposent une chronique et une analyse du projet de REME. Ils s'arcbutent et valorisent l'approche qualitative et le travail de terrain explicités en introduction à cette recherche. Le troisième chapitre aborde la genèse du projet de REME au prisme de la démarche du Grenelle des Mobilités, comprise comme plateforme de discussion, de négociation et de construction d'un consensus de projet autour d'un espace métropolitain fonctionnel à aménager par les transports : le bassin de mobilité. Le quatrième chapitre se concentre sur la définition et la portée du REME de Strasbourg dans ses dimensions spatiales et politiques. Il expose en particulier la reconfiguration de l'arène métropolitaine constituée autour du nouveau réseau, et l'invention par les acteurs — Région Grand Est et Eurométropole de Strasbourg en tête — de modalités de gouvernance *ad hoc* inédites.

553 CAGÉ, A. (2021). *Des marges au centre : mettre le respect au cœur des relations métropolitaines*, Paris, Éd. Autrement, coll. *POPSU*, 37 pp.

CHAPITRE 3

Aux origines du REME, le Grenelle des Mobilités (2017-2020) : objets, acteurs et régulation d'un processus de construction métropolitaine

La grande ville définit sa singularité non comme condition, mais comme projet.

(GUILLEMOT et alii, 2010)⁵⁵⁴

L'action métropolitaine « *vise à créer, développer, faire fonctionner des métropoles (par exemple, en se référant à des standards métropolitains, au maintien dans la catégorie des métropoles, ou en participant à des organisations dites métropolitaines) [...] La métropole est d'abord ce que les acteurs qui la produisent croient qu'elle est et veulent qu'elle soit* » (BOURDIN, 2015)⁵⁵⁵. Cette perspective constructiviste et performative proposée par le sociologue Alain BOURDIN se retrouve dans la notion de « *construction métropolitaine* », qui fait écho au *bauen* heideggérien abordé au chapitre précédent. La métropole peut ainsi s'appréhender comme un « *édifice* » territorial, ce qui implique pour BOURDIN qu'elle puisse être observée au prisme des trois dimensions de l'action métropolitaine (BOURDIN, 2015)⁵⁵⁶:

- La *nature* des objets que suscite et produit l'action ;
- Les *acteurs* qui y prennent part ;
- Les *formes* et *modalités* de *régulation* qu'ils donnent au jeu métropolitain.

554 GUILLEMOT, L., CHAVINIER, E., LEVY, J. et BEAUDE, B. (2010). « Little Big City ». In *L'information géographique*, N°74, pp 105-128, p. 105.

555 BOURDIN, A. (2015). « L'action métropolitaine, version française ». In *Espaces et sociétés*, N°160-161, pp 173-187, p. 175.

556 *Idem*.

L'objet en question est le système mobilitaire strasbourgeois. Or les mobilités, de nature fluide, transgressent les limites réglementaires rigides des territoires institutionnels et ne font sens qu'à une échelle *ad hoc*. En ce sens, les politologues Stéphane NAHRATH et Frédéric VARONE proposent une lecture au prisme de l'action publique de la notion d'« *espace fonctionnel* », compris dès lors comme :

Un champ au sein duquel se construit un problème collectif à résoudre, reconnu politiquement comme tel (c'est-à-dire au travers de luttes politiques) par divers acteurs privés et publics. Il représente ainsi le périmètre social ou géographique qui est accepté comme pertinent pour gérer ledit problème. Il fonctionne également comme l'espace politique légitime et adéquat, en termes d'efficacité présumée, pour arbitrer les rivalités entre les producteurs et les destinataires des biens et services en jeu. Plus encore, il matérialise souvent le lieu de (re) définition et de (re) distribution des droits de propriété, de disposition, d'accès et d'usage de ceux-ci.

(NAHRATH et VARONE, 2007)⁵⁵⁷

Ici, la définition de l'objet permet de circonscrire le périmètre de l'action métropolitaine. L'espace fonctionnel est intrinsèquement lié à la définition des problèmes dont il peut être affecté, autant qu'à celle des modalités de résolution que les pouvoirs publics peuvent mettre en œuvre en réponse à ceux-ci.

Par ailleurs, la métropolisation n'est pas sans conséquences. À l'instar des enjeux d'artificialisation des sols, d'étalement urbain et de pression sur les ressources territoriales, les modes de vie et les habitudes de déplacement obèrent eux aussi la soutenabilité d'un développement métropolitain. Ainsi, pour Strasbourg, si l'intégration à la mondialisation a permis une certaine forme de croissance économique et urbaine, elle est également source d'un vaste ensemble de problèmes que l'Eurométropole seule n'est pas en mesure de résoudre, soit parce qu'ils dépassent son ressort territorial, soit parce que les réponses à apporter outrepassent ses compétences institutionnelles. La question des déplacements relève des deux. Une solution se trouve alors dans la coopération et l'interterritorialité : le développement du réseau de tramway à partir des années 1990 s'inscrivait déjà dans cette logique (ARAB, 2004)⁵⁵⁸. Celui-ci n'a toutefois été pensé qu'à l'aune du territoire institutionnel de la Communauté urbaine puis de l'Eurométropole de Strasbourg, et non au sein de l'espace fonctionnel métropolitain du bassin de mobilité strasbourgeois.

En réponse à la problématique de l'intensification des flux liés à la métropolisation alsacienne, et dans le cadre d'une réduction des pollutions dues à la circulation et la congestion automobile dans l'agglomération⁵⁵⁹, les trains du quotidien — à travers le projet de *Réseau express métropolitain européen* (REM d'abord, puis REME) — se révèlent être le mode de transport et l'outil de structuration adapté à la configuration spatiale de la région métropolitaine strasbourgeoise. Si l'idée d'un « *RER* » est localement ancienne, le REME a principalement été formalisé et a gagné en notoriété dans le cadre du Grenelle des Mobilités, entre 2017 et 2020. Sur la base du constat partagé de la proche saturation de l'édifice mobilitaire local⁵⁶⁰, cette consultation de l'ensemble des acteurs sectoriels, associatifs et territoriaux vise alors à réfléchir au futur décarboné du territoire métropolitain et aux projets de transport et de mobilité à mener pour le concrétiser.

Il s'agit donc de voir comment cette conférence des parties — instrument d'une forme de coopération interterritoriale — constitue le lieu d'organisation de l'action métropolitaine au travers des dispositifs mis en place, des acteurs en présence et des objets qu'ils œuvrent à coconstruire dans l'optique d'une restructuration de la région métropolitaine strasbourgeoise autour du REME.

557 NAHRATH, S. et VARONE, Fr. (2007). « Les espaces fonctionnels comme changements d'échelles de l'action publique ». In FAURE, A., LERESCHE, J.-Ph., MULLER, P. et NAHRATH, S. (dir.). *Action publique et changements d'échelles : les nouvelles focales politiques*, Paris, Éd. L'Harmattan, 380 pp, pp 235-249, p. 237.

558 ARAB, N. (2004). *L'activité de projet dans l'aménagement urbain. Processus d'élaboration et modes de pilotage : les cas de la ligne B du tramway strasbourgeois et d'Odysseum à Montpellier*, thèse de doctorat en urbanisme et aménagement, Marne-la-Vallée, École Nationale des Ponts et Chaussées, 508 pp.

559 Cf. Tome 2, **Annexe 03E**, pp 221-236.

560 Cf. Tome 2, **Annexe 03A-03E**, pp 162-224.

1. Une démarche partenariale et itérative : de l'identification d'un « problème collectif » à la mise en récits et en images d'une vision territoriale

1.1. La nécessité de repenser le bassin de mobilité de la métropole strasbourgeoise

L'assimilation de l'espace fonctionnel de la métropole strasbourgeoise à son bassin de mobilité conduit à la définition d'un « problème collectif » (NAHRATH et VARONE, 2007)⁵⁶¹, celui que pose l'augmentation continue des flux automobiles et la congestion des grands axes et réseaux de transport pour les qualités de l'air et de vie. Sa résolution par les acteurs publics va prendre la forme d'une démarche partenariale expérimentale de concertation — le *Grenelle des Mobilités* (GDM) —, avec pour finalité de :

... construire ensemble les projets, le plus souvent partenariaux, qui redessinent le système de mobilité et l'aménagement de la région métropolitaine strasbourgeoise. Les mots importants sont « ensemble », mais aussi « aménagement ». Car il n'y a pas de projet de mobilité sans que derrière il y ait aussi un projet d'aménagement, qu'il soit conscient ou inconscient, explicite ou implicite, mais de facto, lorsque l'on fabrique un projet de mobilité, l'on fait aussi de l'aménagement du territoire.

(VIMBERT et MARX, 2019)⁵⁶²

L'un des objectifs sous-jacents consiste à engager collectivement la réduction des dépassements de polluants atmosphériques, des émissions de gaz à effet de serre (cible de 40,0 % pour 2030, et de 75,0 % pour 2050), et de consommation énergétique (20,0 % pour 2030, 50,0 % pour 2050). En effet, la Région Grand Est constitue la cinquième région de France avec près de 2 244 000 actifs en 2016, et monte sur la première marche du podium à considérer que plus de quatre actifs sur dix vont travailler chaque jour en dehors de leur intercommunalité de résidence, parfois à destination d'un pays limitrophe. Sur les périodes intercensitaires 2006-2011 et 2011-2016, la part moyenne de ces navetteurs dans la population active occupée a par ailleurs progressé de manière plus importante au sein du Grand Est (+ 4,6 points) qu'au niveau national (+ 3,8 points) : les frontaliers représentent ainsi 18,3 % des déplacements pendulaires régionaux et expliquent à eux seuls plus du quart de cette hausse des navettes professionnelles (INSEE, 2019)⁵⁶³.

561 NAHRATH, S. et VARONE, Fr. (2007). *Op. cit.*, p. 237.

562 Présentation de **Benoît VIMBERT** et **David MARX** de l'Agence d'urbanisme Strasbourg Rhin supérieur (ADEUS). Cf. Tome 2, **Annexe 03A**, p. 163.

563 INSEE (2019). « Analyses Grand Est. Quatre actifs sur dix quittent chaque jour leur intercommunalité pour aller travailler ». [En ligne] consulté le 29 juillet 2022. URL : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/4207097>.

À ce titre, l'Eurométropole de Strasbourg se révèle de loin l'intercommunalité la plus attractive à l'échelle du Bas-Rhin au regard du nombre de trajets dont elle est le point d'origine ou de destination (SRADDET, 2017)⁵⁶⁴. Dans la grande majorité des cas, ces flux traduisent une pratique importante de l'autosolisme⁵⁶⁵. Dans le périmètre de l'ancien département, une voiture compte ainsi en moyenne 1,38 occupant à son bord tous motifs confondus. Cela dit, ce taux d'occupation baisse à 1,04 personne par véhicule pour les 500 000 trajets domicile-travail journaliers. En outre, « sur un total de plus de 100 000 déplacements quotidiens domicile/travail liés à des actifs travaillant à Strasbourg, 96,0 % des allers-retours directs [...], quelle que soit la zone géographique, sont réalisés par un individu voyageant seul » (ADEUS, 2014)⁵⁶⁶. Le diagnostic du SRADDET sur le transport de passagers souligne toutefois d'importantes différences de parts modales pour les modes collectifs sur les axes routiers les plus congestionnés (SRADDET, 2019)⁵⁶⁷ : plus la congestion est faible, moins ils sont utilisés sur ces axes, ce qui fait conclure à la Région Grand Est que le développement de l'attractivité des transports en commun implique autant une amélioration de leur offre qu'une augmentation des contraintes qui pèsent sur l'automobile en matière de stationnement et de restriction d'usage. L'Agence d'urbanisme de Strasbourg Rhin supérieur (ADEUS) note en outre qu'à l'échelle du Bas-Rhin, en 2014, près de la moitié des actifs (48,0 %) effectuait en véhicule individuel des déplacements de proximité⁵⁶⁸ qui auraient pu être réalisés à pied, à vélo ou en transport en commun (ADEUS, 2014)⁵⁶⁹. Toutefois, elle souligne également que « malgré leur nombre, ils ne contribuent que de façon marginale au total des kilomètres parcourus en voiture particulière et aux émissions de polluants »

564 SRADDET (2017). *Eurométropole de Strasbourg : portrait d'agglomération*, 8 pp, p. 3.

En 2013, 75 000 des 245 000 emplois de l'Eurométropole étaient occupés par des personnes non résidentes. En 2016, l'on comptait ainsi près de 80 000 déplacements à destination des communes de l'Eurométropole.

Au nord, ils sont issus de la Communauté d'agglomération de Haguenau (9 500 navetteurs) et de la Communauté de communes du Pays rhénan (5 150 navetteurs). Au sud, ils ont pour origine principale la Communauté de commune du Canton d'Erstein (8 000 navetteurs). À l'ouest, ils proviennent des Communautés de communes de Kochersberg-Ackerland (6 950 navetteurs), de la région de Molsheim-Mutzig (6 300 navetteurs) et de la Mossig et du Vignoble (4 550 navetteurs) autour de Wasselonne.

Près d'une dizaine d'autres intercommunalités envoyait quotidiennement entre 1 000 et 3 500 navetteurs vers l'Eurométropole. À l'inverse, l'Eurométropole émet quotidiennement de nombreux flux sortants, dirigés pour l'essentiel vers les principaux parcs d'activités commerciales ou industrielles du département ou de l'Ortenau. L'Allemagne est ainsi la première destination de ces flux (3 900 navetteurs), suivie de près par les Communautés d'agglomération de Molsheim-Mutzig à l'ouest (3 700 navetteurs) et de Haguenau au nord (3 650 navetteurs). Les actifs métropolitains se rendent également dans la Communauté de communes du Canton d'Erstein (2 100 navetteurs), les Communautés d'agglomération de Colmar et de la Basse-Zorn autour d'Hochfelden et la Communauté de communes du Pays de Sainte-Odile autour d'Obernai (entre 1 000 et 1 200 navetteurs quotidiens pour ces intercommunalités).

565 L'**autosolisme** désigne une pratique de mobilité individuelle : la conduite solitaire d'une automobile par un individu pour ses déplacements. Cf. Tome 2, **Annexe 03E**, *Strasbourg et le Bas-Rhin confrontés à l'autosolisme et à la pollution atmosphérique*, pp 221-226.

566 ADEUS (2014). « L'usage de la voiture particulière au rythme des pendulaires ». In *Les Notes de l'ADEUS*, N°144, 8 pp, p. 2.

567 SRADDET (2019). *Annexe N°2 : diagnostic thématique transport de voyageurs*, 74 pp, p. 50.

568 La **proximité** est définie par l'ADEUS comme un rayon de cinq kilomètres autour d'un point.

569 ADEUS (2014). *Op. cit.*, p. 4.

(ADEUS, 2014)⁵⁷⁰ au regard leur courte portée. Ce n'est pas le cas pour l'autre moitié : près de 80,0 % de ces actifs vivent dans des espaces périurbains, peu dotés en offre de transport en commun, et sont donc en grande partie contraints à l'utilisation de l'automobile. Au regard des distances qui séparent leur lieu de travail de leur résidence, ces individus génèrent de grands flux pendulaires quotidiens, très carbonés et plus impactant en matière de nuisances environnementales et sanitaires (ADEUS, 2014)⁵⁷¹.

À lui seul, le phénomène d'heure de pointe en lien avec un motif professionnel est source de nombreux risques : en 2013, le Bas-Rhin a subi quatre-vingt-six jours de dépassement des niveaux recommandés pour les pollutions aux particules d'un diamètre inférieur à 10 µm (PM₁₀) (ADEUS, 2014)⁵⁷². Le 12 juillet 2017, le Conseil d'État a ordonné au gouvernement français d'œuvrer à la réduction immédiate des concentrations de dioxyde d'azote (NO₂) et de PM₁₀ pour la douzaine d'agglomérations françaises qui ne respecte pas les seuils fixés par la directive européenne sur la qualité de l'air (CONSEIL D'ÉTAT, 2021)⁵⁷³. L'inaction politique en la matière, et les dépassements systématiques depuis 2010 de la limite de NO₂, ont ainsi valu à la France une condamnation par la Cour de Justice de l'Union européenne le 24 octobre 2019 (AGENCE FRANCE-PRESSE, 2019)⁵⁷⁴, et au gouvernement de l'être par le Conseil d'État en juillet 2020 pour les mêmes raisons.

Outre ces enjeux environnementaux et sanitaires, la démarche de Grenelle s'inscrit par ailleurs dans la continuité des réformes territoriales engagées jusqu'alors. En matière de gouvernance, elle entend tirer parti des reconfigurations induites entre autres par la loi du 27 janvier 2014 de Modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM, 2014)⁵⁷⁵ et la loi du 7 août 2015 portant Nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRÉ, 2015)⁵⁷⁶. En outre, en mai 2017, l'élection d'Emmanuel MACRON se traduit également par l'annonce de la tenue d'Assises nationales de

570 ADEUS (2014). *Op. cit.*, p. 4.

571 *Idem.*

572 *Ibidem.*

573 CONSEIL D'ÉTAT (2021). « Pollution de l'air : le Conseil d'État condamne l'État à payer 10 millions d'euros ». [En ligne] consulté le 4 août 2022. URL : <https://www.conseil-etat.fr/actualites/pollution-de-l-air-le-conseil-d-etat-condamne-l-etat-a-payer-10-millions-d-euros>.

574 AGENCE FRANCE-PRESSE (2019). « Pollution de l'air : la France condamnée pour dépassement systématique du seuil de dioxyde d'azote, Strasbourg concerné ». [En ligne] consulté le 3 août 2022. URL : <https://www.dna.fr/france-monde/2019/10/24/depuis-2010-la-france-depasse-systematiquement-le-seuil-limite-de-dioxyde-d-azote>.

575 LOI N°2014-58 du 27 janvier 2014 de Modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (1) (MAPTAM). URL : <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000028526298/>.

576 LOI N°2015-991 du 7 août 2015 portant Nouvelle organisation territoriale de la République (1) (NOTRÉ). URL : <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000030985460/>.

la Mobilité⁵⁷⁷ en vue d'élaborer une loi d'Orientation des mobilités (LOM, 2019)⁵⁷⁸. Ce contexte national se caractérise aussi par le désengagement de l'État du financement de certaines grandes infrastructures (VIMBERT, 2021)⁵⁷⁹, alors que les collectivités locales sont confrontées à la réalité pécuniaire de leur fonctionnement (VIMBERT et MARX, 2019)⁵⁸⁰. Ainsi, à titre d'exemple, chaque année, la Région Grand Est attribue autour de 867 millions d'euros pour les transports interurbains dont elle a la charge. Si 82,0 % de cette enveloppe budgétaire est destinée à couvrir les coûts de production de l'offre de service, le reste est alloué à l'investissement. Or chaque investissement se répercute ensuite en matière de fonctionnement, et grève d'autant plus la marge de manœuvre des collectivités.

L'ensemble de ces raisons galvanise les exécutifs locaux de l'Eurométropole et du Conseil régional :

Tout [...] vient d'un échange entre Philippe RICHERT, à l'époque président de la Région Grand Est, et Robert HERRMANN, président de l'Eurométropole. [...] L'on ne tient plus les engagements de l'État en matière de grandes infrastructures, ce qui est inacceptable pour les collectivités locales. Je pense qu'il y a ce premier facteur-là qui consiste à dire « non, il faut que nous ayons collectivement, au niveau local, une vision qui nous permette de justifier les investissements que l'État avait priorisés et avait actés ».

(VIMBERT, 2021)⁵⁸¹

Et c'était le moyen de rassembler tout le monde. C'est comme cela que c'est né en fait : c'est né d'une panne d'idée. Ou d'une panne de projet collectif, de projet partagé. En somme, de choses qui partaient un peu dans tous les sens, avec des revendications qui étaient certainement légitimes, mais qui n'étaient pas cohérentes [...] [parce] qu'institutionnellement, ces questions relèvent d'autorités très différentes, certes autorités organisatrices, mais pas que : la Région, le Département (pour ce qui était, à l'époque en tout cas, du transport scolaire), la Ville, mais aussi les Allemands (parce que nos bus et le tram, ils vont de l'autre côté de la frontière), et puis l'État aussi, parce qu'à un moment donné il faut racheter des terrains et il faut traiter des problèmes d'aménagement du territoire... Cela permettait de mettre absolument tout

577 Les **Assises de la Mobilité** se sont tenues du 19 septembre au 13 décembre 2017. Cette démarche de concertation a permis de recueillir les attentes des territoires, des citoyens et des acteurs du secteur des transports en vue de définir et réactualiser le cadrage politique en matière de mobilité (la précédente loi en la matière, la loi d'Orientation des transports terrestre ou LOTI, a été adoptée en 1984). La question des transports du quotidien a été au cœur des débats. Au total, ces Assises ont donné lieu à près de 2000 propositions et 200 cahiers d'acteurs.

578 LOI N°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'Orientation des mobilités (LOM). URL : <https://www.legifrance.gouv.fr/dossierlegislatif/JORFDOLE000037646678/>.

579 Entretien avec **Benoît VIMBERT**, responsable du pôle Mobilité auprès de l'Agence d'urbanisme Strasbourg Rhin supérieur. Propos recueillis le 16 février 2021. Cf. Tome 2, **Annexe 02D**, p. 50.

580 Présentation de **Benoît VIMBERT** et **David MARX** de l'Agence d'urbanisme Strasbourg Rhin supérieur (ADEUS). Cf. Tome 2, **Annexe 03A**, p. 163.

581 Entretien avec **Benoît VIMBERT**. Cf. Tome 2, **Annexe 02D**, p. 50.

le monde ensemble et de dire : écoutez, on a un projet commun, et ce projet, il doit dépasser le cadre de la métropole institutionnelle. [...] Il faut qu'il soit un instrument de l'aménagement du territoire et c'est la raison pour laquelle tout le monde a adhéré.

(HERRMANN, 2021)⁵⁸²

À la suite des Assises nationales de la Mobilité, les deux collectivités cosignent alors un manifeste commun, intitulé *Pour un Grenelle des Mobilité : ouvrons le débat!* (ADEUS, 2017)⁵⁸³. Autour de ce premier document, le Conseil départemental et la Préfecture du Bas-Rhin se joignent à l'entreprise pour «faire quelque chose ensemble» (VIMBERT et MARX, 2019)⁵⁸⁴. L'ADEUS est mandatée pour orchestrer la démarche, animer la consultation et synthétiser les éléments qui en ressortent. Sa première action — outre ce manifeste initial — est de dresser un état des lieux cartographique de «l'ensemble des projets portés par l'État, la Région Grand Est, le Département du Bas-Rhin et l'Eurométropole de Strasbourg» (ADEUS, 2020)⁵⁸⁵ en vue d'en faire un support sur lequel identifier et lister pour chaque projet les différents points à améliorer ou à coordonner. Ceux-ci constituent ainsi une première base que la consultation entend nourrir.

Le Grenelle des Mobilités est officiellement lancé par Jean ROTTNER, Frédéric BIERRY, Robert HERRMANN et Roland RIES⁵⁸⁶, en présence d'Yves SÉGUY, secrétaire général de la Préfecture du Bas-Rhin, lors d'une réunion plénière, le 23 mars 2018. L'aréopage est composé des maires des communes de l'Eurométropole et de l'aire métropolitaine strasbourgeoise, des présidents des intercommunalités, des syndicats mixtes des schémas de cohérence territoriaux (SCoT) et des pôles d'équilibres territoriaux et ruraux (PETR) ainsi que de divers élus régionaux et départementaux (Fig. III-1; Fig. III-2, pp 184-185). L'objectif est d'inscrire les mobilités au cœur du débat public, afin que l'ensemble des acteurs territoriaux discutent des questions d'offre et d'usage, d'économie, de modes de vie et d'environnement, et s'entendent *in fine* sur «le bouquet de projets, le plus souvent partenariaux, qui va redessiner le système de mobilité et l'aménagement de la région métropolitaine strasbourgeoise» (ADEUS, 2017)⁵⁸⁷.

582 Entretien avec **Robert HERRMANN**, président de l'Eurométropole de Strasbourg (2014-2020). Propos recueillis le 24 mars 2021. Cf. Tome 2, **Annexe 02J**, p. 142.

583 ADEUS (2017). *Pour un Grenelle des Mobilité : ouvrons le débat!*, 28 pp.

584 Présentation de **Benoît VIMBERT** et **David MARX** de l'Agence d'urbanisme Strasbourg Rhin supérieur (ADEUS). Cf. Tome 2, **Annexe 03A**, p. 163.

585 ADEUS (2020). *Grenelle des Mobilités : point sur la démarche*, 16 pp, p. 8.

586 **Respectivement**, le président du Conseil régional, le président du Conseil départemental du Bas-Rhin, le président de l'Eurométropole, et le 1^{er} vice-président de l'Eurométropole et maire de Strasbourg.

587 Site internet de l'ADEUS. [En ligne] consulté le 29 août 2022. URL : <https://www.adeus.org/les-dossiers-de-ladeus/demarches-en-cours/la-demarche-du-grenelle-des-mobilites/>.

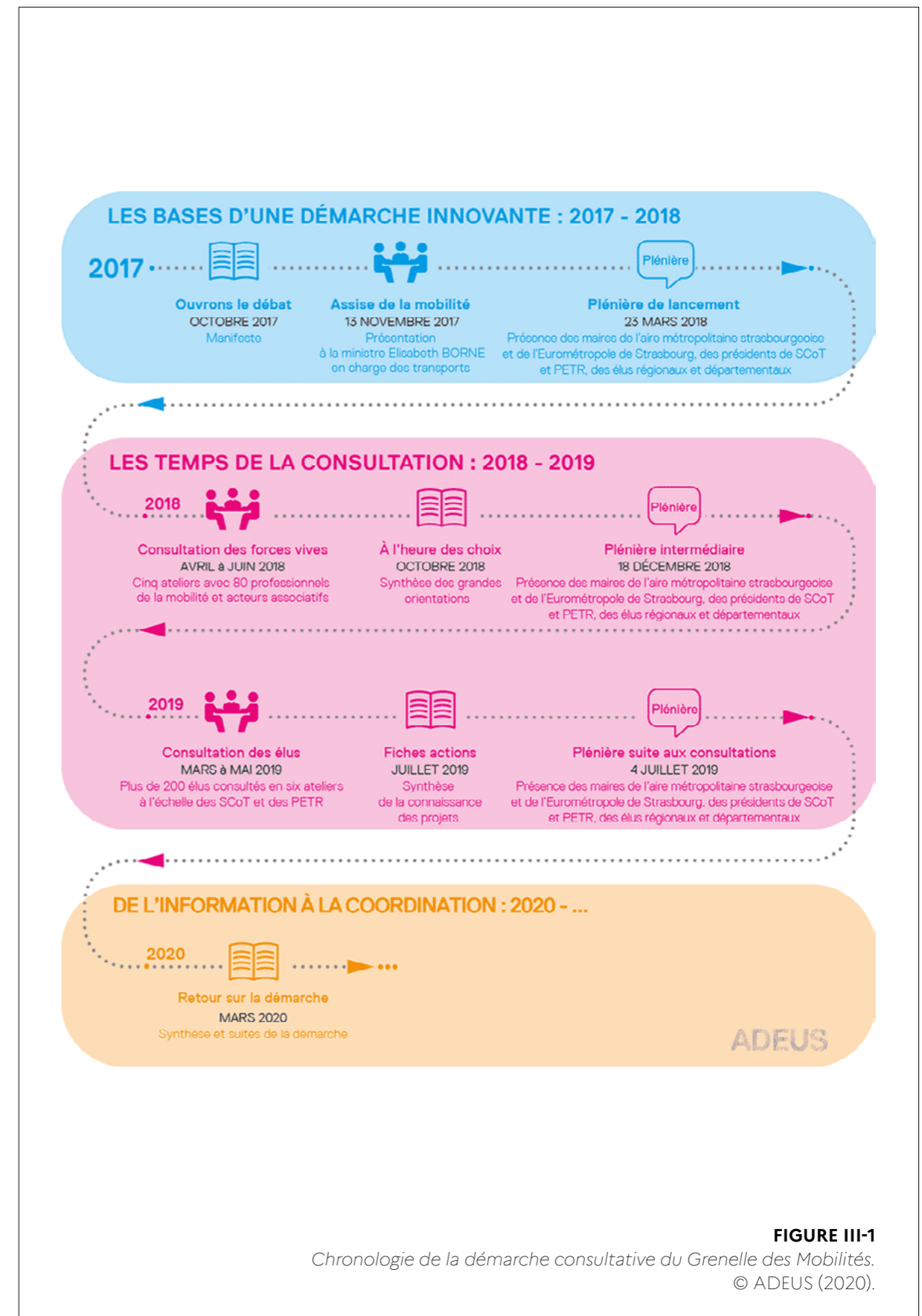


FIGURE III-1
Chronologie de la démarche consultative du Grenelle des Mobilités.
© ADEUS (2020).

La démarche pilotée par l'ADEUS se fonde sur le constat collectif de la déliquescence d'un écosystème mobilitaire pensé trente ans plus tôt. Réciprocités interterritoriales, grande accessibilité, inscription sur les tracés des corridors européens, mobilité du quotidien... Ces enjeux sont tous intégrés à la consultation, et sont déclinés à différentes échelles spatiales. Au niveau de l'aire métropolitaine, il s'agit ainsi d'améliorer régularité et fiabilité de l'accessibilité, et d'assurer la diffusion des flux dans le cœur métropolitain. À l'échelle alsacienne et rhénane, il faut développer les complémentarités et les coopérations, tandis qu'à celle du Grand Est, Strasbourg doit pouvoir faire corps avec les autres villes de la région. Et à l'échelle européenne, enfin, il s'agit de se relier au monde.

Le Grenelle est articulé en deux temps. Une première phase ouvre la consultation aux forces vives (opérateurs de transport, milieux associatifs et économiques) et aux acteurs politiques locaux en vue de l'émergence d'une vision territoriale synthétique. Elle est suivie d'une phase d'instruction et de coordination des divers projets arrêtés collectivement (**Fig. III-1**, p. 181; **Fig. III-2**, pp 184-185).

1.2. Récits, images, projets : l'élaboration collective d'une vision territoriale, un processus itératif et délicat

1.2.1. De premières réflexions issues d'une consultation des forces vives du territoire

Sur la base de ce constat de départ, l'Agence d'urbanisme de Strasbourg Rhin supérieure (ADEUS) organise des temps de consultation et d'information-coordination, sans toutefois disposer d'une vision précise quant à la nature et aux attentes des commanditaires : « *La commande était : faites un Grenelle des Mobilités. Ok. Quels sont les objectifs? C'est de faire un Grenelle des Mobilités. Oui, mais concrètement ?* » (VIMBERT, 2021)⁵⁸⁸. Le lancement politique du 23 mars 2018 est ainsi suivi d'une rencontre les 20 et 21 avril 2018 des « *forces vives* » (VIMBERT et MARX, 2019)⁵⁸⁹ et de la société civile : usagers et associations (ASTUS, FNAUT...), professionnels (CTS, CTBR, SNCF...), acteurs sociaux, représentants des chambres consulaires (CCI ALSACE-EUROMÉTROPOLE...), etc. (**Fig. III-1**, p. 181; **Fig. III-2**, pp 184-185). À noter toutefois que ni les associations trop locales ni les professionnels dont l'échelle d'intervention est trop restreinte par rapport au bassin de mobilité ne sont conviés à participer à ces ateliers. D'avril à juin 2018, cinq demi-journées thématiques sont ensuite organisées autour d'un appel à idées sur les modes actifs, la mobilité 3.0, la logistique urbaine, la création d'un réseau express métropolitain, et sur le devenir de l'A35 (ADEUS, 2019a; FNAU, 2019)⁵⁹⁰. Les techniciens de près de quatre-vingts organismes y prennent part, « *dans un esprit d'écoute mutuelle et de réflexion à la fois concrète et prospective* » (ADEUS, 2019b)⁵⁹¹. Ces temps d'échange permettent la construction d'un double consensus :

- Quant aux évolutions en cours (changement de modes de vie, conscience écologique et environnementale, injonction à la mobilité accrue dans un contexte de forte métropolisation, améliorations déjà effectuées en matière de tramway, de TER, de modes actifs...);
- Et quant aux constantes auxquelles il convient d'apporter une réponse (place prépondérante de la voiture et des poids lourds, faible prise en compte des publics fragiles, difficultés d'accessibilité en milieu rural, effet frontière en matière de gouvernance entre les deux rives du Rhin et entre autorités organisatrices).

588 Entretien avec **Benoît VIMBERT**, responsable du pôle Mobilité auprès de l'Agence d'urbanisme Strasbourg Rhin supérieur. Propos recueillis le 16 février 2021. Cf. Tome 2, **Annexe 02D**, p. 51.

589 Présentation de **Benoît VIMBERT** et **David MARX** de l'Agence d'urbanisme Strasbourg Rhin supérieur (ADEUS). Cf. Tome 2, **Annexe 03A**, p. 164.

590 ADEUS (2019a). *Réaménagement des territoires autour de l'A35 : synthèses de diagnostic et d'enjeux*, 12 pp.
FÉDÉRATION NATIONALE DES AGENCES D'URBANISME – FNAU (2019). « Regards extérieurs sur le réaménagement des abords de l'A35 », *In Club projet urbain et paysage*, N°16, 38 pp, pp 5-34.

591 ADEUS (2019b). *Pour un Grenelle des Mobilités : retour sur la démarche*, 16 pp, p. 3.

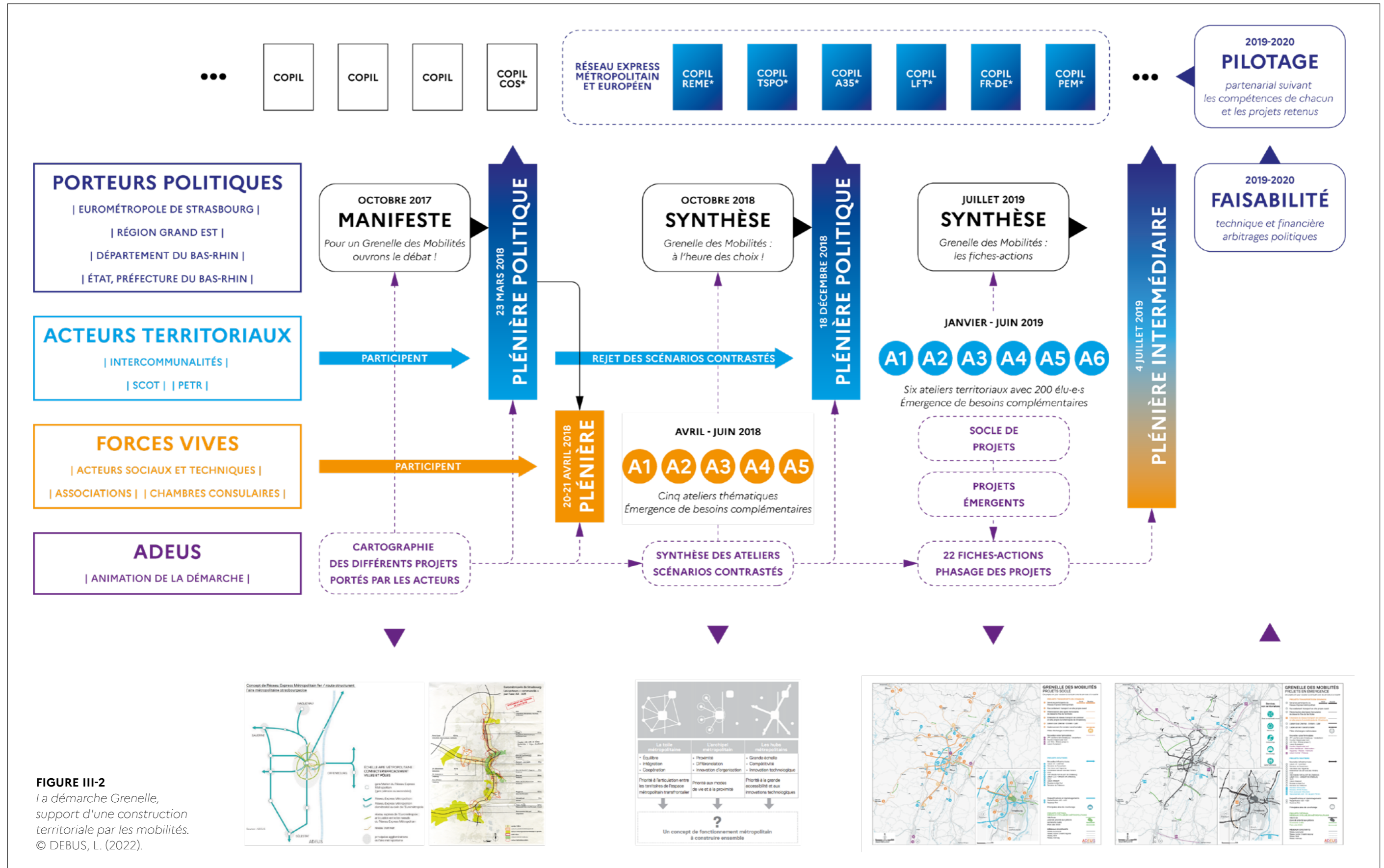


FIGURE III-2
La démarche Grenelle, support d'une construction territoriale par les mobilités.
© DEBUS, L. (2022).

À leur issue, ces ateliers auront fait émerger des besoins complémentaires aux projets déjà identifiés par les porteurs du Grenelle. Alors que les opérateurs de transport entendent « tirer le meilleur parti des opportunités réglementaires en se donnant les moyens de les financer et de les contrôler » (ADEUS, 2020)⁵⁹², les associations d'usagers à l'instar de l'Association des usagers des transports urbains de l'agglomération strasbourgeoise (ASTUS) et de la section Grand Est de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT GRAND EST) mettent sur la table plusieurs enjeux qui leur semblent centraux à l'ambition de redéfinition de l'écosystème mobilitaire strasbourgeois. Notamment :

- Le besoin d'une gouvernance des projets plus transversale et plus ouverte aux usagers et à l'ensemble des parties prenantes : « Au niveau local, dès qu'il s'agit de mettre en place quelque chose, de changer quelque chose, j'ai l'impression qu'on en est plus au bras de fer qu'à la concertation entre les différents acteurs, l'Eurométropole, SNCF RÉSEAU, SNCF VOYAGEURS... » (ROTH, 2021)⁵⁹³.
- La billettique : « les Allemands ont le Baden-Württemberg Ticket. C'est un ticket qui est très intéressant parce qu'il permet dans tout le Pays de Bade d'utiliser tous les modes de transport (ferroviaire, métro à Stuttgart, tram-train à Karlsruhe, tramway à Freiburg, etc.). Ce ticket s'arrête à Kehl, alors que vous pouvez aller avec jusqu'à Bâle, vous pouvez aller avec à Lauterbourg, à Wissembourg... Ce sont des choses que l'on demande depuis des années. Il y a des blocages... Pourtant, nous sommes au sein du même Eurodistrict... » (ROTH, 2021)⁵⁹⁴.
- La promotion des altermobilités et l'apprentissage des mobilités, le développement des services aux usagers et de l'information-voyageur : « C'est incroyable d'arriver à un pôle d'échange comme Hœnheim-Gare et de ne pas avoir un écran qui centralise toutes ces informations. Les gens prennent le tramway par simplicité alors que s'ils étaient mieux informés ils prendraient peut-être le train jusqu'en gare centrale (6-7 minutes de trajet). C'est une chose qui pourrait déjà être mise en place pour préparer, faire évoluer les mentalités » (ROTH, 2021)⁵⁹⁵.
- Le développement de solutions face à l'autosolisme, grâce aux infrastructures cyclables, aux transports en commun voire, dans les cas pour lesquels ces modes sont inopérants,

du transport à la demande (TAD) et du covoiturage : « L'enjeu principal, au niveau de la métropole et de l'aire urbaine, c'est de créer une mobilité facilitée, pour arriver à trouver une alternative aux déplacements en voiture individuelle. Aujourd'hui, ces conditions ne sont pas vraiment réunies, et il faudra, dans les décennies à venir, trouver ce système qui pourra créer une réelle alternative. Parce que si tout le monde continue de fonctionner en voiture individuelle, électrique, voire autonome, on ne s'en sortira pas mieux : que ce soit le bouchon thermique ou le bouchon électrique, le problème restera le même » (ROTH, 2021)⁵⁹⁶.

1.2.2. Un équilibre à trouver entre trois visions territoriales

Des allers-retours avec les divers acteurs permettent de prendre la mesure de l'acceptabilité des différentes propositions. Ils donnent également lieu à une première note de synthèse destinée à la ministre des Transports Élisabeth BORNE. Intitulée *Grenelle des Mobilités : à l'heure des choix* (ADEUS, 2018)⁵⁹⁷, elle couche sur le papier les trois grandes orientations souhaitées par les porteurs de la démarche ainsi que les apports essentiels issus de la consultation des forces vives :

- « Redonner corps aux projets régionaux et européens » (ADEUS, 2018)⁵⁹⁸ en plaçant la coopération et les relations transfrontalières au cœur de la vision territoriale en construction. Cela implique par ailleurs que parmi les nombreux projets pressentis, une part importante consistera en des collaborations et partenariats liés à la grande accessibilité, déjà à l'œuvre pour certains, ou remis sur la table pour d'autres.
- « Changer le modèle de mobilité de l'aire métropolitaine » (ADEUS, 2018)⁵⁹⁹ en réfléchissant de manière conjointe aux politiques de déplacement, et en adossant ce nouveau modèle à un mode de transport capacitaire maillé à l'échelle du bassin strasbourgeois : le Réseau express métropolitain (**Fig. III-3**, p. 189).
- « Donner un avantage décisif à la vie dans la proximité » (ADEUS, 2018)⁶⁰⁰ en fondant l'aménagement sur la qualité des espaces publics et les mobilités actives.

592 ADEUS (2020). *Grenelle des Mobilités : le point sur la démarche*, 16 pp, p. 8.

593 Entretien avec **André ROTH**, membre du bureau de l'Association des usagers des Transports Urbains de l'agglomération Strasbourgeoise (ASTUS). Propos recueillis le 6 avril 2021. Cf. Tome 2, **Annexe 02E**, p. 58.

594 *Idem*, p. 72.

595 *Ibidem*, p. 64.

596 Entretien avec **André ROTH**. Cf. Tome 2, **Annexe 02E**, p. 58.

597 ADEUS (2018). *Grenelle des Mobilités : à l'heure des choix*, 12 pp.

598 *Idem*, p. 2.

599 *Ibidem*, p. 5.

600 *Ibid.*, p. 9.

Une nouvelle plénière est organisée le 18 décembre 2018, qui rassemble les exécutifs régional et eurométropolitain, ainsi qu'un parterre d'élus locaux, du Grand Est et du Bas-Rhin.

En préparation à celle-ci, l'ADEUS travaille à la définition du socle de propositions d'action (Fig. III-2, pp 184-185). Elle élabore également trois scénarios contrastés (Fig. III-4a, p. 191). Ils traduisent spatialement les grandes orientations issues des débats et échanges, et esquissent une forme de projet de territoire autour des mobilités. Plusieurs directions sont proposées. Elles insistent sur l'idée que la métropole à construire ne sera pas le résultat d'un choix parmi ces différents scénarios, mais d'un équilibre à trouver entre trois concepts de fonctionnement territorial : les *hubs*, la *toile* et l'*archipel*. « C'est-à-dire que nous avons essayé de les valoriser, ces temps d'échanges, et nous avons fait des scénarios contrastés, dont aucun, de notre point de vue, n'était souhaitable » (VIMBERT, 2021)⁶⁰¹.

Les *hubs* donnent ainsi la priorité à l'accessibilité de longue portée autour des notions de grande échelle, de compétitivité et d'innovation technologique. Ce scénario se fonde volontairement sur l'idée d'un territoire intégré à une économie mondialisée par la grande vitesse, qui facilite le développement des « *jeunes pousses* » et l'expérimentation au service de l'attractivité de l'agglomération strasbourgeoise.

La *toile* priorise quant à elle l'articulation entre les villes de l'espace métropolitain transfrontalier autour des notions d'équilibre, d'intégration et de coopération. Dans ce scénario, les principaux projets de mobilité consistent en un maillage d'infrastructures à haut niveau de service et une palette d'offres rendue plus lisible. En matière d'aménagement, il implique que le centre et les centralités de l'aire d'attraction soient confortés et mis en réseau (Strasbourg, mais aussi Haguenau, Sélestat, Molsheim...). Il nécessite pour cela une gouvernance transversale franco-allemande, mais également locale.

Enfin, l'*archipel* donne la priorité aux modes de vie et à la proximité autour des notions de courtes distances, de différenciation, d'innovation d'organisation et d'usage. Les principaux projets visent avant tout à développer la petite échelle : la marche, le vélo (éventuellement à assistance électrique), l'opportunité de se passer d'une deuxième voiture, des réseaux de transport en commun. Ce scénario se traduit par davantage de services et repose sur le commerce électronique... Parmi les conditions, la participation de la société civile et la mise en place d'une économie du partage et solidaire semblent requises.

Ces différents scénarios proposés sont assez proches, *in fine*, des orientations proposées dans le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du plan local d'urbanisme intercommunal (Fig. III-

601 Entretien avec Benoît VIMBERT. Cf. Tome 2, Annexe 02D, p. 51.

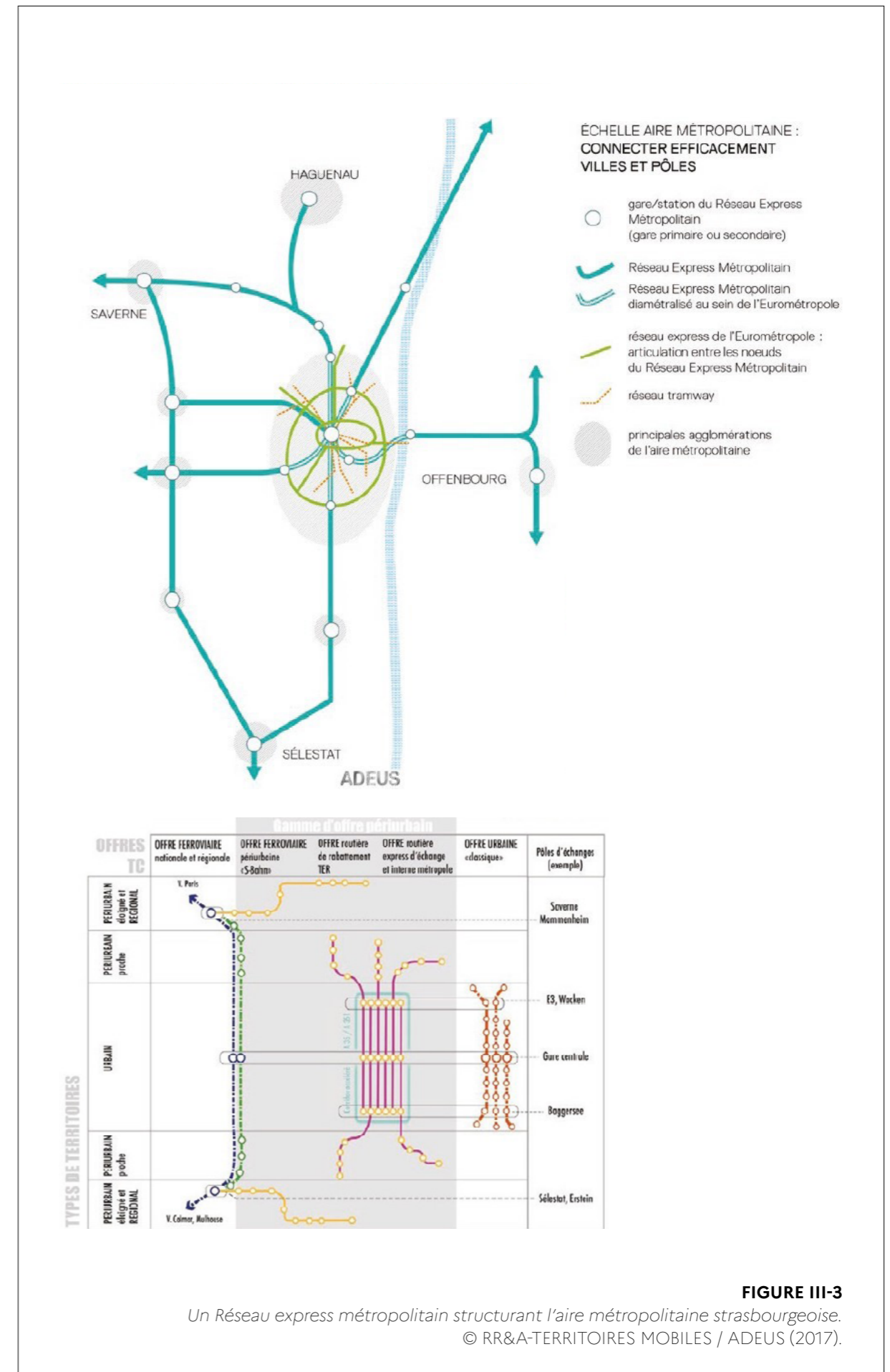


FIGURE III-3

Un Réseau express métropolitain structurant l'aire métropolitaine strasbourgeoise. © RR&A-TERRITOIRES MOBILES / ADEUS (2017).

4b-4c, pp 192-193) (PLUi, 2019a)⁶⁰². La présentation de ces différents scénarios passe toutefois mal auprès des élus locaux extérieurs à l'intercommunalité strasbourgeoise :

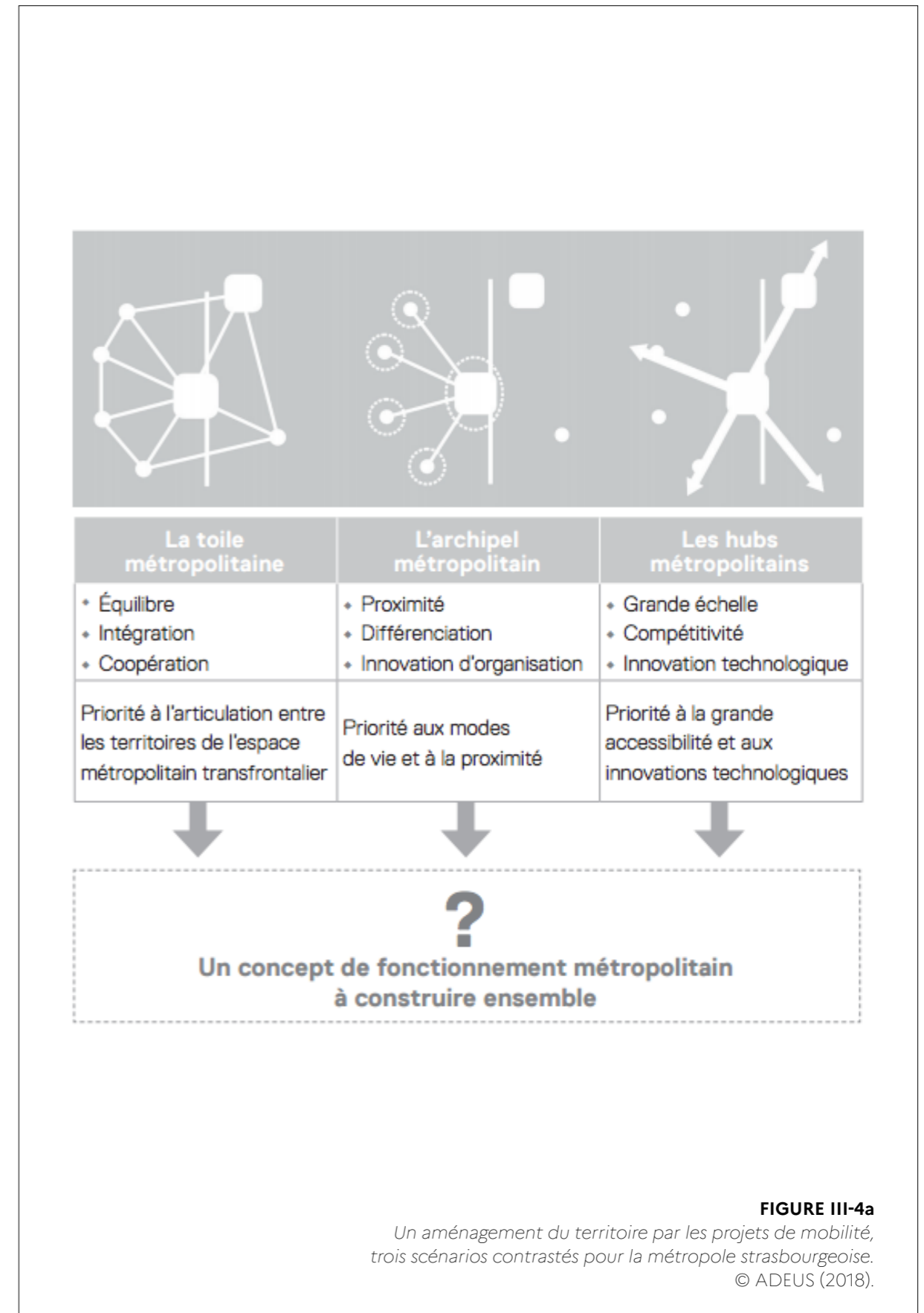
[...] nous avons fait une énorme boulette. [...] Le premier scénario que nous avons fait, c'est tout pour Strasbourg et rien pour les autres. Et quand nous avons commencé à montrer cela, tous les élus se sont arrêtés là, ils n'ont même pas écouté la suite. Ils nous ont taxés d'impérialisme strasbourgeois, de «strasbourgeoisisme». Donc nous avons vraiment commis une erreur, sur la forme. Sur le fond, je ne changerais pas une virgule, parce qu'en résumé, nous disions : vous avez plusieurs scénarios qui s'offrent à vous, évidemment, vous trouverez l'équilibre vous-même. Soit, vous mettez tout votre argent pour améliorer les liaisons vers Strasbourg, soit, vous mettez votre argent pour améliorer vos propres liaisons dans la proximité, soit, vous cherchez à vous mailler entre villes moyennes. [...] Sauf qu'ils n'ont tous retenu que le premier scénario. Ils n'ont pas compris qu'il fallait choisir, ils ont cru que c'était déjà acté, qu'on allait tout donner à Strasbourg... En oubliant un petit peu que leurs habitants, pour un grand nombre, vont à Strasbourg, donc cela leur sert. C'est un autre débat. [...] Donc tout cela ne s'est pas très bien passé...

(VIMBERT, 2021)⁶⁰³

Cet épisode illustre les propos de Gabriel DUPUY évoqués au chapitre précédent⁶⁰⁴ sur le hiatus qui peut exister entre les réseaux techniques et la structure des besoins sociaux (1991)⁶⁰⁵. La préfiguration d'un réseau — expression de volontés individuelles ou collectives de mise en relation de différents points de l'espace et de divers acteurs entre eux — n'est pas le réseau réel, résultat d'un compromis et d'un ensemble de contraintes opérationnelles, économiques et politiques : « L'on voudrait l'idéal, mais l'on ne peut pas l'atteindre » (HERRMANN, 2021)⁶⁰⁶.

1.2.3. Un bouquet de projets pour redessiner le système de transports strasbourgeois

Malgré la réception inattendue de cette vision prospective de la métropole, le processus se poursuit. L'ADEUS remet toutefois l'ouvrage sur le métier et entend les critiques de «strasbourgeoisisme» (VIMBERT et MARX, 2021)⁶⁰⁷ adressées à l'encontre des propositions présentées jusqu'alors. L'agence organise en conséquence, entre mars et mai 2019, une large consultation de près de deux cents



602 EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG (2019a). *Projet d'aménagement et de développement durable*, 57 pp, pp 13-19.

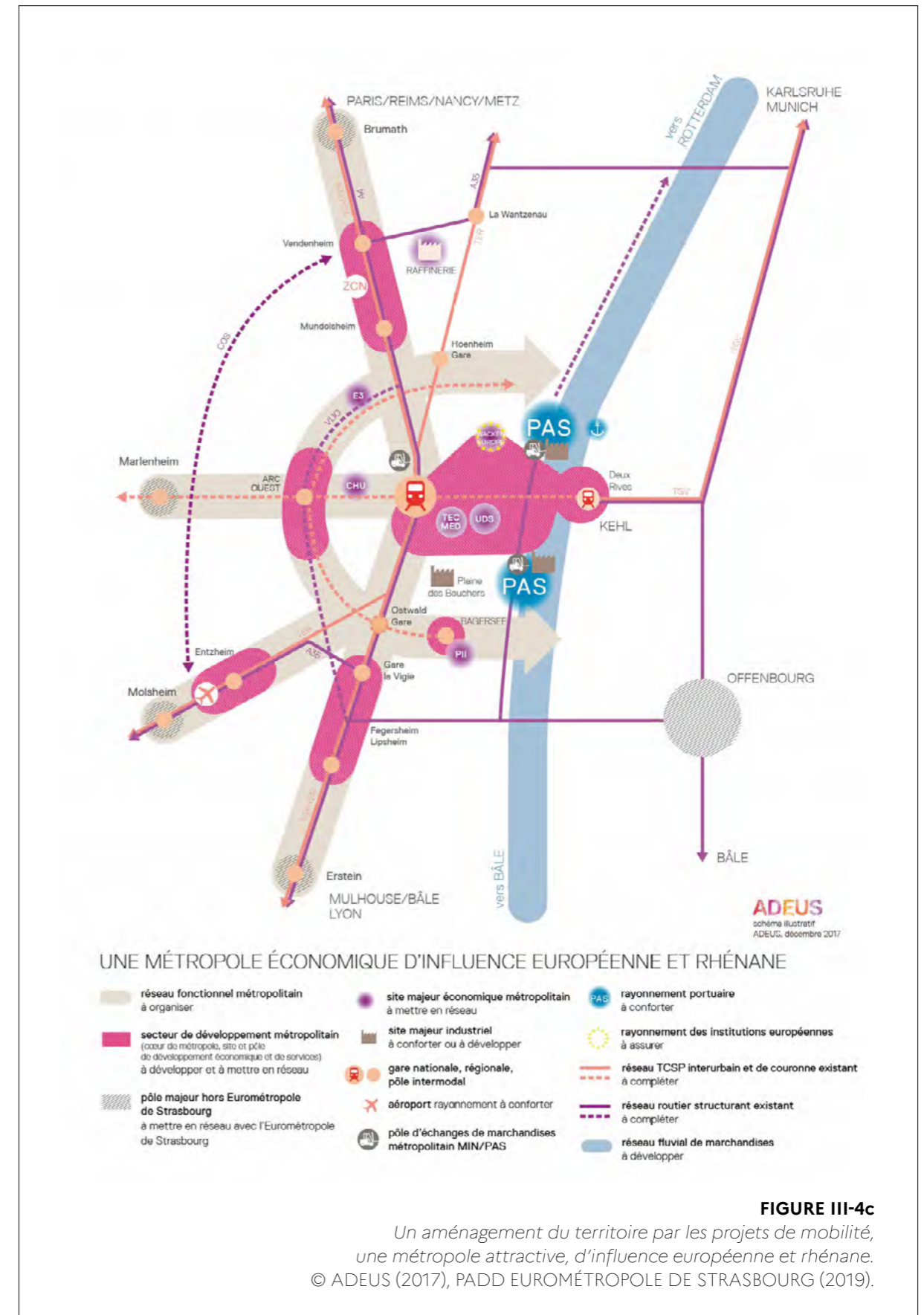
603 Entretien avec **Benoît VIMBERT**. Cf. Tome 2, **Annexe 02D**, p. 51.

604 Cf. Chapitre 2, **section 1.1.3**, pp 102-106.

605 DUPUY, G. (1991). *L'urbanisme des réseaux : théories et méthodes*, Paris, Éd. Armand Colin, 198 pp.

606 Entretien avec **Robert HERRMANN**. Cf. Tome 2, **Annexe 02J**, p. 146.

607 Présentation de **Benoît VIMBERT** et **David MARX**. Cf. Tome 2, **Annexe 03A**, p. 168.



élus locaux à travers la tenue de six ateliers territoriaux. Ce recueil d'envies et de doléances mené à l'échelle des SCOT et des PETR du bassin métropolitain est l'occasion choisie par les édiles bas-rhinois — habituellement relégués aux marges des processus décisionnels — pour exprimer les fortes attentes suscitées par la démarche. Le Grenelle est en effet à maintes reprises décrit par ses porteurs politiques comme étant « l'affaire de tous » (ADEUS, 2020)⁶⁰⁸. Ces revendications prennent sens dans la mesure où la loi d'Orientation des mobilités octroie aux intercommunalités mêmes les plus petites la possibilité d'endosser la compétence d'autorité organisatrice (VIMBERT, 2021)⁶⁰⁹. Outre la connexion de leurs territoires avec Strasbourg et certains projets de dimension locale (pistes cyclables, transport câblé du mont Sainte-Odile...), l'assemblée des maires souligne ainsi la nécessité d'inclure au titre des projets structurants l'articulation des territoires qu'ils représentent avec d'autres agglomérations importantes du bassin métropolitain par l'amélioration en particulier des liaisons transfrontalières (**Fig. III-5b**, pp. 198-199). Au nord de Haguenau et le long de la bande rhénane, les communes de l'Outre-Forêt demandent une meilleure desserte de Karlsruhe et de Sarrebruck. Au sud de l'Eurométropole, les localités du ried alsacien exigent quant à elles d'être mieux reliées à Colmar voire Fribourg-en-Brigau sur la rive allemande. Les édiles attirent par ailleurs l'attention sur le fort besoin de coordination à grande échelle des démarches de projet, ainsi que sur le devoir des grandes collectivités d'informer régulièrement et d'intégrer les différents territoires aux processus de décision. C'est en particulier le cas pour les dossiers qui impactent leurs territoires, à l'instar du projet de réseau express métropolitain ou du devenir de l'A35 et de l'A351 (ADEUS, 2020)⁶¹⁰.

Ce travail itératif conduit à la construction d'un consensus sur le « socle commun » (ADEUS, 2019b)⁶¹¹ d'actions et d'infrastructures inscrites au nouveau système mobilitaire métropolitain (**Fig. III-5a**, pp. 196-197). L'ensemble « intègre les remarques, propositions et hiérarchisations [...] de ces territoires pour améliorer voire élargir le bouquet de projets partenariaux » (ADEUS, 2019b)⁶¹². La consultation laisse transparaître les aspirations des élus locaux interrogés en matière d'organisation et d'aménagement du territoire : ils sont ainsi partagés entre d'une part une volonté de se développer de manière équilibrée et d'autre part le maintien d'une forme de compétitivité. Le 4 juillet 2019, une restitution sur l'état d'avancement de la démarche est l'occasion de présenter les vingt-deux fiches-actions retenues pour répondre aux enjeux et préconisations des différents acteurs exprimés jusqu'alors. Thématisées, elles sont classées et rassemblent pour certaines plusieurs actions (ADEUS, 2019c)⁶¹³ :

- La grande accessibilité : (1) amélioration de la desserte aéroportuaire; (2) amélioration de la desserte ferrée au bassin de mobilité strasbourgeois.
- Le transfrontalier : (3) amélioration des dessertes transfrontalières.
- La qualité de l'air : (4) enjeux de santé et de qualité de l'air.
- La logistique : (5) grands corridors logistiques; (6) amélioration de l'accès au Port autonome de Strasbourg et création d'un hub ferroviaire; (7) logistique du « dernier kilomètre ».
- Le routier : (8) requalification de l'A35, de l'A351 et des territoires voisins; (9) finalisation du maillage routier de l'aire métropolitaine strasbourgeoise; (10) développement du covoiturage et de l'autopartage; (11) stationnement.
- Les transports en commun : (12) mise en œuvre du Réseau express métropolitain (REM)⁶¹⁴ incluant le Transport en site propre ouest (TSPO); (13) dynamisation des réseaux urbains de transports en commun; (14) maintien d'une desserte ferroviaire et routière fine du territoire; (15) accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.
- L'intermodalité et les services à la mobilité : (16) structuration du territoire autour de pôle d'échanges multimodaux dont la gare centrale de Strasbourg; (17) promotion de la mobilité comme service (MAAS); (18) promotion des nouvelles solutions de mobilité; (19) accompagnement vers une mobilité plus vertueuse.
- Les modes actifs : (20) développement d'un réseau cyclable à l'échelle du bassin de mobilité strasbourgeois; (21) développement d'un écosystème-vélo; (22) promotion de la place du piéton dans les centres urbains.

L'enjeu de qualité de l'air s'exprime notamment par la mise en place d'une zone à faible émission (ZFE), rendue obligatoire pour répondre aux impératifs des cadres législatifs européen et français. Le Grenelle capitalise surtout la désirabilité de ses figures de proue, les grands projets de transport collectif qui émergent de la consultation : Réseau express métropolitain, TSPO⁶¹⁵, réaménagement de l'A35 et de l'A351 et des pôles d'échanges multimodaux (PEM)... Ainsi les cartes spatialisées du phasage rendent-elles d'autant plus lisibles les connexions que le REM entend renforcer entre Strasbourg et les différentes polarités secondaires de son aire métropolitaine (**Fig. III-2**, p. 329; **Fig. III-5a**, pp 196-197; **Fig. III-6**, p. 201). Au contraire, d'autres projets routiers plus polémiques sont pour ainsi dire camouflés sous l'intitulé plus général des fiches-actions. C'est le cas par exemple du contournement ouest de

608 ADEUS (2020). *Op. cit.*, p. 8.

609 Entretien avec **Benoît VIMBERT**. Cf. Tome 2, **Annexe 02D**, p. 53.

610 ADEUS (2020). *Op. cit.*, p. 8.

611 ADEUS (2019b). *Op. cit.*, p. 4.

612 *Idem*, p. 3.

613 ADEUS (2019c). *Grenelle des Mobilités : les fiches actions*, 43 pp. *Op. cit.*, p. 4.

614 Première **appelation** de ce qui deviendra le Réseau express métropolitain européen (REME).

615 Cf. Tome 2, **Annexe 03E**, *Le TSPO : un projet de bus à haut niveau de service (BHNS) « dévoyé » par l'État pour décongestionner la M351 et la RN4*, pp 237-240.

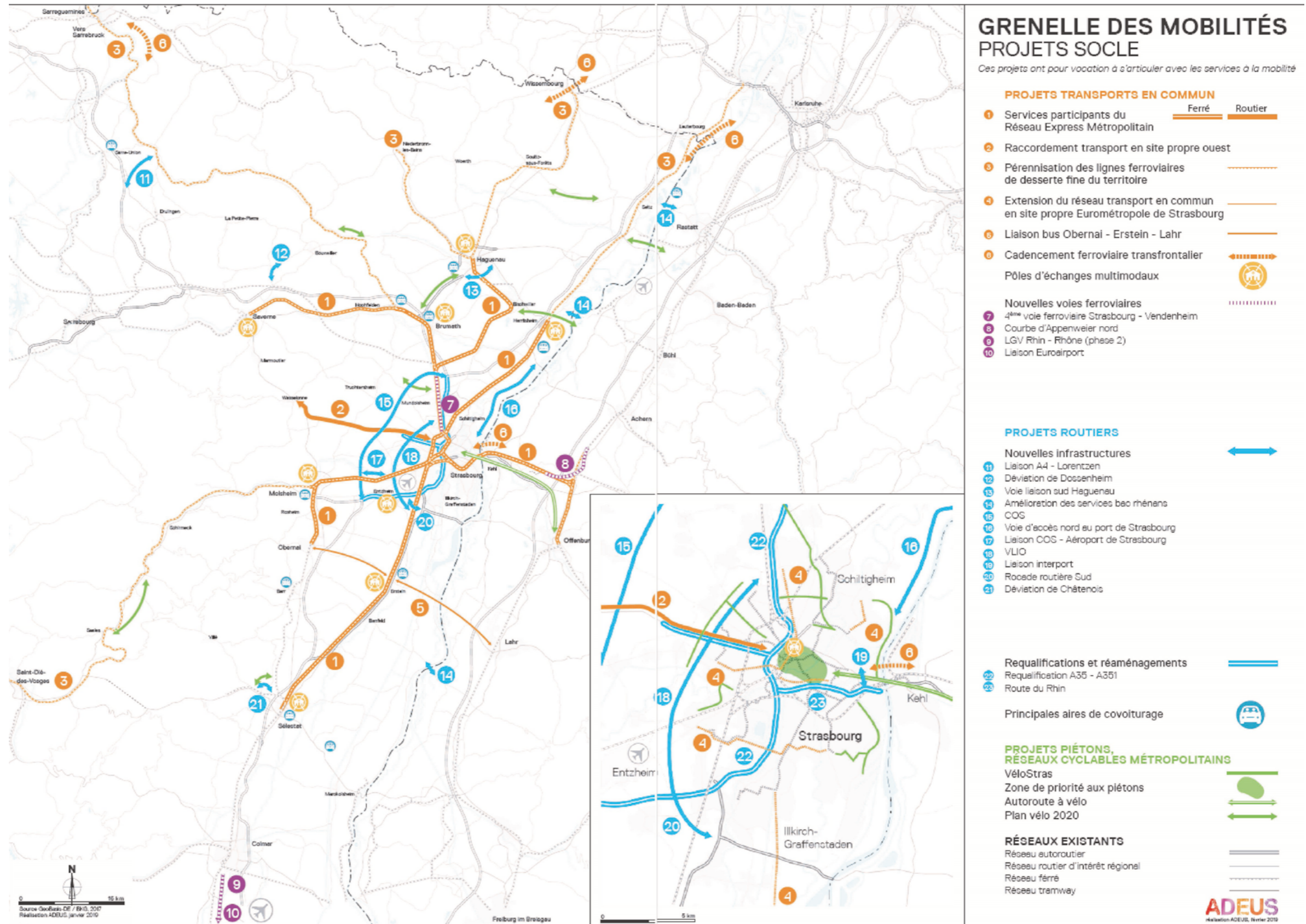
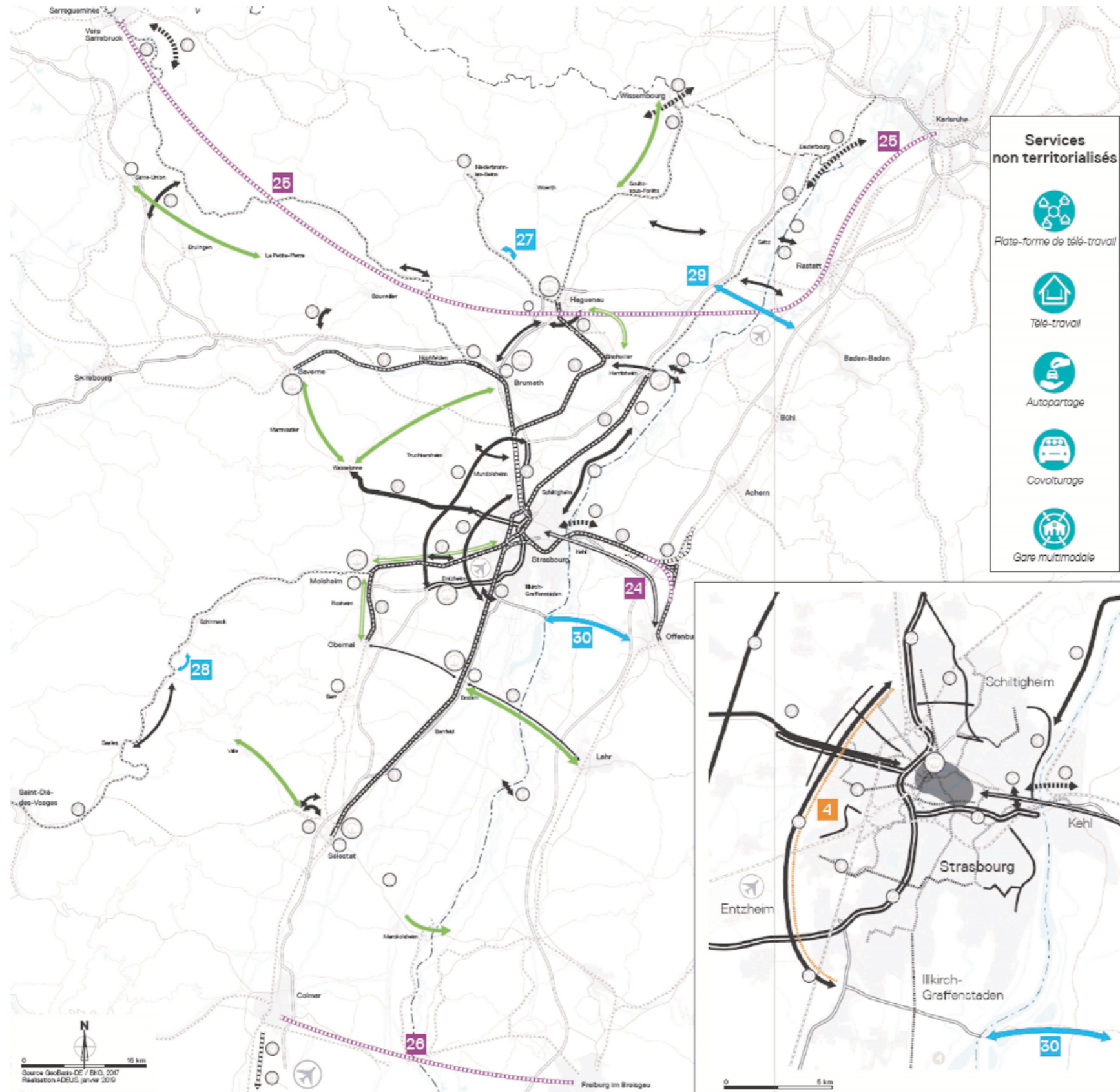


FIGURE III-5a
Grenelle des Mobilités,
spatialisation du socle des
projets.
© ADEUS (2019).



GRENELLE DES MOBILITÉS PROJETS EN ÉMERGENCE

Ces projets ont pour vocation à s'articuler avec les services à la mobilité

PROJETS TRANSPORTS EN COMMUN

- | | | |
|--|--------------|----------------|
| | Ferré | Routier |
| ○ Services participants du Réseau Express Métropolitain | | |
| ○ Raccordement transport en site propre ouest | | |
| ○ Pérennisation des lignes ferroviaires de desserte fine du territoire | | |
| 4 Extension du réseau transport en commun en site propre Eurométropole de Strasbourg | | |
| ○ Liaison bus Obernai - Erstein - Lahr | | |
| ○ Cadencement transfrontalier | | |
| Pôles d'échanges multimodaux | | |

Nouvelles voies ferroviaires

- | | |
|---|--|
| ○ 4 ^{ème} voie ferroviaire Strasbourg - Vendenheim | |
| ○ Courbe d'Appenweier nord | |
| ○ LGV Rhin - Rhône (phase 2) | |
| ○ Liaison Euroairport | |
| 24 Courbe d'Appenweier sud | |
| 25 Liaison Sarrebruck - Obermodern - Haguenau - Rastatt - Karlsruhe | |
| 26 Liaison Colmar - Fribourg | |

PROJETS ROUTIERS

Nouvelles infrastructures

- | | |
|---|--|
| ○ Liaison A4 - Lorentzen | |
| ○ Déviation de Dossenheim | |
| ○ Voie liaison sud Haguenau | |
| ○ Amélioration des services bac rhénans COS | |
| ○ Voie d'accès nord au port de Strasbourg | |
| ○ Liaison COS - Aéroport de Strasbourg | |
| ○ VLIO | |
| ○ Liaison interport | |
| ○ Rocade routière Sud | |
| ○ Déviation de Châteauneuf | |
| 27 Déviation Mertzwiller | |
| 28 Déviation D1420 Rothau | |
| 29 Pont autoroutier Iffezheim | |
| 30 Raccordement A35 - A5 via pont Pfimlin | |

Requalifications et réaménagements

- | | |
|------------------------------|--|
| ○ Requalification A35 - A351 | |
| ○ Route du Rhin | |

Principales aires de covoiturage

- | | |
|-----------------------|--|
| ○ Aire de covoiturage | |
|-----------------------|--|

PROJETS PIÉTONS, RÉSEAUX CYCLABLES MÉTROPOLITAINS

- | | |
|------------------------------|--|
| VéloStras | |
| Zone de priorité aux piétons | |
| Autoroute à vélo | |
| Plan vélo 2020 | |

RÉSEAUX EXISTANTS

- | | |
|-----------------------------------|--|
| Réseau autoroutier | |
| Réseau routier d'intérêt régional | |
| Réseau ferré | |
| Réseau tramway | |



FIGURE III-5b
Grenelle des Mobilités,
spatialisation des projets
en émergence (en
couleurs).
© ADEUS (2019).

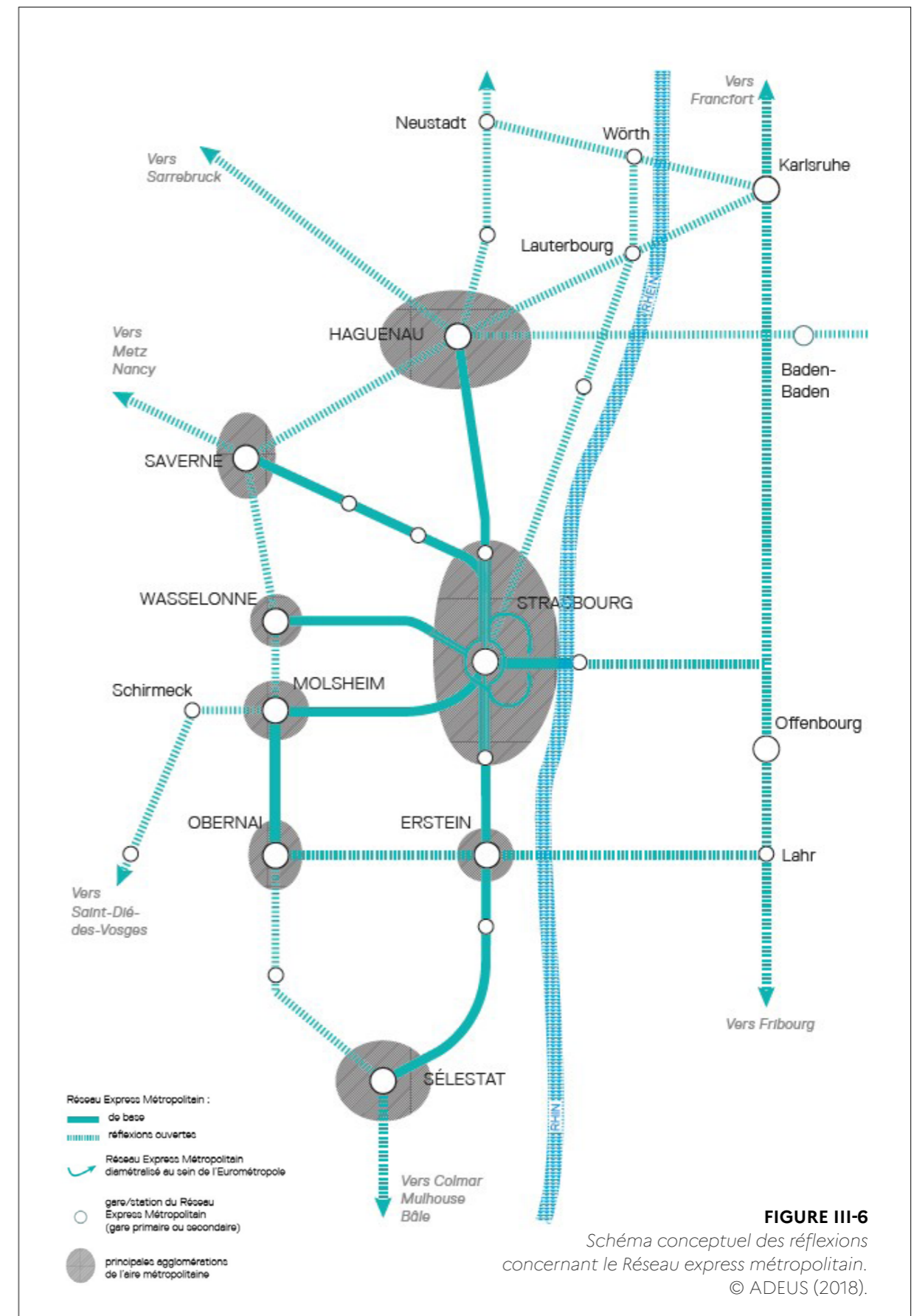
Strasbourg (COS)⁶¹⁶ — inscrit discrètement sous la thématique de la grande accessibilité au même titre que le raccordement ferroviaire de l’EuroAirport Bâle-Mulhouse-Fribourg — ou de la Voie de liaison intercommunale ouest (VLIO), noyée dans « *la finalisation du maillage routier de l’aire métropolitaine strasbourgeoise* » de la fiche-action (9). L’ensemble de ces projets participent toutefois de l’image d’un système de mobilités arqué non plus uniquement sur l’automobilité mais sur un panel d’alternatives, fondé sur la convergence entre la nécessaire adaptation aux exigences légales et aux impératifs de réduction d’émission de dioxyde de carbone, les besoins des forces vives du territoire, les desiderata des élus territoriaux et les projets déjà portés par les collectivités publiques et l’État (Fig. III-5a-5b, pp 196-199). Ce nouvel écosystème participe d’une vision relativement équilibrée entre les trois scénarios contrastés présentés dès 2018 par l’ADEUS, autour des enjeux de maillage, de promotion de la proximité et de connexion des territoires à la métropole et de celle-ci à la grande échelle territoriale.

La dernière phase du Grenelle des Mobilités est entamée dans la foulée de la plénière du 4 juillet 2019 (Fig. III-1, p. 181; Fig. III-2, pp 184-185). Elle consiste d’abord en la vérification à grands traits de la faisabilité technique et financière de chacune des actions retenues. Des arbitrages donnent alors lieu à leur hiérarchisation. La mise en œuvre des projets s’opère dès lors dans le cadre d’un portage politique partenarial tenant compte des compétences propres à chaque acteur, suivant un horizon à court, moyen et long termes établi entre 2020 et 2030 entre ce qui est déjà engagé et ce qui n’est encore qu’envisagé. Les élections municipales de 2020 conduisent à l’arrivée à la tête de la Ville et de l’Eurométropole de Strasbourg d’un nouvel exécutif écologiste adossée sur une majorité plutôt de gauche. Opposé à la poursuite de nombreux projets routiers inscrits au socle structurant du Grenelle (accès nord du port, VLIO, GCO/COS...), celui-ci estime que la démarche « *a vécu sa vie* » (JUND, 2021)⁶¹⁷ et qu’elle a porté ses fruits. Bien qu’elle soit encore officiellement à l’ordre du jour, la dynamique autrefois soutenue par Robert HERRMANN à l’Eurométropole s’est peu à peu atténuée au profit de la coordination et de la mise en œuvre partenariale des différentes actions au sein de plusieurs comités de pilotage. Mars 2020 signe ainsi le dernier retour en date sur l’état d’avancement du Grenelle des Mobilités par l’ADEUS :

Nous nous sommes arrêtés puisqu’après mars 2020 il y avait tout de même des élections municipales dans la foulée. L’on s’était dit que l’on pourrait peut-être relancer en fin d’année, mais la COVID a retardé encore d’autant les élections à Strasbourg et au sein de l’Eurométropole. Et je rajouterai encore, qu’il y a [avait, NDLR] beaucoup

616 Cf. Tome 2, **Annexe 03E**, *Le contournement ouest de Strasbourg (COS), entre dissensions et opportunités*, pp 232-236.

617 Entretien avec **Alain JUND**, conseiller municipal délégué de la Ville de Strasbourg et 6^e vice-président de l’Eurométropole de Strasbourg en charge des mobilités, des transports, des déplacements, de la politique cyclable et du plan piéton. Lors de la mandature précédente, il était conseiller municipal de la Ville de Strasbourg en charge de l’urbanisme et des mobilités. Propos recueillis le 20 avril 2021. Cf. Tome 2, **Annexe 02I**, p. 125.



d'incertitude sur la tenue des régionales et des cantonales, ce qui n'aide pas car ce n'est pas forcément facile pour la Région de se relancer dans une démarche, alors que dans six mois ils ont une élection. Pareil pour la Collectivité européenne d'Alsace (CEA). Donc on a mis un petit peu un bémol aujourd'hui sur ce projet. Est-ce qu'il renâtra ou pas ? La question est posée.

(VIMBERT, 2021)⁶¹⁸

De son côté, le Grand Est entame une réflexion sur les suites à donner à la démarche autour de la définition de bassins de mobilité. Le Conseil régional pourrait ainsi en identifier un à l'échelle de l'aire métropolitaine strasbourgeoise, ce qui pourrait à terme faire évoluer le Grenelle en un espace de négociations entre les différentes autorités organisatrices. Cette option supposerait toutefois que la Région agisse de même avec les autres bassins régionaux et peut induire une démultiplication des scènes politiques et une complexification de la conduite des projets. Une alternative pour la Région Grand Est consisterait à constituer un bassin de mobilité aux échelles soit *supra-*, soit *infra-*. L'Alsace pourrait s'avérer être un périmètre pertinent au regard de l'implication de la Collectivité européenne d'Alsace dans les dossiers transfrontaliers et liés à la voirie, et susciterait davantage de coordination entre les différents protagonistes. Les discussions en cours aujourd'hui sur la création d'un syndicat mixte transport autour du *Réseau express métropolitain européen* (REME) laissent penser que la Région a opté pour la première solution.

Du côté des acteurs de la Ville et de l'Eurométropole de Strasbourg, le nouvel exécutif écologiste est désormais conduit par le trio Jeanne BARSEGHIAN (maire de Strasbourg), Pia IMBS (maire d'Holtzheim, présidente de l'Eurométropole) et Danielle DAMBACH (maire de Schiltigheim, présidente déléguée de l'Eurométropole). Si la mandature en place poursuit les nombreux chantiers lancés par le Grenelle, elle se garde toutefois d'employer ce terme, trop attaché à l'ancienne équipe. La « révolution des mobilités » est à l'œuvre, qui fait sien le « changement de modèle » de l'écosystème mobilitaire strasbourgeois (EUROMÉTROPOLE, 2022a)⁶¹⁹.

2. Une démarche confrontée à ses forces et contradictions

Initiative locale inscrite dans des dynamiques nationales (Assises de la Mobilité en 2017, évolution du paysage ferroviaire) et régionales (élaboration du SRADDET en 2019, ouverture à la concurrence des TER Grand Est dès 2022), le Grenelle (GDM) a constitué une scène d'échange et de débat, un espace de rencontre des décideurs politiques avec l'expérience des usagers et la technicité des experts. Bien qu'elle soit présentée et apparaisse comme un lieu de médiation et de médiatisation des projets de transport et de mobilité, la démarche n'est certainement pas exempte de critiques et de nombreux éléments peuvent questionner.

2.1. Des intentions initiales peu avouables : rendre le contournement ouest de Strasbourg acceptable

La première critique émane de l'ADEUS elle-même – en la personne de son chef de projet GDM Benoît VIMBERT – et est par ailleurs reprise par Alain JUND, actuel vice-Président de l'Eurométropole chargé des mobilités. L'un et l'autre insistent ainsi sur l'achèvement du grand contournement ouest (GCO) ou contournement ouest de Strasbourg (COS) comme l'une des raisons sous-jacentes à l'organisation de la démarche pour le Président de l'Eurométropole de l'époque Robert HERRMANN :

L'on reste convaincus, à quelques-uns, que lorsque le Grenelle des Mobilités a démarré, c'était aussi une manière de dire : on fait le GCO, mais l'on fait autre chose.

(JUND, 2021)⁶²⁰

Le deuxième point, il est probablement lié au contournement ouest de Strasbourg, et au besoin de pouvoir faire projet autour. [...] Donc il y a cette envie au moins pour Robert HERRMANN qui porte le COS contre une partie de sa majorité cela il ne faut jamais le perdre de vue, d'inscrire le COS dans une vision plus large. Et donc derrière de le justifier et d'être plus à l'aise sur ce projet.

(VIMBERT, 2021)⁶²¹

L'organisation d'une consultation élargie semble être une condition *sine qua non* pour rendre le COS cohérent et acceptable auprès de l'opinion publique. Au niveau du cabinet du Président de l'Eurométropole, le grand artisan du dossier Grenelle des Mobilités n'est autre que Bruno JANSEM

618 Entretien avec Benoît VIMBERT. Cf. Tome 2, Annexe 02D, p. 52.

619 EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG, DIRECTION DES MOBILITÉS (2022a). *La révolution des mobilités*, 39 pp.

620 Entretien avec Alain JUND. Cf. Tome 2, Annexe 02I, p. 125.

621 Entretien avec Benoît VIMBERT. Cf. Tome 2, Annexe 02D, pp 50-51.

(VIMBERT, 2021)⁶²². Cet architecte-aménageur a longtemps été à la tête de la direction de la Mobilité et des transports de la communauté urbaine puis de l'Eurométropole de Strasbourg. Après son départ à la retraite en 2016-2017, Robert HERRMANN le sollicite pour qu'il devienne son conseiller spécial sur la consultation. Durant sa carrière au long cours, Bruno JANSEM a en effet aussi bien conduit la mise en œuvre du tramway à Strasbourg qu'il a contribué à la (re)naissance du projet de grand contournement ouest. Cette nomination n'est donc pas sans influencer sur l'approche de l'Eurométropole dans la démarche.

Le phasage retenu en 2019 va aussi dans ce sens : « *la critique est inscrite dans la frise, quand l'on voit qu'on fait le GCO avant de faire la requalification de l'A35 et avant de faire le REM. Évidemment, nous, nous ne pouvons pas écrire que cela veut dire que les choses ont été faites dans le mauvais ordre, mais cela se comprend aisément* » (VIMBERT, 2021)⁶²³. L'achèvement du COS constitue ainsi l'un des premiers projets à mettre en œuvre à court terme⁶²⁴ (**Fig. III-7**, pp 206-207).

Nous sommes partis d'une liste. La démarche de Grenelle a permis au moins de réaliser une carte qui n'existait pas auparavant : un recensement de l'ensemble des projets que l'État, la Région Grand Est, le département du Bas-Rhin et l'Eurométropole de Strasbourg s'accordent à porter politiquement. En tant que tel, c'est déjà une belle avancée.

Certains de ces projets sont déjà largement bouclés (contournement ouest de Strasbourg, la quatrième voie nord, le transport en site propre de l'ouest strasbourgeois...), d'autres en revanche ont encore de grande marge de manœuvre. La requalification de l'A35, par exemple, en boulevard métropolitain est encore un projet très ouvert qui nécessite de nombreux débats, qui intéressent autant les Strasbourgeois que les habitants de l'aire métropolitaine : une voiture sur deux est un habitant de l'Eurométropole, l'autre moitié du département.

(VIMBERT et MARX, 2019)⁶²⁵

Si d'autres solutions au problème de transit de l'Eurométropole auraient pu émerger au cours de la consultation en remplacement du COS ou pour le modifier, à l'instar d'un péage urbain (HERRMANN, 2021)⁶²⁶, les porteurs politiques semblent préférer inscrire au socle structurant l'ensemble des projets en cours, ou qu'ils sont prêts à réaliser ou financer. Dès lors, l'initiative perd quelque peu de sa

substance : comment construire un modèle durable des mobilités si les actions retenues dès le départ par les exécutifs locaux sont pour certaines déjà ressassées depuis trente ans et relèvent d'une idéologie contraire à ce qu'exige le contexte environnemental ? Pourquoi orchestrer une concertation si elle n'a *in fine* que peu de marge de manœuvre dans l'orientation générale du débat, et ne peut remettre en question les choix préalables des décideurs publics ?

Présenté dans la dernière note de l'ADEUS sur le sujet comme une démarche pionnière de planification et d'organisation des transports reposant sur « *l'invention d'une méthode de coproduction de réponses inédites [...] pour partager une stratégie d'offre coordonnée de mobilité* » (ADEUS, 2020)⁶²⁷, le Grenelle des Mobilités s'apparente ainsi davantage, à ses débuts, à une chambre d'enregistrement au sein de laquelle les collectivités et l'État s'engagent officiellement à réaliser ce qui était d'ores et déjà inscrit à la ligne des préoccupations, ni plus ni moins. Sans laisser trop de place ni à la contestation ni à l'innovation, la consultation suit une approche très pyramidale (LAURENT, 2021)⁶²⁸ qui oppose dans un premier temps les autorités locales et nationales aux autres acteurs convoqués.

622 Entretien avec **Benoît VIMBERT**. Cf. Tome 2, **Annexe 02D**, p. 51.

623 *Idem*, pp 50-51.

624 Il a depuis été inauguré. Cf. Tome 2, **Annexe 03E**, *Le contournement ouest de Strasbourg (COS), entre dissensions et opportunités*, pp 232-236.

625 Présentation de **Benoît VIMBERT** et **David MARX**. Cf. Tome 2, **Annexe 03A**, p. 169.

626 Entretien avec **Robert HERRMANN**. Cf. Tome 2, **Annexe 02J**, p. 144.

627 ADEUS (2020). *Op. cit.*, p. 8.

628 LAURENT, É. (2021). « La métropole coopérative : éléments d'analyse et de mesure ». Conférence dans le cadre du colloque POPSU *Pour des métropoles résilientes. Métropoles en transition cherchent trajectoires territoriales*, 21-22 janvier 2021, Paris, Éd. POPSU, 28 pp, p. 8.

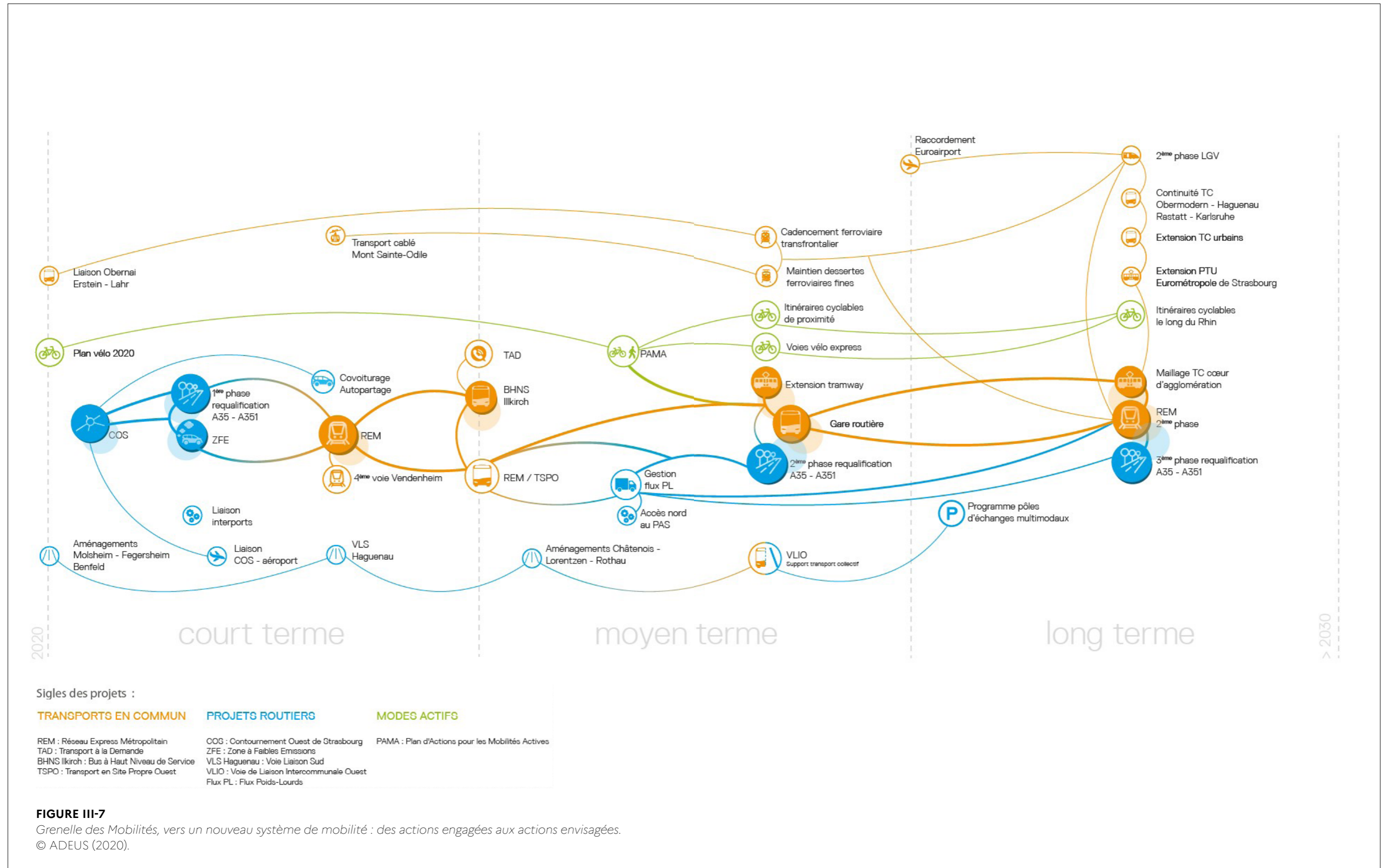


FIGURE III-7
 Grenelle des Mobilités, vers un nouveau système de mobilité : des actions engagées aux actions envisagées.
 © ADEUS (2020).

2.2. L'élaboration d'un récit territorial consensuel : éclairage par les stratégies d'acteurs

2.2.1. Des territoires «schizophrènes» entre critique et support d'une vision «strasbourgeoise», des voisins allemands plus distants

Du côté des intercommunalités, SCOT et PETR bas-rhinois, la consultation est l'occasion pour les élus d'exprimer un certain malaise par rapport à l'hégémonie des collectivités territoriales et de l'État dans les infrastructures qu'ils cherchent à leur imposer. C'est notamment le cas à la suite de la présentation par l'ADEUS des trois scénarios contrastés : celui des *hubs* métropolitains, qui se traduit par une convergence sur Strasbourg de grands axes de transport, est rejeté en bloc par l'aréopage en plénière. L'assemblée accuse l'ADEUS de promouvoir un «*impérialisme strasbourgeois*» (VIMBERT, 2021)⁶²⁹ :

Il semble important de rappeler que cet ensemble de projets est avant tout un socle qui répond aux enjeux de fonctionnement de la métropole strasbourgeoise. Il est toutefois vrai que pour Haguenau, Molsheim, Saverne ou les communes de la bande rhénane, cet ensemble apparaît largement centré sur Strasbourg, et peu sur les territoires adjacents.

(VIMBERT et MARX, 2019)⁶³⁰

Après la plénière de décembre 2018, l'Agence d'urbanisme de Strasbourg Rhin Supérieur entreprend alors un important travail de pédagogie et de consultation des territoires de l'aire métropolitaine strasbourgeoise, pour expliciter les scénarios contrastés et recueillir les souhaits des uns et des autres :

Nous avons mis six mois à peu près à récupérer l'affaire et à organiser ce qui a été pour moi extrêmement passionnant : des travaux de recueil de doléances — d'une certaine manière — ou en tout cas de recueil d'envie sur l'ensemble des territoires à l'échelle des SCOT et des PETR. C'était début 2019.

(VIMBERT, 2021)⁶³¹

L'enjeu des consultations des SCOT et PETR est justement de mener à la construction d'un projet autour des pôles métropolitains, et ainsi construire une vision du territoire qui soit pleine et complète. Il manque donc un certain nombre de projets.

(VIMBERT et MARX, 2019)⁶³²

En effet, ces ateliers permettent à l'ensemble des acteurs — élus locaux compris — de toucher du doigt la «*schizophrénie*» (VIMBERT, 2021)⁶³³ des édiles, déchirés entre leurs projets politiques et la nécessité d'améliorer le fonctionnement effectif de leurs territoires :

« Pour moi, les liaisons vers Strasbourg ne sont pas importantes, je n'en veux pas. Mon territoire ce n'est pas cela qui lui importe, mon territoire ne vit pas vers Strasbourg, il vit vers Haguenau, vers Lauterbourg, vers Karlsruhe, vers Saint-Dié... » Jamais, il ne vit vers Strasbourg. « Par contre, ma première urgence, celle que vous devez améliorer en premier, c'est ma liaison vers Strasbourg ».

(VIMBERT, 2021)⁶³⁴

En outre, ces territoires se sont vu offrir la possibilité d'intégrer la compétence d'autorité organisatrice sur leur périmètre, ou de laisser la Région s'en charger pour eux, dans le cadre de la LOM. Certaines intercommunalités proches de l'Eurométropole s'en sont ainsi saisies, à l'instar de la communauté de communes de la Basse-Zorn. Celle-ci est accompagnée dans l'élaboration d'un plan global de mobilité par l'ADEUS. En dépit de la démarche de consultation conduite par l'Eurométropole sur différents sujets (zone à faibles émissions, transformation de l'A35, etc.), l'agence a pu constater que les élus «*n'y étaient pas encore. C'est-à-dire que culturellement, on n'est pas encore prêt à faire un projet commun. Faire un projet commun...*» (VIMBERT, 2021)⁶³⁵ avec les collectivités régionale et métropolitaine. Les attentes des maires en matière d'aménagement semblent ainsi partagées entre des ambitions d'autonomie (développement dans la proximité, maillage des villes moyennes) et une exigence d'amélioration des liaisons vers Strasbourg, qui va augmenter la dépendance effective de ces territoires vis-à-vis de la métropole. Pour l'ADEUS, ce grand écart peut être lié à une mécompréhension des phénomènes à l'œuvre et du fonctionnement territorial de la part des élus des intercommunalités plus rurales, peu rompues à ce genre de questionnement sur la métropolisation. Le Grenelle a dès lors nécessité de l'Agence qu'elle travaille avec pédagogie autant avec les acteurs territoriaux pour les sensibiliser à ces enjeux, qu'envers les exécutifs régionaux et surtout eurométropolitains : «*C'était tout à fait passionnant. Et cela a permis aussi d'expliquer à la Métropole qu'elle a des responsabilités, et puis que ces territoires-là ne vivent pas que centrés sur Strasbourg, qu'ils vivent à 360°, tout un chacun de manière légitime*» (VIMBERT, 2021)⁶³⁶.

Quant aux acteurs allemands, leur participation n'a pas non plus été très facile à faire advenir. Le 27 février 2019, l'ADEUS et les grandes collectivités françaises et allemandes organisent une conférence

629 Entretien avec Benoît VIMBERT. Cf. Tome 2, Annexe 02D, p. 51.

630 Présentation de Benoît VIMBERT et David MARX. Cf. Tome 2, Annexe 03A, p. 169.

631 Entretien avec Benoît VIMBERT. Cf. Tome 2, Annexe 02D, pp 51-52.

632 Présentation de Benoît VIMBERT et David MARX. Cf. Tome 2, Annexe 03A, p. 169.

633 Entretien avec Benoît VIMBERT. Cf. Tome 2, Annexe 02D, p. 52.

634 *Idem.*

635 *Ibidem*, p. 53.

636 *Ibid.*, p. 52.

transfrontalière sur l'espace métropolitain Strasbourg-Karlsruhe, autour d'enjeux et d'actions partagées⁶³⁷. La thématique des transports en particulier donne lieu à une table ronde d'experts et de personnalités politiques sur les freins et les leviers à la mobilité des personnes de part et d'autre de la frontière. L'événement est l'occasion pour chacun de faire montre d'un esprit de cohésion et de communiquer sur un panel de projets en cours de réflexion ou de maturation : extension de l'offre de service du tram-train de Karlsruhe vers Strasbourg, lignes transfrontalières, achat de matériel roulant ferroviaire en commun entre la Région et les *Länder* limitrophes... Il permet également à l'ADEUS de trouver outre-Rhin des interlocuteurs avec qui travailler sur le Grenelle des Mobilités. La conférence passée, quelques difficultés vont toutefois surgir qui impactent la participation effective des acteurs allemands à la démarche :

Cela a été d'une grande difficulté parce que les calendriers électoraux n'étaient pas les mêmes. Donc nous avons beaucoup travaillé ensemble justement en 2020. L'année 2020 a été une année d'écoute de nos partenaires allemands, donc nous avons complété la carte du côté allemand, mais nous ne l'avons simplement pas diffusée. Et je dirais que d'une certaine manière, nous commençons à avoir une vision institutionnelle un peu plus claire de ce qu'il se passe du côté allemand. Nous avons voulu faire cela en 2019, et il y avait des élections du côté de Lahr ou je ne sais plus où. Et l'on nous a promenes de deux mois en deux mois. Voilà, une réunion a été annulée le jour même parce que du côté allemand, nous avons appris qu'il n'y aurait qu'un technicien qui viendrait, alors que du côté français il y avait sept-huit grands élus.

(VIMBERT, 2021)⁶³⁸

Ces difficultés à intégrer les partenaires allemands reposent également sur les différences en matière de culture de projet. Les acteurs allemands semblent en effet ne pas comprendre le fonctionnement français, moins structuré que le leur :

Nous discutons un peu de tout, tout le temps, alors qu'eux ont une vision où il y a un temps pour discuter, il y a un temps pour décider, il y a un temps pour appliquer, grosso modo, et après, l'on recommence les itérations. En tout cas, il y a des lieux très, très précis. Nous nous étions hors cadre. Cela n'a pas été évident.

(VIMBERT, 2021)⁶³⁹

637 Cf. Tome 2, **Annexe 01C**, pp 21-25.

638 Entretien avec **Benoît VIMBERT**. Cf. Tome 2, **Annexe 02D**, pp 53-54.

639 *Idem*, p. 54.

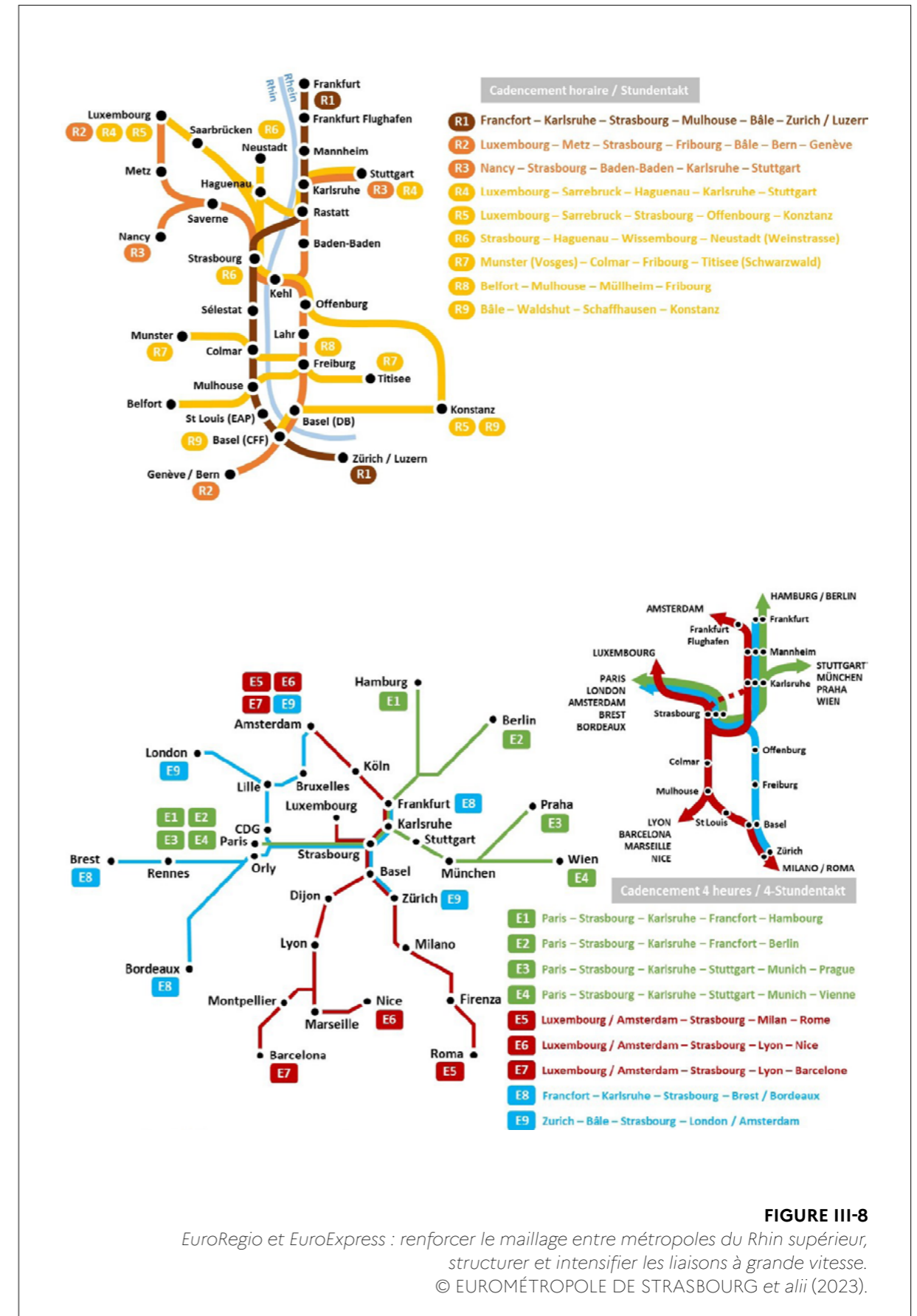


FIGURE III-8

EuroRegio et EuroExpress : renforcer le maillage entre métropoles du Rhin supérieur, structurer et intensifier les liaisons à grande vitesse.
© EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG et alii (2023).

Un important travail d'acculturation était donc nécessaire de mener de part et d'autre du Rhin pour pouvoir véritablement coopérer. Il semblerait que celui-ci ait été fait puisque le 19 janvier 2023, à l'occasion du soixantième anniversaire du traité d'amitié franco-allemande — dit *traité de l'Élysée* — la maire de Strasbourg Jeanne BARSEGHIAN a réuni à ses côtés les représentants des municipalités de Karlsruhe, Fribourg-en-Brisgau, Colmar, Mulhouse, Rastatt, Kehl, Lahr, Lörrach, Mannheim et Stuttgart en vue de constituer un groupe de pression transfrontalier en faveur du développement des mobilités ferroviaires (DNA, 2023)⁶⁴⁰. À l'issue de cette journée symbolique, les villes partenaires ont signé un manifeste intitulé *Le Rhin supérieur, la clef d'un réseau ferroviaire européen à la hauteur du défi climatique et social* (EUROMÉTROPOLE et alii, 2023)⁶⁴¹. En reprenant le même constat que le Grenelle et en le transposant à l'échelle du Rhin supérieur, ce texte appelle à faire du train — qu'il soit *régional*, à *grande vitesse*, de *marchandises* ou de *nuit* (**Fig. III-8**, p. 211) — une priorité de la coopération et des politiques européennes. Il interpelle ainsi les États et les acteurs ferroviaires sur l'urgence qu'il y a à réaliser les liens manquants pour engager véritablement la décarbonation des déplacements et rapprocher encore les deux rives du Rhin.

2.2.2. Des associations d'usagers proactives, l'émergence d'une expertise d'usage

Le domaine des transports s'inscrit de longue date dans une logique technocratique de l'action publique, construite sur la primauté du jargon et de l'avis techniques des professionnels du transport, qu'ils soient issus des grands corps de l'État, de bureaux d'études spécialisés ou des collectivités territoriales. L'expertise ainsi mobilisée a longtemps fait consensus en plaçant la figure de l'expert au cœur du dispositif de prise de décision (KAUFFMAN, BARBEY, 2004; MORETTO, 2012)⁶⁴². La tenue du Grenelle des Mobilités, intégrant des enjeux urbains, environnementaux et démocratiques renouvelés, permet dès lors de s'ouvrir à d'autres formes d'expertise en ce que les actions et contenus mis au débat sont « *nettement moins orientés sur les performances technologiques des systèmes de transport* » (MORETTO, 2009)⁶⁴³.

640 THIERY, X., (2023). « Un manifeste franco-allemand en faveur du rail européen ». In *Les Dernières Nouvelles d'Alsace*, édition du 20 janvier 2023.

641 EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG et alii (2023). *Le Rhin supérieur, la clef d'un réseau ferroviaire européen à la hauteur du défi climatique et social*, 6 pp.

642 KAUFMANN, V. et BARBEY, J. (2004). *Politique des transports : un état des lieux de la recherche*, rapport final DRAST-PREDIT, 98 pp. MORETTO, S. (2012). *L'expertise d'usage, une nouvelle légitimité pour la concertation : application aux déplacements urbaines*, thèse de doctorat en aménagement de l'espace et urbanisme, Paris, Université Paris-Est, 550 pp.

643 MORETTO, S. (2009). « L'expertise d'usage au défi de la concertation : quelles marges de manœuvre pour les usagers des transports ? », communication lors des *Premières journées doctorales sur la participation du public et la démocratie participative*, ENS-Lyon, 27-28 novembre 2009. [En ligne] consulté le 7 septembre 2022. URL : <https://www.participation-et-democratie.fr/system/files/06Sabrina%20Moretto.pdf>.

Les associations d'usagers des transports saisissent elles aussi l'opportunité offerte par la consultation pour exprimer une vision centrée sur l'expérience de l'utilisateur. Les propositions qu'elles défendent visent toutes, d'une part, à améliorer et faciliter les déplacements de tout un chacun, et d'autre part, à proposer des alternatives à l'automobilité ou aux projets trop convenus. Dans le cadre des débats sur la mise en place d'un service express métropolitain (SEM) sur l'étoile ferroviaire strasbourgeoise, l'*Association des usagers des transports strasbourgeois* (ASTUS) va ainsi mener un important travail d'activisme. Elle s'appuie pour cela sur une étude prospective réalisée dès 2016 pour elle par un stagiaire de la faculté de géographie de l'Université de Strasbourg sur le développement de l'offre ferroviaire périurbaine autour de l'Eurométropole (AHMED IBIRO, 2017)⁶⁴⁴. Le proposition est largement saluée par les milieux associatifs et politiques :

[...] jusqu'à récemment, il y a un an ou deux, le travail le plus pédagogique et compréhensible sur le réseau express métropolitain avait été fait par l'ASTUS. Un étudiant avait fait un travail de recherche qui était extrêmement intéressant. Je l'ai redit l'autre jour à ASTUS, c'est aussi ça qui a sorti le réseau express métropolitain du dialogue entre les techniciens des autorités organisatrices des différentes institutions, parce que l'on parlait du REM comme d'une espèce de machin. Et là, grâce à ce travail de l'ASTUS — maintenant, il faut leur rendre hommage — cela a permis de passer de quelque chose qui était abstrait, sauf pour les techniciens du ferroviaire, vers quelque chose de concret qui va rentrer dans la vie quotidienne des habitants.

(JUND, 2021)⁶⁴⁵

La stratégie de l'ASTUS pour promouvoir le développement de ce qui n'est encore que le REM s'inscrit dans la continuité du colloque national *Réseaux et Territoires* sur les services express métropolitains (SEM) organisé par SNCF RÉSEAU à Bordeaux le 28 mai 2019 (SNCF RÉSEAU, 2020)⁶⁴⁶. En octobre 2019, l'association coordonne ainsi pour ses vingt-cinq ans une rencontre intitulée *Regards croisés : mobilité et réseaux de transport des grandes agglomérations du Rhin supérieur* (ASTUS, 2019)⁶⁴⁷. La journée est l'occasion d'accueillir et d'écouter des techniciens allemands, suisses et français, invités spécifiquement pour qu'ils présentent différents exemples de création de réseaux ferroviaires capacitaires périurbains de part et d'autre du Rhin :

644 AHMED IBIRO, I. (2017). *Étude prospective sur le développement de l'offre ferroviaire périurbaine de l'Eurométropole de Strasbourg*, rapport de stage sous la direction de Jean TERRIER et Alexis CONESA, Université de Strasbourg, 70 pp.

645 Entretien avec **Alain JUND**. Cf. Tome 2, **Annexe 021**, p. 126.

646 SNCF RÉSEAU (2020). *Schéma directeur : étoiles ferroviaires et services express métropolitains*, 72 pp.

647 ASTUS (2019). *Actes du colloques. Regards croisés : mobilité et réseaux de transport des grandes agglomérations du Rhin supérieur*, 66 pp.

- Marc PÉREZ du bureau d'études franco-allemand *Transport Technologies Consult Karlsruhe GmbH*, responsable de la conception et de l'évolution du tramway de Strasbourg ainsi que du réseau de tram-train de Karlsruhe. Ce système de transport repose sur du matériel bimodal ayant la particularité de circuler à la fois sur les infrastructures ferroviaires et sur les lignes de tramway en milieu urbain, ce qui permet de desservir les communes périphériques directement depuis l'hypercentre, sans rupture de charge pour les voyageurs.
- Ulrike LEGROS, de l'opérateur fribourgeois *Regio-Verbund GmbH* en charge de la réalisation et de l'exploitation du *Breisgau-S-Bahn 2020* dans la région de Freiburg-am-Breisgau. La ville, plus petite que Strasbourg, a inauguré en 2019 son service de *Strassenbahn* similaire sur le principe à un SEM.
- Alain GROFF, du Canton de Bâle-Ville, concepteur de la politique de mobilité de la ville helvète à travers la poursuite du développement du tramway bâlois et la création d'un RER trinational pour faire face aux problèmes de congestion automobile aux frontières.

Ces témoignages d'experts rhénans sont également mis au miroir d'une présentation conjointe de l'état d'avancement du projet strasbourgeois de REM dans le cadre de la consultation du Grenelle des Mobilités. Cette présentation est alors donnée par le directeur adjoint au TER GRAND EST auprès de SNCF MOBILITÉS⁶⁴⁸, Jacques WEILL, et la directrice adjointe à la concurrence ferroviaire et à la stratégie contractuelle à la Région Grand Est Adeline DIEBOLD-NICO⁶⁴⁹. Cette journée bénéficie de la présence de membres des exécutifs locaux : Roland RIES (maire de Strasbourg), Robert HERRMANN (président de l'Eurométropole) et Évelyne ISINGER (conseillère régionale déléguée à la mobilité transfrontalière). Des techniciens des opérateurs de transport et des autorités organisatrices intéressées prennent également part à cet événement. Elle contribue, d'une part, à une diffusion des bonnes pratiques et à un retour d'expériences concernant des projets plus avancés outre-Rhin. D'autre part, elle participe à la constitution d'un référentiel de modèles et d'un imaginaire partagés quant aux potentialités et aux attentes des usagers en matière de service ferroviaire périurbain.

À la suite de ce colloque, les représentants de l'ASTUS sont conviés à Fribourg-en-Brisgau à l'inauguration du *Breisgau-S-Bahn* : « *Après quoi, nous [y] sommes retournés nous-mêmes deux ou trois fois [...] pour voir concrètement comment il fonctionne, pour l'utiliser... Et nous avons exploré un peu ce réseau dans*

l'optique de le faire visiter aux actuels élus » (ROTH, 2021)⁶⁵⁰. Dès lors, l'exemple fribourgeois fait figure de référence, notamment pour ce qui est de l'information intermodale à destination des usagers, et de l'aménagement des gares en pôles d'échanges (ROTH, 2021)⁶⁵¹. Deux excursions sont ainsi prévues en 2020 avec des édiles et des techniciens de l'Eurométropole et de la Région Grand Est, parmi lesquels la nouvelle présidente de l'intercommunalité Pia IMBS, son 6^e vice-président chargé des mobilités Alain JUND, le directeur de cabinet de ce dernier et le directeur à l'organisation des mobilités de la Région Grand Est, Nicolas FONTAINE (ROTH, 2021)⁶⁵². Face au durcissement des mesures sanitaires allemandes, les visites sont reprogrammées à plusieurs reprises, et il n'est pas clair si elles ont pu se faire *in fine*.

Rétrospectivement, les apports des associations d'usagers des transports à la démarche de Grenelle dans son ensemble et au projet de REME en particulier sont substantiels et dépassent le simple activisme. En amont de la consultation, ces « *usagers compétents* » (MORETTO, 2012)⁶⁵³ ont permis d'inscrire à l'agenda le sujet d'une offre périurbaine de qualité. Proactives, l'ASTUS et la FNAUT ont largement nourri le débat en fournissant, non sans pédagogie, des solutions, des savoir-faire et des exemples concrets sur la question complexe de la mise en œuvre et des attentes concernant le Réseau express métropolitain et européen.

2.2.3. Les grandes collectivités confrontées à la recomposition territoriale

Malgré les postures initialement très rigides de la Région Grand Est, de la Ville et de l'Eurométropole de Strasbourg, du Département du Bas-Rhin puis de la Collectivité européenne d'Alsace (CEA), la concertation du Grenelle a pu évoluer en un espace de dialogue. S'y sont rencontrées les forces vives — certes triées sur le volet — de l'économie locale et des milieux associatifs et techniques, de même que l'ensemble des représentants politiques du Bas-Rhin et du Pays de Bade. Cette ouverture a ainsi conduit à la confrontation des points de vue, projets et méthodes de travail des porteurs de la démarche et des divers acteurs territoriaux eux aussi prêts à faire entendre leur voix.

La tenue de la consultation strasbourgeoise intervient par ailleurs en pleine période d'importantes recompositions institutionnelles, où chacun cherche encore sa place et teste ses limites et celles des autres maillons. La réforme territoriale a rebattu les cartes en confiant à la Métropole et à la Région une

648 SNCF Mobilités est aujourd'hui **SNCF Voyageurs**.

649 **Adeline DIEBOLD-NICO** est entre-temps devenue directrice adjointe au transport ferroviaire puis directrice des mobilités ferrées auprès de la Région Grand Est.

650 Entretien avec **André ROTH**, membre du Bureau de l'ASTUS. Cf. Tome 2, **Annexe 02E**, p. 63.

651 *Idem*.

652 *Ibidem*.

653 MORETTO, S. (2012). *Op. cit.*, p. 21.

primauté en matière de projet de territoire. La loi d'Orientation des mobilités (LOM, 2019)⁶⁵⁴ enregistre en outre le transfert au Conseil régional de nombreuses compétences sur les transports interurbains, qui le confirme dès lors dans son rôle d'autorité organisatrice de mobilité durable (AOMD). Il acquiert par ailleurs un chef-de-filât dans l'intermodalité, ce qui en fait un partenaire central dans les projets de réaménagement de pôles d'échange multimodaux. Le nouveau pacte ferroviaire (NPF, 2018)⁶⁵⁵ va d'autre part rendre possible pour la Région de devenir gestionnaire d'infrastructures ferrées en lieu et place de SNCF RÉSEAU. La Métropole constitue quant à elle l'AOMD compétente sur son territoire, à l'égard de l'organisation des mobilités, de domanialité, de la voirie et des gares routières.

Ces évolutions se font au détriment du Conseil général qui reste cependant compétent sur les projets de voirie hors périmètre eurométropolitain. À noter toutefois une singularité locale : la création de la Collectivité européenne d'Alsace (CEA) par la fusion des départements du Bas-Rhin et du Haut-Rhin s'accompagne d'un chef-de-filât de l'institution sur les dossiers transfrontaliers. Enfin, les petites intercommunalités ont elles aussi leur mot à dire en cela que la LOM leur octroie la possibilité d'acquérir la compétence d'autorité organisatrice de mobilité durable sur leur ressort territorial, ou de laisser la Région gérer la question à leur place (LOM, 2019)⁶⁵⁶.

Généralement, la coopération entre l'État et les grandes collectivités s'opère par des contractualisations qui lient les participants autour d'engagements financiers pour la réalisation de divers projets d'aménagement du territoire ou de transport. C'est le cas par exemple des contrats de plan État-Région (CPER) ou des contrats triennaux « *Strasbourg, capitale européenne* ». Le Grenelle constitue en cela une nouveauté, un espace alternatif qui conduit à une réinvention des habitudes de travail de chacun, et un basculement depuis une approche collaborative — chaque institution accomplit au sein de son périmètre la même tâche que les autres, dans un but collectif qui peut être marqué par la concurrence — vers une posture coopérative — chaque acteur exécute une tâche différente consensuellement définie en vue d'atteindre un objectif commun — :

Nous avons identifié quatre temps [...], et l'un des premiers temps consiste à s'informer. Le deuxième temps à se coordonner. Le troisième temps c'était de faire émerger ensemble. Là, pour l'instant, nous en sommes juste à nous informer, nous

n'en sommes pas encore à nous coordonner. Je pense qu'il est important de ne pas griller les étapes [...] parce que nous ne cherchons pas simplement à le faire en bilatéral, nous cherchons à le faire avec tout le monde. Donc en le faisant avec tout le monde, je pense qu'il faut le faire calmement, dans l'ordre. Nous nous informons les uns les autres, en nous informant, nous nous coordonnons un petit peu. Il y a un moment où l'on se dira : non, nous ne pouvons plus seulement nous informer, il faut que nous nous coordonnions. [...] Et après, quand nous aurons suffisamment d'habitudes dans les façons de se coordonner, l'émergence se fera d'elle-même.

(VIMBERT, 2021)⁶⁵⁷

Ces habitudes de travail sont aujourd'hui de l'ordre de la réalité, notamment dans le cadre des comités de pilotage partenariaux qui ont été mis en place à l'issue du Grenelle pour évaluer la faisabilité financière et technique des différents projets retenus pour renforcer l'étoile ferroviaire strasbourgeoise et son REME ferroviaire et routier (**Fig. III-2**, pp 184-183) : réaménagement de l'A35 et de ses abords, finalisation du TSPO, construction de pôles d'échange multimodaux et d'une gare routière en gare basse, maintien des lignes de desserte fine du territoire, consolidation des liaisons ferrées transfrontalières... Dans l'optique de leur concrétisation, l'exécutif et la majorité eurométropolitaine tâchent de « *tendre la main vers l'extérieur, ce qui est une vraie forme de nouveauté* » (VIMBERT, 2021)⁶⁵⁸. À ce titre, le vice-président de l'Eurométropole aux mobilités Alain JUND parle « *d'alliances objectives* » aussi bien avec les grandes collectivités qu'avec les autres acteurs institutionnels au voisinage de la métropole strasbourgeoise :

[...] nous ne pouvons pas travailler recroquevillés sur notre métropole : c'est-à-dire qu'il faut que l'on travaille avec, à la fois, naturellement, la Région et la Collectivité européenne d'Alsace, mais également avec l'ensemble des intercommunalités à proximité. Avec la présidente de l'Eurométropole, nous sommes d'ailleurs en train de faire la tournée de ces intercommunalités, à la fois pour expliquer la zone à faibles émissions, mais aussi pour trouver, je ne sais pas si ce sont des alliances objectives, mais au moins des modes de coopération sur les questions de transport collectif entre l'Eurométropole et les territoires périphériques ou qui vont au-delà. Parce que l'étoile ferroviaire qu'il y a autour de Strasbourg, c'est aussi cela. Et c'est son développement [...] qui va permettre à la fois à Strasbourg de jouer ce rôle de centre du bassin d'emploi, et qui va permettre à tous les territoires périphériques et au-delà d'avoir des vies de territoires où, certes, une part plus forte de l'emploi est ailleurs, mais où tout le monde n'est pas engorgé pendant des heures et des heures sur les routes.

(JUND, 2021)⁶⁵⁹

654 LOI N°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'Orientation des mobilités (LOM). URL : <https://www.legifrance.gouv.fr/dossierlegislatif/JORFDOLE000037646678/>.

655 LOI N°2018-515 du 27 juin 2018 pour un Nouveau pacte ferroviaire. URL : <https://www.legifrance.gouv.fr/dossierlegislatif/JORFDOLE000036708397/>.

656 LOI N°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'Orientation des mobilités (LOM). URL : <https://www.legifrance.gouv.fr/dossierlegislatif/JORFDOLE000037646678/>.

657 Entretien avec **Benoît VIMBERT**. Cf. Tome 2, **Annexe 02D**, p. 53.

658 *Idem*, p. 53.

659 Entretien avec **Alain JUND**. Cf. Tome 2, **Annexe 02I**, pp 120-121.

Au niveau du Grand Est, cette alliance entre l'exécutif régional et le nouvel exécutif métropolitain s'est construite à la suite d'une rencontre entre le président Jean ROTTNER et la présidente Pia IMBS pour définir le « *niveau d'ambition commun par rapport aux mobilités* » sur la métropole strasbourgeoise, ainsi qu'une « *méthode de travail [...] et une stratégie* » (GAZIN, 2021)⁶⁶⁰ relative au financement des projets : « *pour augmenter [les] dessertes de l'interurbain, pour améliorer les correspondances...* » (GAZIN, 2021)⁶⁶¹.

3. Conclusion — le Grenelle des Mobilités, un apprentissage de la coopération pour une métropole en transition

Comment les mobilités renouvellent-elles le récit métropolitain strasbourgeois ? Le Grenelle des Mobilités de Strasbourg a vécu sa vie — pour reprendre les mots du 6^e vice-président de l'Eurométropole Alain JUND (2021)⁶⁶² —. Son existence a toutefois permis de remettre à plat un système mobilitaire vieillissant, dépassé et au bord de l'asphyxie. En effet, si le retour du tramway dans les années 1990 et son extension ces trente dernières années ont été le fer de lance d'un développement métropolitain relativement équilibré, celui-ci était cantonné au seul périmètre de la Communauté urbaine puis de l'Eurométropole de Strasbourg. De la même manière, si la Région Alsace est devenue pionnière parmi ses paires en prenant dès 1997 la gestion et l'organisation des TER, l'offre de service se trouvait proche de la saturation au moment du lancement du Grenelle. Le fait métropolitain dépasse alors de loin les limites de l'intercommunalité, et se déploie au sein d'un espace fonctionnel transfrontalier et interterritorial. La convergence sur Strasbourg de flux toujours plus nombreux et importants s'y traduit en outre par une aggravation des phénomènes de congestion automobile et de pollution de l'air.

La mise au débat des mobilités pour élaborer la mise en récit de la métropole

Aussi la démarche de Grenelle s'inscrit-elle aujourd'hui dans une logique d'interterritorialité et de coopération en vue de combler ce hiatus entre des périmètres de compétence distincts traversés par un espace fonctionnel et un problème collectif à résoudre (NAHRATH et VARONE, 2007)⁶⁶³. À cette fin, la Région Grand Est et l'Eurométropole de Strasbourg — rejointes par le Conseil général du Bas-Rhin et le Préfet — ont coorganisé un Grenelle avec la volonté de rassembler les acteurs locaux et mener une évaluation collective du territoire et de son fonctionnement. Celle-ci doit ainsi permettre d'établir un *diagnostic partagé* ainsi que les *priorités communes* sur lesquelles refonder la structure du bassin mobilitaire strasbourgeois. L'Agence d'urbanisme de Strasbourg Rhin supérieur (ADEUS) est mandatée pour mettre en œuvre la démarche et faciliter les débats. La consultation de l'ensemble des parties prenantes est initiée en 2018, et continuera jusqu'en 2020 en dépit de la crise sanitaire. Les forces vives (associations d'usagers, organisations économiques), les acteurs sectoriels (opérateurs de

660 Entretien avec **Mireille GAZIN**, ancienne élue locale de l'agglomération nancéienne et actuelle Présidente de la Commission transport et déplacement de la Région Grand-Est. Propos recueillis le 6 avril 2021. Cf. Tome 2, **Annexe 02H**, p. 111.

661 *Idem*, p. 113.

662 Entretien avec **Alain JUND**. Cf. Tome 2, **Annexe 02I**, p. 125.

663 NAHRATH, S. et VARONE, Fr. (2007). « Les espaces fonctionnels comme changements d'échelles de l'action publique ». In FAURE, A., LERESCHE, J.-Ph., MULLER, P. et NAHRATH, S. (dir.). *Action publique et changements d'échelles : les nouvelles focales politiques*, Paris, Éd. L'Harmattan, 380 pp, pp 235-249.

transport, gestionnaires d'infrastructures) et territoriaux (PETR, intercommunalités de tailles variées) s'investissent tous dans la réflexion, dont émanent trois visions pour un développement du territoire par les réseaux. La *toile*, l'*archipel* et les *hubs* métropolitains explorent chacune une dimension nécessaire et complémentaire au dessin du nouveau système mobilitaire — intégration des territoires périurbains et ruraux, desserte de proximité et grande accessibilité... — et seront incorporés à l'élaboration d'une proposition de récit originale pour Strasbourg et son espace métropolitain.

Dans la continuité d'un ensemble de dynamiques nationales (lois MAPTAM et NOTRÉ, Assises de la Mobilité, préparation de la LOM, pacte ferroviaire, ouverture à la concurrence et retour en grâce des trains du quotidien...), régionales (démarche du SRADDET) et locales (TSPO, contournement ouest de Strasbourg...), l'initiative co-portée par la Région et l'Eurométropole suscite l'enthousiasme des participants au regard de la scène d'échanges horizontale qu'elle instaure entre les décideurs publics, les édiles de territoires plus ou moins marginalisés, les experts, les techniciens et la société civile. Elle est l'occasion de constituer un bouquet de projets, parmi lesquels les chantres du ferroviaire réussissent à inscrire le développement d'un service express métropolitain. L'idée d'un « *RER* » strasbourgeois gagne ainsi en notoriété, et est devenue l'élément structurant la nouvelle construction narrative qui voit le jour autour des mobilités.

Pour autant, le Grenelle n'est pas sans contradiction. Médiatisée comme une démarche pionnière de consultation pour laquelle chacun est libre de s'exprimer, le corpus d'entretiens menés avec les acteurs laisse entendre qu'elle reste avant tout un moyen pour l'Eurométropole et son président de « *faire passer la pilule* » du contournement ouest de Strasbourg (COS) en l'inscrivant dans une stratégie d'ensemble plus cohérente et plus acceptable par l'opinion publique sur le plan politique. L'initiative perd de sa superbe en cela que les exécutifs locaux et l'État s'engagent dans un premier temps en particulier sur des projets qui comptent déjà, pour certains, au nombre des préoccupations politiques depuis quelques décennies, et relevant parfois d'une idéologie du tout automobile en décalage avec l'urgence climatique et environnementale ou les enjeux de qualités de l'air.

Malgré ce défaut, le Grenelle permet toutefois la co-construction d'un récit métropolitain consensuel et équilibré, fruit d'après négociations entre l'État, les grandes collectivités, les « *territoires* », les professionnels des transports et les associations d'usagers. Outre les desiderata exprimés par ces dernières, les ateliers menés pendant la consultation sont en effet l'occasion pour les exécutifs d'être confrontés aux recompositions territoriales induites par la métropolisation alsacienne et la redistribution des cartes liée aux évolutions du cadre législatif en matière d'organisation des mobilités

(LOM, MAPTAM, NOTRÉ). Ainsi, si la clarification des compétences se fait au profit de la Région Grand Est et de l'Eurométropole de Strasbourg, leur chef-de-filât demeure quelque peu chahuté par certaines communautés de communes, tandis que la Collectivité européenne d'Alsace (CEA) nouvellement créée par fusion des Conseils généraux du Bas-Rhin et du Haut-Rhin entend rester un interlocuteur sur les enjeux de voirie et sur les questions transfrontalières. Les acteurs allemands eux-mêmes se révèlent difficiles à mobiliser, malgré une démarche volontariste du côté français. Ces confrontations sont l'occasion pour les différents protagonistes de faire preuve de réflexivité quant aux postures qui sont les leurs. Lorsque les PETR, les SCOT et les intercommunalités fustigent l'approche initialement très strasbourgcentrique du Grenelle, l'Eurométropole prend conscience grâce à l'ADEUS de la nécessité de coconstruire une vision territoriale plutôt que de vouloir en imposer une de force. À l'inverse, les édiles bas-rhinois se rendent compte de leur schizophrénie à revendiquer leur indépendance par rapport à Strasbourg quand le fonctionnement effectif de leur territoire exige une meilleure connexion à celle-ci.

La consultation constitue enfin une occasion pour les associations d'usagers de se montrer force de proposition et de faire valoir la qualité de l'expertise d'usage qui est la leur. Les idées défendues cherchent avant tout à améliorer l'offre en transport public et à fournir des solutions alternatives à l'autosolisme et à l'automobilité. L'Association des usagers des transports urbains strasbourgeois (ASTUS) en particulier est proactive dans les débats, et milite pour la création d'un service express métropolitain de haut niveau sur l'étoile ferroviaire strasbourgeoise. Elle déploie à cette fin une stratégie auprès des deux exécutifs qui vise à les convaincre de l'efficacité et de l'adéquation de cette solution face aux problèmes auxquels Strasbourg est confrontée. Outre un voyage d'études à Fribourg-en-Brigau pour en découvrir le réseau de S-Bahn nouvellement inauguré, l'ASTUS organise également un colloque sur les différents projets ferroviaires capacitaires du Rhin Supérieur. Les apports techniques, les exemples concrets et les suggestions faites par l'ASTUS et les autres associations d'usagers contribuent ainsi tout au long de la démarche Grenelle à la préfiguration de l'offre de service du Réseau express métropolitain et européen.

Le Grenelle des Mobilités ne se résume donc pas uniquement à trouver des solutions à des questions de transport : elle a avant tout permis l'élaboration collective d'une vision partagée pour l'avenir du territoire strasbourgeois. Celle-ci participe d'un « *récit métropolitain* » (BOUBA-OLGA, 2019)⁶⁶⁴, qui considère la métropole comme attractive et essentielle à la création de richesses et d'emplois, et structure les représentations des acteurs et des récentes politiques territoriales (fusion des Régions, affirmation des

664 BOUBA-OLGA, O. (2019). « Pour un nouveau récit territorial ». Conférence dans le cadre du colloque POPSU *La recherche pour et avec les petites villes*, 14 novembre 2018, Paris, Éd. Autrement, coll. *Les conférences POPSU*, 29 pp.

Métropoles...). Pour autant, l'expérience de la consultation montre qu'en dépit de la volonté initiale des grandes collectivités et de l'État de se concentrer en priorité sur Strasbourg, la démarche a su également devenir le lieu d'expression de revendications issues aussi bien des « territoires » que de la société civile pour défendre une construction plus équilibrée et plus inclusive de l'aménagement de l'espace métropolitain transfrontalier strasbourgeois.

L'action métropolitaine face aux défis du quotidien, de l'hospitalité et de la coopération

Si le développement métropolitain se poursuit aujourd'hui sur la base de son institutionnalisation, les principes qui le sous-tendent ont été interrogés dans les réflexions et débats menés lors du Grenelle. Certes, la ville en général et la métropole en particulier constituent des territoires dynamiques où abondent plus qu'ailleurs les opportunités socioprofessionnelles, les rencontres et les services publics. Cette abondance a toutefois un coût social non négligeable : les centres urbains voient les inégalités économiques s'y creuser, les prix de l'immobilier s'y envoler, la mixité se détériorer... Ils échouent chaque jour un peu plus à accueillir les populations les plus vulnérables qui s'en trouvent dès lors marginalisées. Ce coût se mesure également à l'aune de son impact environnemental et territorial. La diffusion du modèle périurbain permise par l'automobile jusque dans les confins des aires métropolisées se fait au détriment des espaces naturels et cultivés et au profit de zones d'activité franchisées qui vident de leur substance le tissu commercial des petites villes et villages. L'agriculture intensive appauvrit les sols et souille les nappes phréatiques quand elle ne s'attaque pas directement à la biodiversité, tandis que les activités industrielles sont des sources de pollutions variées. L'environnement des grandes zones urbaines lui-même semble de fait plus fragile tant il a été artificialisé.

Ce sont ces différents symptômes que la philosophe Fabienne BRUGÈRE identifie pour la qualifier la « crise de l'urbanité » (2021)⁶⁶⁵ dont sont frappées les métropoles de l'anthropocène, « une crise [...] a plusieurs facettes : sanitaire, économique, sociale, écologique et même civilisationnelle » (BRUGÈRE, 2021)⁶⁶⁶, que la pandémie de SARS-COV-2 n'a fait qu'amplifier. Elle souligne à ce titre le caractère insoutenable et absurde sur les plans social et écologique du modèle des villes-mondes (Tokyo, Londres, New York ou Paris...). Celles-ci se focalisent sur le développement de fonctions de commandement à l'échelle mondiale, l'accroissement de leur secteur financier et la construction d'infrastructures lourdes alors qu'elles manquent de logements abordables et subissent régulièrement de sévères problèmes de pollution aux particules fines. Ce qui n'était le souci que d'une poignée de villes touche désormais aussi le

modèle des métropoles régionales françaises qui ont bénéficié de la volonté politique de décentralisation et de délestage de la région capitale « avec la mise au point par l'État d'une logique d'attractivité et de compétition entre espaces urbains, au nom d'une qualité de la vie et d'une économie à taille humaine » (BRUGÈRE, 2021)⁶⁶⁷. En effet, jusqu'alors, l'attention des grandes intercommunalités s'était focalisée sur le maintien et le renforcement de leurs aptitudes à attirer et fixer en leur territoire entreprises, investissements et membres de la classe créative. Dans un contexte mondialisé, leur élévation au rang métropolitain a ainsi en premier lieu visé à consolider leur capacité à conduire des projets à même de répondre à l'impératif d'attractivité et de compétitivité économique. Les programmes de marketing territorial⁶⁶⁸, l'édification de bâtiments-signaux⁶⁶⁹, l'accueil d'événements culturels, festivals ou sportifs⁶⁷⁰ majeurs relèvent dès lors tous de tentatives, pour les Métropoles qui les mettent en œuvre, d'incarner une identité renouvelée voire, dans certains cas, une image de marque singulière, visible et attirante. Dans l'optique de rattraper un retard en la matière et de conforter leur attractivité économique, cette course à l'attractivité participe par ailleurs également du développement de projets urbains emblématiques autour de grands équipements⁶⁷¹ ou de l'amélioration de l'accessibilité à grande vitesse⁶⁷². Ces actions dessinent alors « une hospitalité sélective réservée à de nouveaux arrivants qui sont déjà des agents économiques importants, des gagnants de la mondialisation » (BRUGÈRE, 2021)⁶⁷³, quitte à polariser toujours plus les inégalités socio-économiques et d'expulser les classes populaires des métropoles, tout en soumettant à des degrés variés l'ensemble des populations métropolitaines aux problèmes d'accès à des espaces verts, naturels ou ruraux, aux enjeux de qualité de l'air en deçà des normes requises, aux risques d'accentuation des phénomènes d'îlot de chaleur... Les modèles métropolitains actuels se révèlent donc des colosses aux pieds d'argile et multiples formes de vulnérabilité, et contribuant bon gré mal gré à un système économique mondialisé qui les catalyse et les renforce.

665 BRUGÈRE, F. (2021). « Pour une métropole hospitalière ». Conférence dans le cadre du colloque POPSU *Pour des métropoles résilientes. Métropoles en transition cherchent trajectoires territoriales*, 21-22 janvier 2021, Paris, Éd. POPSU, 26 pp, p. 10.

666 *Idem*, p. 9.

667 BRUGÈRE, F. (2021). *Op. cit.*, p. 10.

668 **Exemples** : *Strasbourg l'Eurooptimiste*, *OnlyLyon*.

669 À l'instar du **Musée des civilisations de l'Europe et de la Méditerranée (MUCEM)** de Marseille, construit par Rudy RICCIOTTI et inauguré en 2013 dans le cadre de la nomination de la métropole phocéenne comme capitale européenne de la culture.

670 Outre les Jeux Olympique d'été de Paris 2024, l'on peut citer le festival de musique électronique Tomorrowland organisé à Boom en Belgique (depuis 2005), ou les initiatives Capitale européenne : culture (depuis 1985), du Sport (depuis 2001), Verte (depuis 2010), de l'Innovation (depuis 2014) ou de l'Economie sociale et solidaire (depuis 2017).

671 Comme le **projet Deux-Rives à Strasbourg**, initié dans les années 1990 sur les anciennes friches portuaires autour d'une succession de grands équipements métropolitains (grande mosquée, hôtel de police, cité de la musique et de la danse, médiathèque, cité universitaire internationale, cinéma multiplex, archives...).

672 Toujours à Strasbourg, la mise en service des **lignes à grande vitesse Est européenne** (entre 2007 et 2016) et **Rhin-Rhône** (2011) a donné lieu à une extension contemporaine du bâtiment-voyageur de la gare de Strasbourg-Ville par Jean-Marie DUTHILLEUL, au réaménagement paysager de la place de la Gare. En complément, de nouvelles lignes de tramway (ligne C en surface, ligne F à proximité) et de bus à haut niveau de service (ligne G vers l'Espace européen de l'Entreprise, ligne H vers les institutions européennes) sont venues compléter la desserte du pôle multimodal. Divers projets n'ont toutefois pas abouti : **ouverture de la gare à 360°** de part et d'autre du faisceau ferroviaire, ligne de tram-train vers le piémont vosgien...

673 BRUGÈRE, F. (2021). *Op. cit.*, p. 10.

L'économiste Éloi LAURENT propose lui aussi une lecture critique des orientations développées dans les textes qui définissent aujourd'hui la Métropole et le paradigme métropolitain. En effet, celui-ci reposerait sur une doctrine néo-libérale, « *un ékonomisme caractéristique de la fin du XX^e siècle, entendu à la fois comme système de pensée et modèle d'organisation sociale* » (LAURENT, 2021)⁶⁷⁴, qui privilégie l'activité économique et pour lequel l'optimisation territoriale doit être mise au service d'une excellence métropolitaine, au travers d'une « *grammaire économique parfaitement claire et assumée qui a pour maîtres mots la spécialisation, l'attractivité, la compétitivité et la croissance* » (LAURENT, 2021)⁶⁷⁵, ainsi que la performance financière et la discipline budgétaire. La critique repose dès lors sur l'essoufflement de ce modèle prédateur de développement. Il identifie à ce titre l'émergence d'alternatives qui se proposent au contraire de considérer ce qui rend l'activité économique possible autant que souhaitable en s'intéressant à ses causes profondes et à ses finalités. Toutes confrontées aux réalités du changement climatique, à une crise sanitaire sans précédent et après le scrutin municipal de 2020, à un contexte postélectoral qui a rebattu la donne politique et modifié les trajectoires de nombre d'entre elles, de plus en plus d'intercommunalités font en effet appel à leur capacité de résilience pour enclencher de nouveaux moteurs de développement sur des bases autres — le numérique⁶⁷⁶, les énergies renouvelables⁶⁷⁷, l'économie de la connaissance ou circulaire — dans une perspective post-carbone (BOURDIN, 2020; FLEURY, 2021)⁶⁷⁸. Alors que la Métropole a été conceptualisée comme un « *territoire supérieur, placé au sommet de ce qui fut pensé comme une réforme pyramidale visant "l'efficacité d'un territoire" (par opposition à l'égalité des territoires, qui était une alternative possible)* » (LAURENT, 2021)⁶⁷⁹, elle ne peut aujourd'hui affronter seule les défis qui se présentent à elle. Les stratégies d'adaptation qu'elle élabore s'appuient avant tout sur sa capacité à établir des rapports avec les territoires extramétropolitains qui l'environnent (JAILLET, 2021)⁶⁸⁰, entre intégration et capacité de dialogue, afin de coopérer avec d'autres acteurs pour le bien-être de tous.

Les travaux récents réalisés dans le cadre du programme POPSU Métropoles laissent ainsi deviner une inflexion des doctrines régissant l'action publique, fondées sur les transitions en cours et l'émergence de la figure de la métropole coopérante (BROWN *et alii*, 2022; BEYER, HÉRAUD, ROSSANO et STEINER, 2021)⁶⁸¹, dont les actions relèvent en partie d'un « *registre qui vise à mieux organiser la métropole du quotidien, en veillant à ce qu'elle reste [...] une métropole hospitalière, en mesure de bien accueillir toutes les catégories sociales qui y vivent ou y viennent* » (JAILLET, 2021)⁶⁸². Le « *récit territorial* » (BOUBA-OLGA, 2019)⁶⁸³ qui émerge à Strasbourg traduit ainsi l'importance accrue de la coopération dans les relations interterritoriales. Il place le train — qu'il relève du quotidien ou de la grande accessibilité — au cœur des processus transactionnels et de l'armature métropolitaine bas-rhinoise, en élargissant la perspective au-delà de la seule Eurométropole et de ses habitants, au profit des visiteurs des voisinages périurbains et allemands desservis par l'étoile ferroviaire strasbourgeoise.

674 LAURENT, É. (2021). « La métropole coopérative : éléments d'analyse et de mesure ». Conférence dans le cadre du colloque POPSU *Pour des métropoles résilientes. Métropoles en transition cherchent trajectoires territoriales*, 21-22 janvier 2021, Paris, Éd. POPSU, 28 pp, p. 12.

675 *Idem*, p. 8.

676 Bien que le **numérique** pose question à plus d'un titre au regard de la prédation et des pollutions diverses dont l'exploitation minière des terres rares est la cause, et de la prégnance d'une doctrine solutionniste qui voit dans la notion de progrès technologique une réponse aux enjeux du développement durable et du changement climatique, sans toujours considérer l'impact de sa mise en œuvre.

677 Certaines **énergies renouvelables** soulèvent des questions similaires, particulièrement dans un contexte de décarbonation progressive des sociétés contemporaines.

678 BOURDIN, A. (2020). *Penser la métropole post-carbone et la faire*. Paris, Éd. PUCA, 70 pp.

FLEURY, C. (2021). « Habiter le monde de l'Anthropocène ». Conférence dans le cadre du colloque POPSU *Pour des métropoles résilientes. Métropoles en transition cherchent trajectoires territoriales*, 21-22 janvier 2021, Paris, Éd. POPSU, 27 pp.

679 LAURENT, É. (2021). *Op. cit.*, p. 8.

680 JAILLET, M.-C. (2021). *De la "saison 2" à la "saison 3", qu'avons-nous appris et que nous reste-t-il à apprendre ?*, note d'orientation, troisième séminaire du conseil stratégique du programme POPSU Métropoles, 30 et 31 août 2021, Éd. POPSU, p. 3.

681 BROWN, L., REIX, F., GONZALEZ, A., GODIER, P. et MAUTRAY, M. (2022). *La métropole coopérative et ses ressources. Récits sur la gestion de l'eau et de l'alimentation à Bordeaux*, Paris, Éd. Flammarion-Autrement, 93 pp.

BEYER, A., HÉRAUD, J.-A., ROSSANO, Fr., STEINER, B. (2021). *De la ville-port à la métropole portuaire. Un portulan pour Strasbourg*, Paris, Éd. Flammarion-Autrement, 93 pp.

682 JAILLET, M.-C. (2021). *Op. cit.*, p. 10.

683 BOUBA-OLGA, O. (2019). *Op. cit.*, p. 7.

CHAPITRE 4

Le Réseau express métropolitain et européen (REME), levier d'une reterritorialisation autour du rail

La grande ville, c'est d'abord la ville sans restriction, la ville sans contrainte, la ville jusqu'au bout. La grande ville maximise les liens en poussant le plus loin possible à la fois les masses et les densités. La grande ville définit son propre voisinage [...]. La grande ville, c'est la combinaison de plus de société et de plus d'individu. C'est le monde de l'intime [...] et l'univers des biens publics — espace public et transports publics, civilité — comme un lien faible qui rend fort ceux qui l'habitent.

(GUILLEMOT *et alii*, 2010)⁶⁸⁴

Le réseau express de Strasbourg est le résultat d'une action métropolitaine et répond en cela de différentes stratégies territoriales. Pour la Région, ce SERM doit rapprocher son chef-lieu des autres villes du Grand Est (Nancy, Metz...). Il doit également innover son bassin de mobilité dans une logique d'aménagement équilibré du territoire, et organiser les flux transfrontaliers à destination de la Sarre (Sarrebriick), du Bade-Wurtemberg (Kehl, Offenbourg, Karlsruhe, Fribourg-en-Brigau, Stuttgart) et de la Rhénanie-Palatinat (Neustadt an der Weinstraße). Du côté de la Métropole, il constitue un levier pour répondre aux enjeux de congestion des axes routiers et d'amélioration de la qualité de l'air en réactivant le réseau local de gares sous-exploitées faute d'une offre attractive.

⁶⁸⁴ GUILLEMOT, L., CHAVINIER, E., LEVY, J. et BEAUDE, B. (2010). « Little Big City ». In *L'information géographique*, N°74, pp 105-128, p. 105.

Alors que le chapitre précédent a défini le bassin de mobilité strasbourgeois comme territoire *ad hoc* d'un nouveau récit métropolitain strasbourgeois, celui-ci poursuit la réflexion entamée en approfondissant les questions liées à la nature du REME en tant que support d'une action publique, à la diversité d'acteurs qui la porte, et aux modalités de régulation des rapports qu'ils entretiennent à cette fin (BOURDIN, 2015)⁶⁸⁵.

L'idée d'intensifier l'offre ferroviaire périurbaine n'est pas récente à Strasbourg. Dans l'esprit des Assises nationales et de la LOM, le Grenelle des Mobilités s'est affirmé comme un espace-temps spécifique. Cette fenêtre d'opportunité a été l'occasion de rassembler les différents protagonistes autour de la table, de « *mettre à l'agenda* » local le sujet des trains du quotidien et de permettre à tous les participants de contribuer au développement d'un Réseau express métropolitain (LE POINT, 2019)⁶⁸⁶ — auquel a depuis été ajouté le qualificatif d'« *européen* » (REME)⁶⁸⁷ — certes ferroviaire, mais également routier.

Toutefois, entre les intentions initiales arrêtées à la fin du Grenelle, et le lancement du premier SERM français au service annuel 2023 le 11 décembre dernier, ces différentes dimensions ont gagné en précision, portées tout à la fois par un contexte national médiatisé et un certain volontarisme local. À travers la définition du projet de REME, ses particularités et son entrée « *en politique* » (DEVISME et FORT-JACQUES, 2022)⁶⁸⁸, l'objet de ce chapitre est donc de comprendre en quoi il constitue à la fois une traduction spatiale et un levier opérationnel du récit métropolitain. Le propos développé ici présente une mise en regard de « *ce qui se déploie sur la scène, dans des arènes souvent visibles où s'affirment des positions avec ce qui se joue en coulisse, de façon discrète, à bas bruits* » (DEVISME et FORT-JACQUES, 2022)⁶⁸⁹. Il explicitera ainsi les modalités selon lesquelles ce SERM participe d'une reterritorialisation de l'espace métropolitain strasbourgeois.

Dans le prolongement conceptuel du chapitre précédent, il revient sur les caractéristiques réticulaires et spatiales, de même que sur la dimension politique et actorielle du projet tel qu'il est réalisé aujourd'hui. La première partie se concentre sur les grandes étapes de la mise en œuvre du REME, du point de vue des évolutions infrastructurelles et d'offre de service nécessaires à son déploiement dans l'aire métropolitaine, d'abord dans une logique de proximité, puis dans une perspective de rapprochement

transfrontalier. La seconde partie éclaire ensuite la structuration de l'arène métropolitaine *ad hoc*. Elle l'aborde à travers les scènes de tensions, les chantiers en cours ainsi que les dispositifs inédits de gouvernance élaborés par la Région Grand Est et l'Eurométropole.

685 BOURDIN, A. (2015). « L'action métropolitaine, version française ». In *Espaces et sociétés*, N°160-161, pp 173-187, p. 175.

686 COCQUET, M. (2019). « Strasbourg — La ville invente son RER ». In *Le Point*, édition du 14 mars 2019. [En ligne] consulté le 9 septembre 2022. URL : <https://www.lepoint.fr/villes/strasbourg-la-ville-invente-son-rer-14-03-2019-2300926.php>.

687 Cf. EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG : <https://www.strasbourg.eu/-/bloc-notes-reme-lancement>.

688 DEVISME, L. et FORT-JACQUES, Th. (2022). *Transformations de l'action publique métropolitaine. Le laboratoire nantais et ses nouveaux objets*, Paris, Éd. Autrement, coll. POPSU, 112 pp, p. 19.

689 *Idem*, p. 20.

1. Une redéfinition de la portée spatio-temporelle de la métropole au prisme des déplacements quotidiens

1.1. Une étoile ferroviaire développée mais fragile

Le réseau bas-rhinois est bien développé et dispose d'une infrastructure aujourd'hui solidement ancrée dans les usages (ROTH, 2021)⁶⁹⁰. Dès 1997, la Région Alsace fait en effet partie des sept Régions qui reçoivent à titre expérimental la compétence des trains express régionaux (TER) suite aux préconisations des rapports du sénateur alsacien Hubert HAENEL (1993)⁶⁹¹ : le Conseil régional constitue dès lors l'autorité organisatrice (AO) chargée de définir et financer l'offre de service en matière de transport de voyageurs, que l'entreprise ferroviaire met en œuvre par le biais de conventions successives (1997, 2002, 2010, 2018 et 2023). Au regard de la réussite de cette expérimentation, la loi Solidarité et renouvellement urbain (SRU, 2000)⁶⁹² entérine et pérennise la régionalisation ferroviaire, qui prend effet au 1^{er} janvier 2002. C'est à cette époque que voient le jour les premières réflexions et les premières actions en vue de renforcer progressivement les dessertes autour de la capitale alsacienne (FORTHOFFER, 2022)⁶⁹³.

La proximité des réseaux allemands et suisses donne le ton avec la mise en place dès décembre 2002 d'un cadencement du TER 200⁶⁹⁴ sur l'axe Strasbourg-Bâle par Sélestat, Colmar et Mulhouse. L'ensemble des offres de liaison depuis Strasbourg suivent ensuite ce principe : vers Haguenau (2005) et Lauterbourg (2007) au nord, vers Kehl et Offenbourg outre-Rhin (2007), vers Molsheim et Barr (2008) et vers Sélestat (2009) à l'ouest et au sud-ouest (en lien avec un projet avorté de tram-train Strasbourg-Bruche-Piémont des Vosges⁶⁹⁵) (Fig. IV-1). Un schéma des dessertes est élaboré dès 2007 « pour construire les dessertes cadencées 2020 » (FORTHOFFER, 2022)⁶⁹⁶. La volonté de la Région Alsace d'élargir autant que possible l'accès des habitants au territoire s'est ainsi traduite à sa prise de compétence par un développement important du TER, accompagné par un accroissement constant et marqué de la fréquentation du mode ferroviaire (ADEUS, 2016)⁶⁹⁷. La qualité du service interurbain et sa couverture spatiale ont fait du réseau alsacien une référence au niveau national.

690 Entretien avec **André ROTH**, membre du bureau de l'Association des usagers des Transports Urbains de l'agglomération Strasbourgeoise (ASTUS). Propos recueillis le 6 avril 2021. Cf. Tome 2, **Annexe 02E**, pp 57-66.
 691 HAENEL, H. (1993). *Rapport relatif à l'avenir de la SNCF, rapport de la commission d'enquête sur la SNCF*, N°235, Sénat, Paris, 271 pp.
 692 LOI N°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la Solidarité et au renouvellement urbains (1) (SRU). URL : <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT00000207538/>.
 693 FORTHOFFER, J. (2022). « Note de travail sur les mobilités : un RER pour l'Eurométropole de Strasbourg ». In *Les Notes de l'Association de Prospective Rhénane*, 12 pp, p. 2.
 694 **Liaison régionale rapide** nord-sud (200 km/h) vers Bâle.
 695 Cf. Tome 2, **Annexe 03E**, *L'échec en demi-teinte du tram-train Strasbourg-Bruche-Piémont des Vosges*, pp 240-244.
 696 FORTHOFFER, J. (2022). *Op. cit.*, p. 3.
 697 ADEUS (2016). « Offre et demande TER dans le Bas-Rhin. Quelle adéquation pour l'accès à l'Eurométropole ? ». In *Notes de l'ADEUS*, N°230, 8 pp, p. 8.



En parallèle, Strasbourg se voit inscrite sur le tracé de deux lignes à grande vitesse (LGV) (Fig. IV-1, p. 231) :

- La LGV Est européenne relie les gares de Paris-Est et de Strasbourg-Ville⁶⁹⁸. Une première phase du tronçon de Paris à Baudrecourt est inaugurée en 2007, qui rapproche considérablement les deux villes avec une distance-temps de 2 heures et 17 minutes. L'infrastructure est empruntée par les TGV français et les *Intercity Express* (ICE) allemands. La mise en service de la section de Baudrecourt à Vendenheim intervient en 2016 et raccourcit davantage encore le temps de parcours à 1 heure et 50 minutes pour les trains directs. Entre Vendenheim et Strasbourg, la banalisation d'une voie de fret en prévision de l'achèvement de cette seconde phase contribue à l'augmentation du trafic en heure de pointe. Cette LGV s'inscrit par ailleurs dans le projet de magistrale Européenne, qui entend relier Paris à Budapest, par Strasbourg, Karlsruhe, Stuttgart, Munich, Salzbourg et Vienne. Sur la rive allemande du Rhin, sa mise en œuvre s'est traduite entre 2008 et 2010 par le doublement des voies et la rénovation du pont ferroviaire entre Strasbourg et Kehl pour relever l'allure des convois à 120 km/h. Elle comprend également la réalisation de la liaison rapide POS Süd (*Paris-Ostfrankreich-Süddeutschland*). Celle-ci vise d'une part à moderniser le tronçon entre Kehl et Appenweier par la suppression de dix passages à niveau pour accepter une vitesse commerciale de 200 km/h. La modification des tracés en gare de Kehl devrait d'autre part permettre des circulations à 160 km/h. La construction d'une courbe ferroviaire au nord de la jonction d'Appenweier avec le *Rheintalbahn*⁶⁹⁹ devrait à terme faciliter l'insertion des TGV et ICE en provenance ou à destination de Strasbourg.
- La branche est de la LGV Rhin-Rhône, première ligne à grande vitesse française à ne pas passer par Paris, doit *in fine* rapprocher Strasbourg de Dijon, Lyon, Marseille et Montpellier. Une première phase a été inaugurée en 2011, qui a exigé la construction au sud de Strasbourg d'une troisième voie sur le tronçon Erstein-Benfild afin d'augmenter le nombre de circulations de trains en heure de pointe dans l'étoile ferroviaire strasbourgeoise.

La convergence sur Strasbourg d'un nombre accru de TER et TGV conduit donc la SNCF et la Communauté

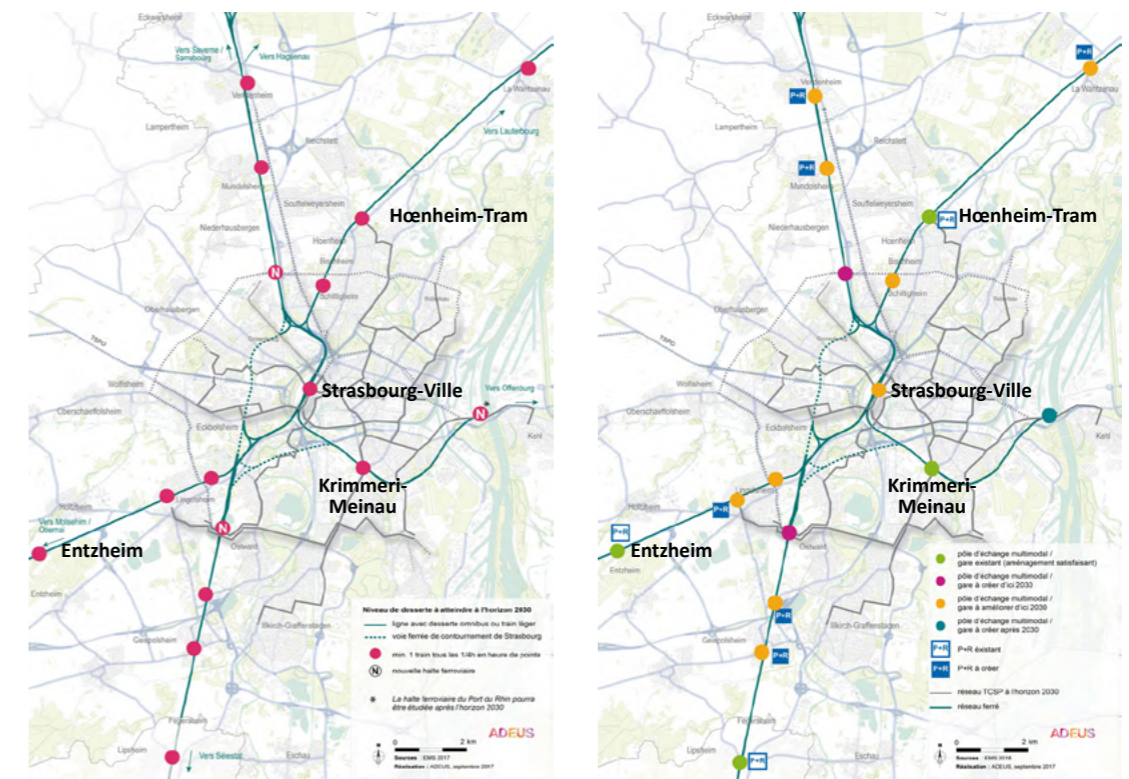


FIGURE IV-2

Le pôle d'échange multimodal de la gare centrale et les points d'arrêt SNCF de l'Eurométropole.

© DEBUS, L. (2022), ADEUS (2017).

698 Dénomination SNCF officielle de ce que les Strasbourgeois appellent la **gare centrale**.

699 La **ligne ferroviaire Mannheim | Bâle**, aussi connue sous le nom de Ligne ferroviaire de la vallée du Rhin (*Rheintalbahn*) est l'axe principal de circulation des trains sur la rive ouest du Rhin. Il connecte Mannheim à Bâle en Suisse, *via* Karlsruhe et Fribourg-en-Brigau

urbaine à développer un partenariat en vue de la modernisation et de la restructuration de la gare de Strasbourg-Ville (**Fig. IV-2**, p. 233). En 2003, les deux acteurs — accompagnés de la Ville de Strasbourg, de la Région Alsace et du Conseil général du Bas-Rhin — s’entendent autour d’un projet de pôle d’échange multimodal (PEM). Le besoin de faciliter l’intermodalité est au cœur d’un ensemble de six opérations. (1) Le bâtiment-voyageurs du complexe ferroviaire, construit à l’époque wilhelminienne par Johann Eduard JACOBSTHAL, est réaménagé en vue d’optimiser les surfaces commerciales et les flux de voyageurs. (2) Les quais — situés à quatre mètres au-dessus du niveau de la rue — sont desservis par un troisième souterrain d’accès au nord. (3) Un écrin de verre réalisé par l’architecte Jean-Marie DUTHILLEUL vient envelopper l’édifice au droit de sa façade de grès rose pour créer un hall des transports dans l’idée de relier les différents modes : trains, cars interurbains, bus urbains, tramways, automobile et vélo. (4) Le parvis et sa place sont réaménagés, piétonnés et végétalisés par le paysagiste Michel DESVIGNES en vue d’accueillir l’ensemble de ces flux, avec un parking en infrastructure pour la dépose-minute. (5) Au départ de ce hall, une galerie est aménagée pour l’accès à la station de tramway située sous la gare à quelques dizaines de mètres de profondeur. (6) Le parvis est adapté pour recevoir les cars interurbains du *RÉSEAU 67/FLUO 67*. En parallèle, deux nouveaux parkings en ouvrage sont créés au nord (Parking Wodli) et au sud (Parking Sainte-Aurélie) de la Place de la Gare, sur la ceinture de boulevards de la ville.

En parallèle, de nombreux points d’arrêts sont également réaménagés dans la région avec le concours des communes concernées, en vue de développer le mode ferroviaire. Certaines haltes sont ainsi équipées de parkings en ouvrage pour permettre le rabattement automobile et l’intermodalité, à l’instar de la gare d’Erstein (2010). Au sein de la Communauté urbaine, des PEM secondaires sont créés pour faciliter l’interconnexion entre réseaux ferré et urbain (**Fig. IV-2**, p. 233). En 2002, un nouvel arrêt — *Hœnheim-Tram* — est construit sur la ligne Strasbourg-Lauterbourg au droit du terminus de la ligne B du tramway, à la station *Hœnheim-Gare*. En 2003, le pôle d’échange Krimmeri-Meinau est installé sur la branche de Strasbourg à Offenbourg de l’étoile ferroviaire, en lien avec la ligne A du tramway au niveau du Stade de la Meinau. Cette ligne est cadencée à la demi-heure depuis 2007. À peu près à la même époque, la gare d’Entzheim est déplacée au plus près de l’aéroport international de Strasbourg-Entzheim, et est dotée d’une passerelle enjambant le faisceau ferré et la route départementale, dans le cadre du projet non abouti de tram-train Strasbourg-Bruche-Piémont des Vosges⁷⁰⁰.

Entre la fin des années 1990 et la fin des années 2010, le transport ferroviaire dans le département a donc bénéficié d’importantes évolutions en matière d’intermodalité et d’intensification de l’offre régionale en

articulation avec la grande vitesse (**Fig. IV-3a-3b**, pp 236-237). Elles sont permises par la collaboration des différentes autorités organisatrices, le gestionnaire du réseau ferré national et l’opérateur ferroviaire. En 2015, l’offre quotidienne pour Strasbourg concerne ainsi près de quatre-vingt-dix gares bas-rhinoises, réparties sur douze tronçons qui convergent en cinq branches dans l’agglomération. Près de 80000 places sont disponibles en semaine en dehors des trains vers l’Allemagne. Plus de 20,0 % d’entre elles — environ 16500 places — le sont pour la seule période de pointe du matin, entre 7 h 30 et 9 h (ADEUS, 2016)⁷⁰¹. Les lignes structurantes du réseau TER à destination des villes moyennes de Sélestat, Molsheim, Haguenau et Saverne présentent par ailleurs des liaisons directes ou semi-directes pour raccourcir les temps de trajet. Plusieurs autres lignes omnibus permettent quant à elles une couverture territoriale capillaire, et se caractérisent par des temps de trajet plus longs et une montée en charge progressive (peu de voyageurs montent ou descendent du train en bout de ligne).

L’Agence d’urbanisme Strasbourg Rhin supérieur alerte toutefois depuis 2016 sur la quasi-saturation des lignes TER du Bas-Rhin (2016)⁷⁰². Elle note en effet que les communes de l’agglomération attirent quotidiennement près de 80000 actifs et que 76,0 % d’entre eux se déplacent en voiture. L’offre régionale semble donc à première vue adaptée à la demande potentielle, quand bien même l’ensemble de ces actifs viendraient à opter pour le train. Les besoins fluctuent toutefois tout au long de la journée :

À destination des communes agglomérées de l’Eurométropole, 83,0 % de ces flux se font avant 10 h et 46,0 % se font entre 7 h 30 et 9 h. Ainsi, si une partie de la demande se concentre effectivement sur une période de pointe le matin, une autre part s’étale sur le reste de la journée. Ce sont ces écarts d’affluence qui rendent complexe et coûteuse l’organisation de l’offre TER : d’un côté, elle vise à répondre au pic de demande du matin, et d’un autre elle cherche à garantir un service public d’accès au territoire, lequel paraît parfois coûteux au regard du nombre de voyageurs qui vont l’utiliser.

(ADEUS, 2016)⁷⁰³

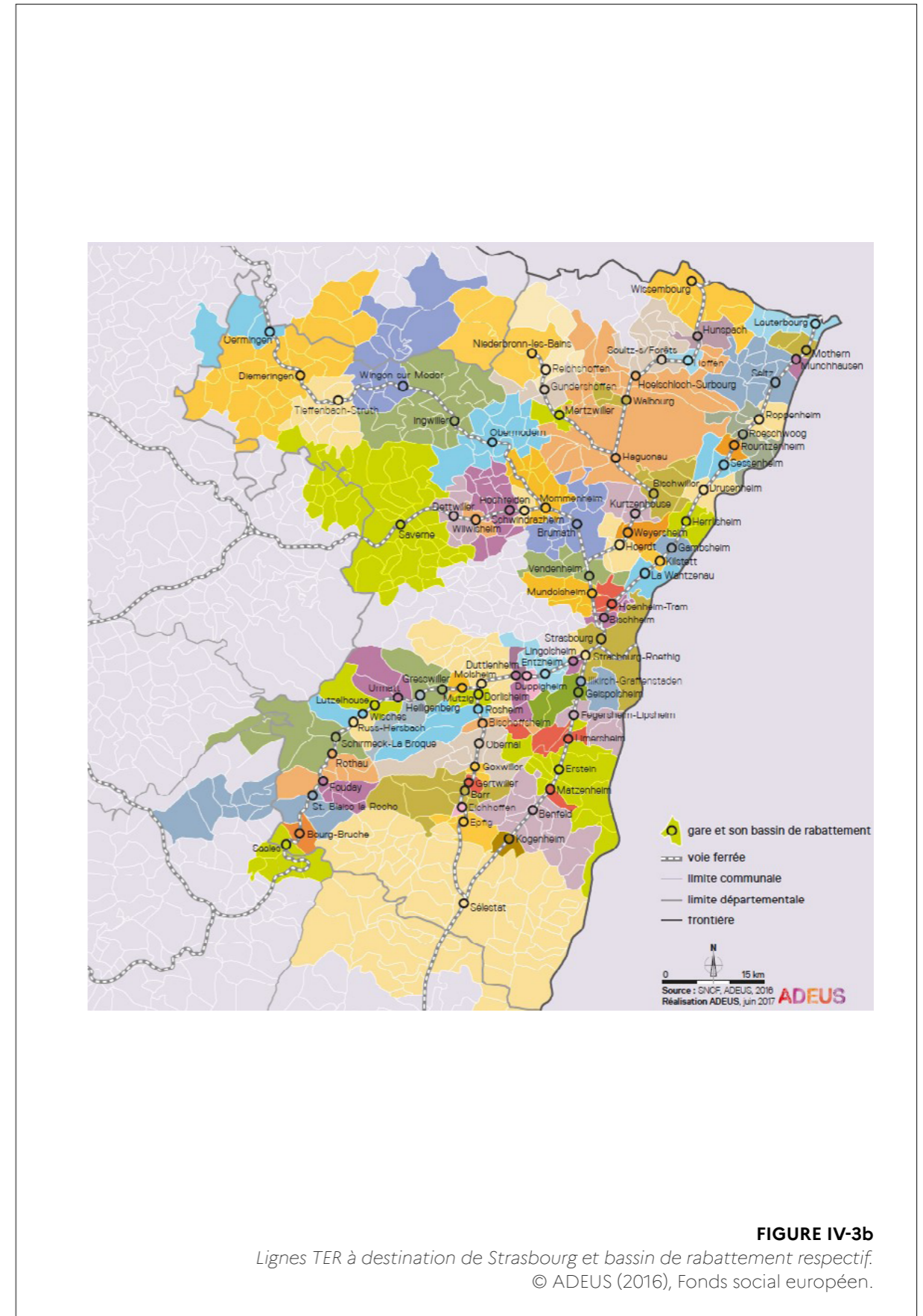
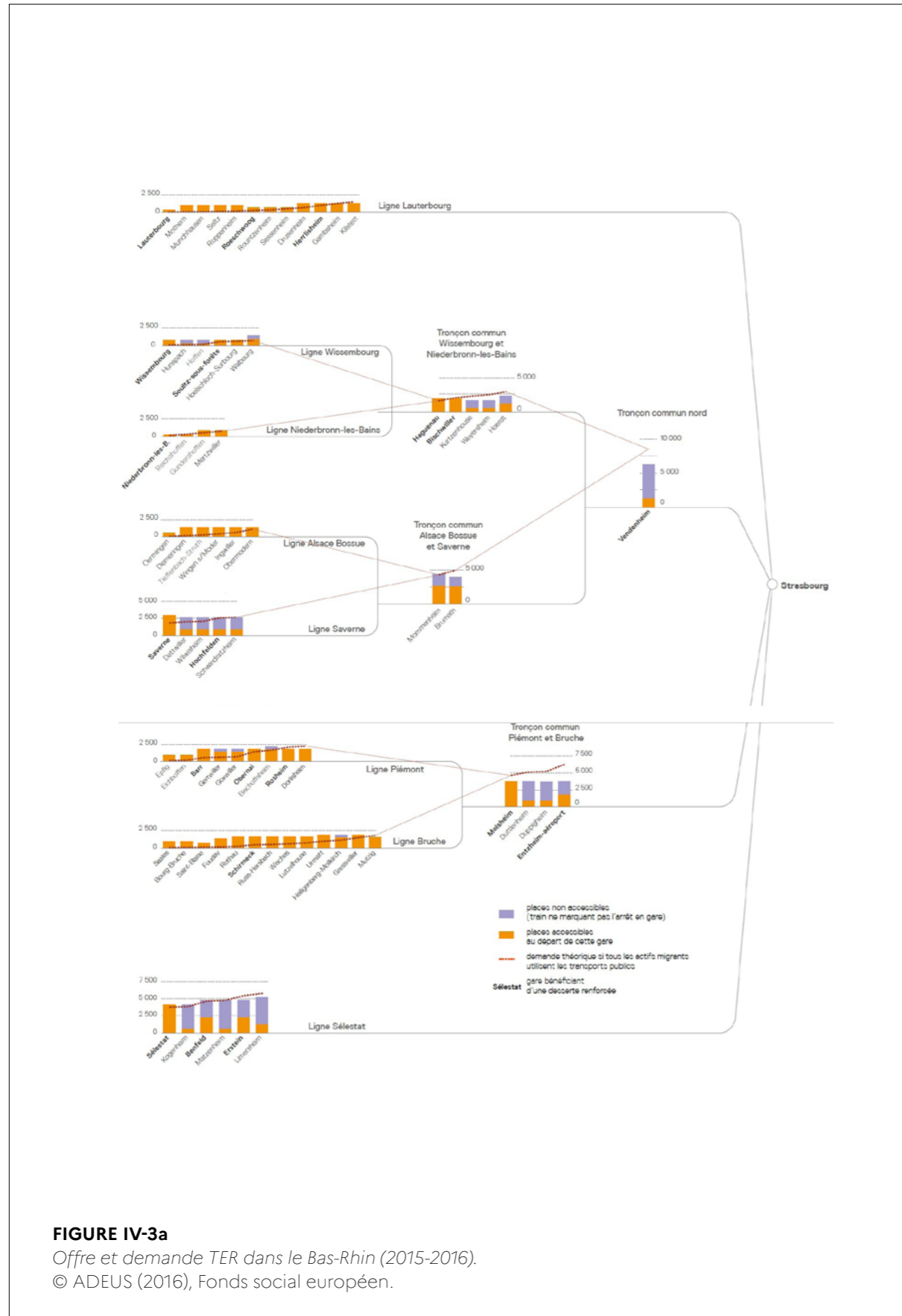
Somme toute, l’étude de l’ADEUS montre que l’offre TER répond en grande partie à la demande théorique émanant des travailleurs, des usagers occasionnels et des publics scolaires et étudiants pour l’ensemble des lignes à destination de la métropole. Dans la pratique, il faut toutefois noter que les chiffres de l’heure de pointe du matin s’inscrivent en faux par rapport à la moyenne en journée. En

700 Cf. Tome 2, **Annexe 03E**, *L’échec en demi-teinte du tram-train Strasbourg-Bruche-Piémont des Vosges*, pp 240-244.

701 ADEUS (2016). *Op. cit.*, p. 4.

702 *Idem*, p. 2.

703 *Ibidem*.



effet, la période de pointe à elle seule concentre 46,0 % de la demande quotidienne. Les 16 500 places disponibles entre 7 h et 9 h 30 sont ainsi déjà insuffisantes pour absorber la demande des 24,0 % d'actifs pendulaires (19 200 personnes) qui optent pour se déplacer en train, auxquels il convient d'ajouter les scolaires et les étudiants. Au regard de l'état actuel des fréquentations et de la surcharge potentielle des différents axes de l'étoile ferroviaire strasbourgeoise (**Fig. IV-3a**, p. 236), un report modal massif vers le TER semble donc difficilement envisageable si l'on ne veut pas dégrader la qualité de service. Cette réalité est particulièrement observable sur les quatre lignes structurantes du réseau TER vers Haguenau, Sélestat, Molsheim et Saverne, et dans les gares les plus proches de l'agglomération, terminus pour les trajets vers Strasbourg.

Lors du Grenelle des Mobilités, les associations d'usagers des transports — à l'instar de l'ASTUS⁷⁰⁴, d'EntrainMundo⁷⁰⁵, de TC-Alsace⁷⁰⁶ ou de la FNAUT Grand Est⁷⁰⁷ — ont par ailleurs noté qu'il restait encore beaucoup à faire en matière de réaménagement des haltes ferroviaires pour répondre au paradoxe de la sous-utilisation du train au sein du périmètre eurométropolitain. L'ASTUS a ainsi dressé un état des lieux pour l'ensemble des treize points d'arrêts et pôles d'échanges que compte l'Eurométropole de Strasbourg, qui liste les demandes des usagers et les aménagements qu'il faudrait faire pour optimiser l'intermodalité des voyageurs, et rendre les différents points d'accès ferroviaires plus visibles sur le territoire (ASTUS, 2020; 2021; ENTRAINMUNDO, 2020)⁷⁰⁸.

1.2. Du *MétroRhin* de l'Eurométropole au « RER » de l'ASTUS, premières esquisses d'un réseau ferroviaire métropolitain

La définition spatiale du service express régional métropolitain (SERM) strasbourgeois est le résultat d'une longue maturation et de la synthèse de propositions élaborées indépendamment par les acteurs institutionnels et associatifs. À l'Eurométropole, l'idée d'un réseau *MétroRhin* cadencé a ainsi commencé à être développée dans les années 2012-2017 au sein de la direction Transport et mobilité (DMT) dans le cadre d'une réflexion prospective. Du côté de l'ASTUS, c'est dans le contexte du stage d'un étudiant de master en géographie, en 2017, qu'un scénario formalisé de « RER » a vu le jour, même si des projets antérieurs ont pu exister.

1.2.1. *MétroRhin*, une première réflexion interne au service Déplacements

MétroRhin est un projet développé par l'ingénieur des transports Christian BERGER dans les années 2012-2017, alors qu'il était chargé d'études pour le service Déplacements de la DMT à l'Eurométropole de Strasbourg. Parmi ses attributions au sein de l'autorité organisatrice, il était notamment responsable du suivi des dossiers ferroviaires à l'échelle de l'Eurométropole et de l'appui technique relatif aux questions de stratégies de tarification multimodale.

C'est dans le cadre de l'élaboration du programme d'orientations et d'actions (POA) du PLUi (PLUi, 2019b)⁷⁰⁹ strasbourgeois qu'il réfléchit au développement de l'offre ferroviaire métropolitaine. *MétroRhin* propose ainsi la mise en place d'une nouvelle stratégie à l'échelle du bassin de vie strasbourgeois au-delà de l'horizon 2030, avec la création de trois lignes diamétralisées en gare centrale (**Fig. IV-4**, p. 241) :

- La ligne *m1* (en bleu) entre Haguenau au nord et Sélestat au sud.
- La ligne *m2* (en violet) connecte Mommenheim sur la branche Strasbourg-Saverne au nord de l'étoile ferroviaire, à Molsheim à l'ouest de l'Eurométropole.
- La ligne *m3* (en jaune) est une ligne transfrontalière qui dessert la bande rhénane de Roeschwoog au nord à Offenburg, ville sur la rive est du Rhin inscrite sur le *Rheintalbahn* et point d'arrêt du réseau ICE allemand.

Les lignes *m1*, *m2* et *m3* permettent ainsi une desserte omnibus des différentes haltes les plus proches de Strasbourg inscrites sur leur parcours. En parallèle, la configuration des TER à destination des territoires

704 Association des usagers des transports urbains de l'agglomération strasbourgeoise. URL : <https://astus67.fr/>.

705 Collectif TER Mundolsheim. URL : <http://entrainmundo.unblog.fr/>.

706 Groupe de réflexion TC-Alsace. URL : <https://tc-alsace.eu/>.

707 Branche Grand Est de la Fédération nationale des usagers des transports. URL : <https://www.fnaut.fr/region/grand-est/>.

708 ASTUS (2020). *PEM de la gare de Vendenheim : diagnostic sur l'accessibilité effectué le 25 novembre 2020*, 7 pp.

ASTUS (2020). *PEM de la gare de Lingolsheim : diagnostic sur l'accessibilité effectué le 26 novembre 2020*, 10 pp.

ASTUS (2021). *État des lieux des PEM sur les gares et haltes TER de l'Eurométropole de Strasbourg*, 30 pp.

ENTRAINMUNDO (2020). *Demandes pour l'amélioration des équipements de la gare de Mundolsheim et de ses abords*, 22 pp.

709 EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG (2019b). *Plan local d'urbanisme*, tome 3, « Programme d'orientation et d'action », 270 pp, pp 224-225.

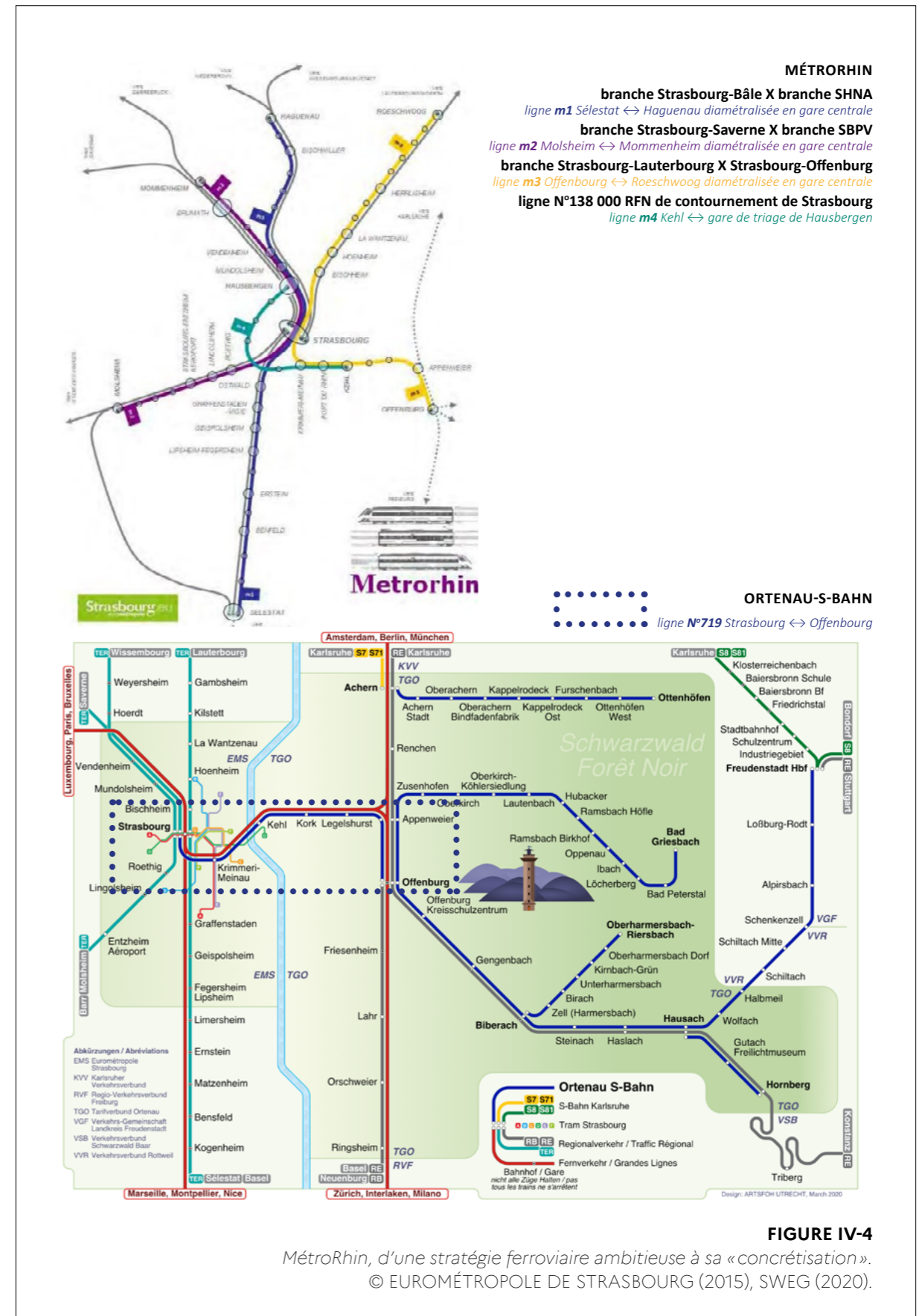
plus lointains est confirmée, avec des passages du *MétroRhin* maintenus pour certaines gares. Une quatrième ligne est également prévue. À la différence des trois autres, la *m4* ne se déploie pas au-delà du périmètre métropolitain. Elle emprunte le contournement ferroviaire réservé aujourd’hui aux trains de fret, qui circonscrit le centre-ville de Strasbourg et court-circuite la gare Centrale. Elle relie Kehl en Allemagne à un point d’arrêt à créer au niveau du triage de Hausbergen, au droit de l’Espace européen de l’Entreprise. Outre ce nouveau terminus, ce service propose la construction ou la réactivation de nombreuses haltes pour desservir la première couronne strasbourgeoise, dans les quartiers du Port du Rhin et les faubourgs de Cronenbourg ou de Koenigshoffen. Sur le papier, elle permet dès lors une desserte intramétropolitaine rapide tout en délestant les lignes *m1*, *m2* et *m3* ainsi que le réseau urbain structurant (tramway, bus à haut niveau de service).

Malgré son inscription au POA Déplacements du plan local d’urbanisme intercommunal, *MétroRhin* reste de l’ordre de l’esquisse, l’Eurométropole n’étant pas compétente pour définir seule ce genre d’offre de service ferroviaire. Il demeure toutefois une première réflexion qui ouvrira la voie au REME quelques années plus tard, notamment sur le principe de diamétralisation et de requalification de la desserte des couronnes. À noter par ailleurs que cette première itération d’un SERM avant l’heure dispose d’une forte identité qui s’appuie à la fois sur l’idée d’un transport urbain capacitair — « *Métro* » — et sur la dimension rhénane transfrontalière d’une métropole qui retrouve son fleuve, et se déploie d’une rive à l’autre avec sa ligne *m3*. Celle-ci donnera lieu à la création de la navette express *MétroRhin* entre la gare centrale de Strasbourg et celle d’Offenbourg, opérée conjointement par SNCF et la SWEG⁷¹⁰ dans le cadre de l’*Ortenau-S-Bahn* (OSB).

1.2.2. Le RER rêvé par l’Association des usagers des transports strasbourgeois

Indépendamment de l’Eurométropole, l’Association des usagers des transports strasbourgeois (ASTUS) réfléchit elle aussi aux trains du quotidien et à leur portée métropolitaine. Elle saisit l’occasion du stage d’un étudiant en géographie pour entreprendre en 2017 une analyse prospective sur le développement de l’offre ferroviaire périurbaine (AHMED IBIRO, 2017)⁷¹¹. Le RER proposé par l’ASTUS présente quelques similitudes avec *MétroRhin*, notamment le caractère diamétralisé de ses lignes (Fig. IV-5, p. 243) :

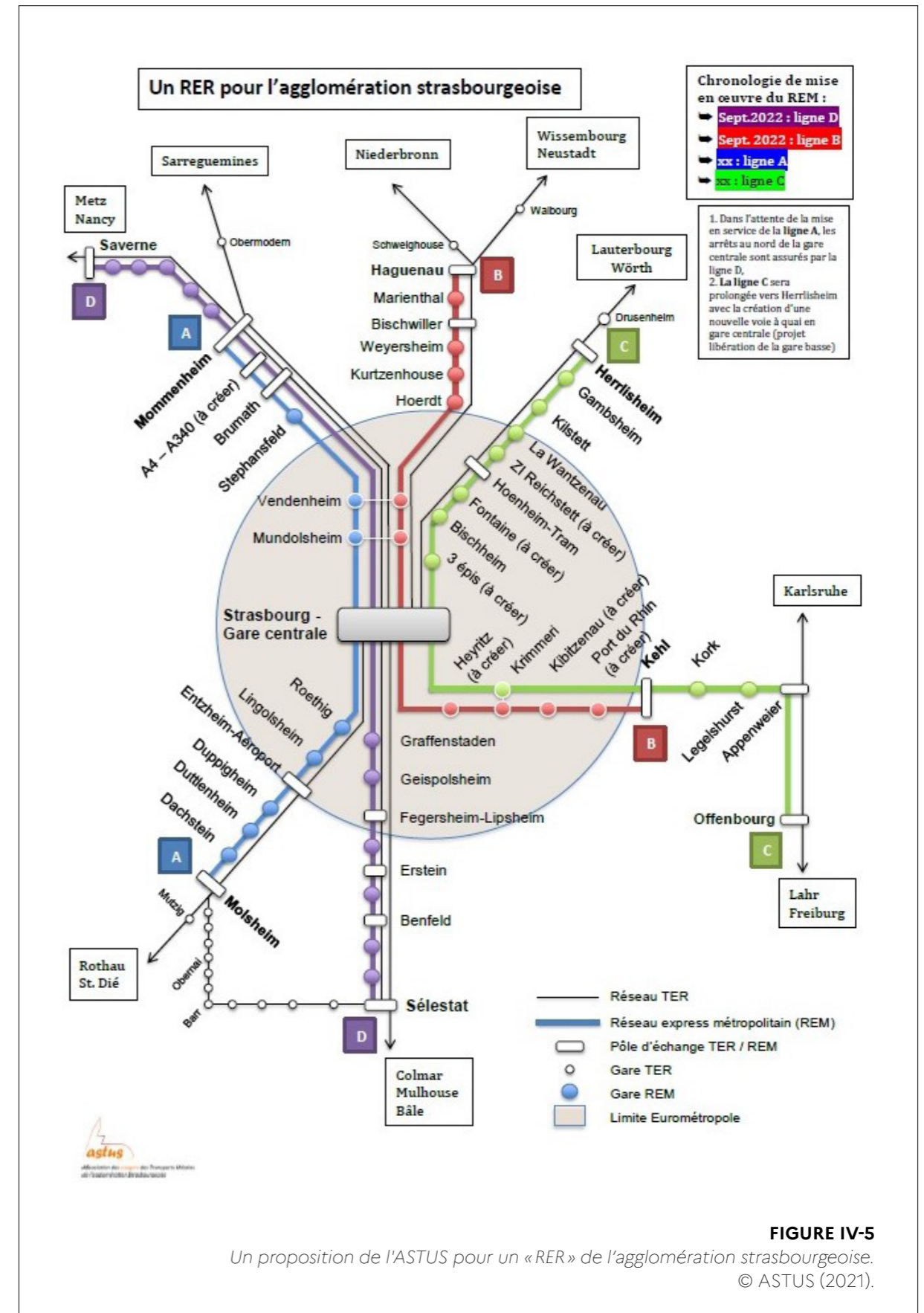
710 La *Südwestdeutsche Verkehrs-Aktiengesellschaft (SWEG)* est l’opérateur ferroviaire en charge de l’exploitation du réseau régional du pays de Bade.
 711 AHMED IBIRO, I. (2017). *Étude prospective sur le développement de l’offre ferroviaire périurbaine de l’Eurométropole de Strasbourg*, Université de Strasbourg, Faculté de Géographie et d’Aménagement, Master 1, ASTUS et FNAUT ALSACE, 70 pp.



- La ligne A (en bleu) relie Mommenheim à Molsheim à l'ouest de l'Eurométropole.
- La ligne B (en rouge) connecte Haguenau à Kehl. Elle dessert en omnibus différents points d'arrêt strasbourgeois entre la gare centrale, les quartiers du Neudorf et du Port-du-Rhin et son terminus kehlois.
- La ligne C (en vert) longe la bande rhénane entre Herrlisheim (au nord de Rœschwoog) et Offenbourg, à l'est de Kehl. Cette ligne étendue ne dessert pas toutes les gares strasbourgeoises sur le tronçon qu'elle partage avec la ligne B, afin de gagner en vitesse ainsi qu'en distance parcourue.
- La ligne D (en violet) relie Saverne à Sélestat.

Deux différences notables caractérisent la proposition de l'ASTUS par rapport au *MétroRhin*. D'une part, la portée spatiale du réseau est étendue à Saverne. Le tronçon de l'étoile ferroviaire au nord de la gare centrale et jusqu'au triage de Hausbergen est ainsi parcouru par l'ensemble des liaisons créées. D'autre part, l'ASTUS avance la création ou la réactivation de plusieurs points d'arrêt pour une desserte améliorée des territoires centraux et périurbains. Sur les lignes A et D, la halte «A4-A340» se situe en dehors du périmètre eurométropolitain, au droit de deux grands axes autoroutiers en vue de favoriser le report modal. La ligne C propose l'ouverture de trois stations au nord de la gare centrale dans les communes périurbaines denses de Schiltigheim — «Trois Épis» — et Bischheim — «Fontaine» — et au droit de la zone d'activité industrielle de Reischett. La ligne B prévoit la réactivation de la gare du Port-du-Rhin, ainsi que la mise en place d'un arrêt au niveau du Heyritz et de la Kibitzenau pour une desserte renforcée des équipements métropolitains (Hôpital Civil, Grande Mosquée, lycée Louis Pasteur, centre administratif de la Ville et de l'Eurométropole de Strasbourg...) et du faubourg du Neudorf.

La proposition de RER de l'ASTUS fait par ailleurs coexister trains métropolitains et trains express régionaux pour répondre là aussi à la proche saturation du service TER à l'approche de Strasbourg.

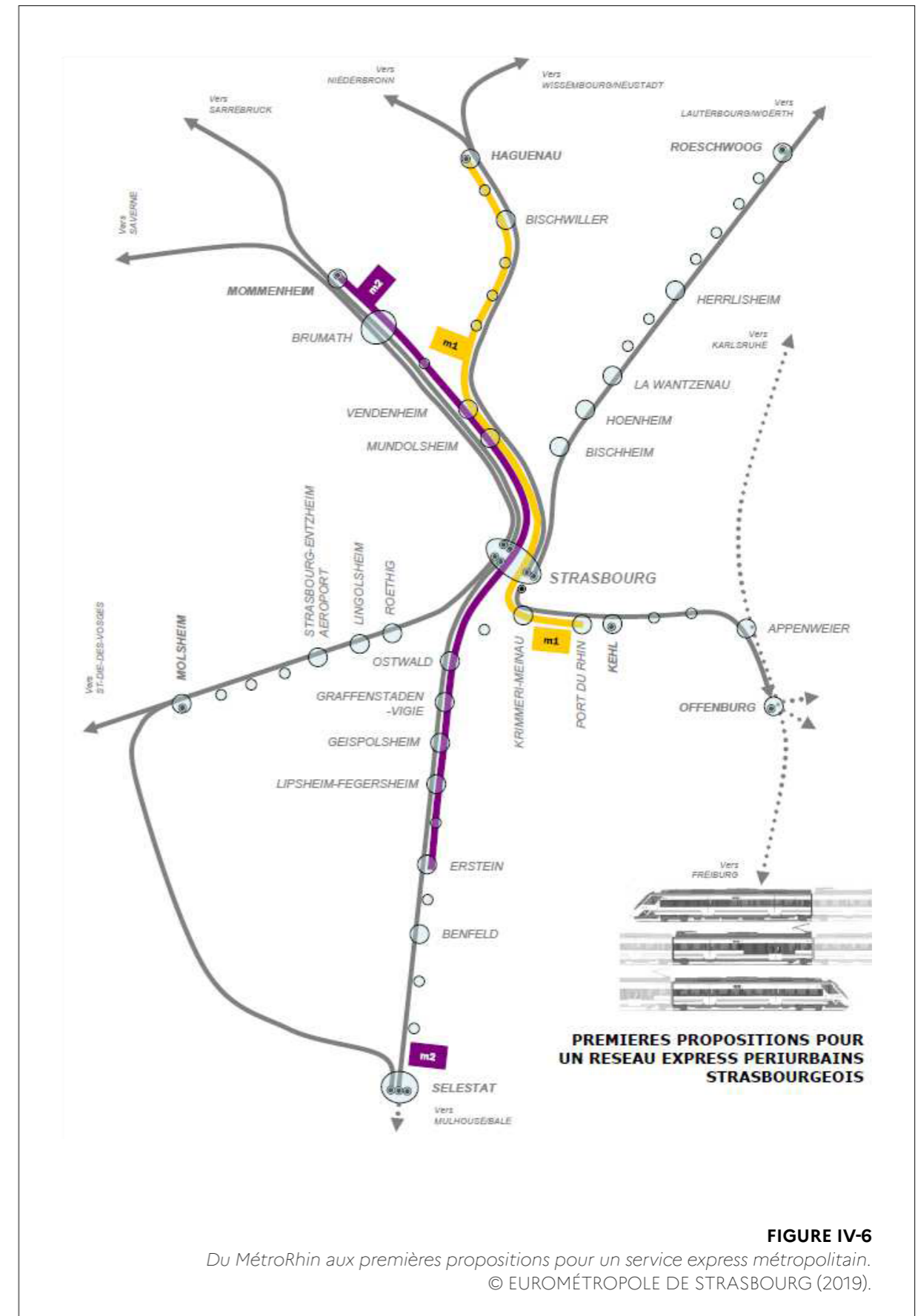


1.3. Le REME ferroviaire et routier : esprit de synthèse, opportunisme et ambitions mesurées au prisme budgétaire

1.3.1. Une préfiguration dans le cadre du Grenelle des Mobilités

Spécialisé dans l'ingénierie des projets de mobilité, le bureau d'études franco-suisse *Roland Ribl & Associés* (RR&A) est mandaté dès 2017 pour donner corps aux premières réflexions de service ferroviaire périurbain (**Fig. III-3**, p. 189). À l'échelle de l'aire d'attraction transfrontalière strasbourgeoise, l'étude de préfiguration recommande de connecter les villes importantes : Haguenau, Saverne et Molsheim, Obernai, Erstein et Sélestat, Offenbourg. Karlsruhe est également définie comme l'un des pôles vers lequel étendre l'offre de service. En parallèle, la proposition de RR&A évoque la possibilité d'une liaison nord-sud en cars interurbains entre Saverne, Wasselonne, Molsheim, Obernai et Sélestat sans passer par Strasbourg. Elle suggère parallèlement l'intégration des lignes du Transport en site propre de l'ouest strasbourgeois (TSPO) dans la réflexion afin de répondre aux enjeux de desserte des communes de l'ouest et du Kochersberg-Ackerland, à l'instar de Wasselonne et Marlenheim. À l'échelle de l'Eurométropole, il est en outre conseillé de tirer profit du réaménagement des autoroutes A35 et A351 pour mettre en place des lignes de bus express diamétralisées qui relieront entre elles les périphéries nord et sud depuis divers pôles d'échanges multimodaux. L'étude prône ainsi l'articulation des offres urbaines et régionales, ferroviaire et routière. C'est avec ce matériau préfiguré que l'Eurométropole de Strasbourg et la Région Grand Est prennent part au Grenelle des Mobilités. Le projet de réseau express périurbain va alors s'étoffer grâce aux réflexions, exigences et propositions qui seront faites durant les ateliers thématiques et territoriaux. L'impératif de sobriété budgétaire reste toutefois central dans la définition du futur Réseau express métropolitain européen (REME), qui empruntera en priorité les infrastructures ferroviaires et routières existantes, et qui n'utilisera la diamétralisation que lorsque celle-ci sera réalisable en l'état.

Lors du colloque *Réseau(x) et Territoire* organisé par SNCF RÉSEAU et la Région Nouvelle-Aquitaine à Bordeaux le 28 mai 2019, le directeur général des services de l'Eurométropole de Strasbourg Pierre LAPLANE est invité à présenter les prémisses de ce nouveau réseau express périurbain sur lequel planche son administration en collaboration avec le gestionnaire d'infrastructure, l'opérateur national et la Région Grand Est. Le volet ferroviaire de la proposition emprunte notamment au *MétroRhin* son langage visuel, mais revoit quelque peu les ambitions du projet à la baisse. Le caractère transfrontalier est absent, et l'identité rhénane portée par le nom *MétroRhin* abandonnée. La première étape réfléchit ainsi à la création de deux lignes diamétralisées en gare centrale de Strasbourg et à la portée résolument plus resserrée autour de l'Eurométropole (**Fig. IV-6**) :



- Une ligne *m1* (en jaune) relie Haguenau à la gare du Port-du-Rhin (réactivée pour l'occasion), au droit de la frontière franco-allemande.
- Une ligne *m2* (en violet) dessert les communes entre Mommenheim et Erstein.

L'état d'avancement présenté durant le colloque *Réseau(x) et Territoire* complète l'offre ferroviaire d'un volet routier, par l'intégration du TSPO et de certaines lignes de cars interurbains *FLUO 67*. Ces linéaments resteront le fil rouge du Réseau express métropolitain européen tel qu'il est désormais développé. Les réflexions du Grenelle aboutissent à un phasage d'intention du REME (**Fig. IV-7**, pp 248-249).

La mise en œuvre d'une première étape est alors prévue pour 2023-2025, avec un volet routier qui s'étendrait jusqu'à Wasselonne, et son pendant ferroviaire qui s'appuierait sur les différentes branches de l'étoile strasbourgeoise et proposerait des terminus à Haguenau, Mommenheim, Herrlisheim sur la bande rhénane, Sélestat, Molsheim et Offenbourg outre-Rhin. Ce phasage ne définit toutefois pas d'horizon précis à long terme.

Au-delà de 2025, il envisage l'éventuelle extension de la portée spatiale du réseau. Le volet routier inclurait aussi le prolongement de la liaison interurbaine 230 Strasbourg-Wasselonne vers Saverne, ainsi que l'intégration de la ligne interurbaine vers Truchtersheim. Le volet ferroviaire se veut quant à lui très ambitieux. À terme, celui-ci s'étendrait :

- Jusqu'à Wissembourg, dans l'Outre-Forêt.
- Jusqu'à Bouxwiller puis Sarreguemines ainsi que vers Saverne.
- Jusqu'à Rastatt puis Karlsruhe par la réaffectation ferroviaire du pont rhénan de Wintersdorf.
- Jusqu'à Schirmeck dans le massif vosgien, et vers Sélestat par Obernai.
- Jusqu'à Colmar, voire jusqu'à Fribourg-en-Brisgau avec la création d'une liaison interurbaine.

Cependant, ce phasage initial ne précise pas si des lignes doivent être diamétralisées, ni n'entre-t-il dans le détail de l'amplitude horaire, de la fréquence ou du cadencement... Il se limite à une description vague de la portée spatiale du réseau. Cette préfiguration n'engage par ailleurs pas les parties prenantes à mettre en œuvre le REME tel quel, mais à conduire les études nécessaires à la définition d'une offre de service réaliste sur le plan technique.

1.3.2. Une définition de l'offre de service par un schéma directeur des mobilités, co-élaboré par la Région Grand Est et l'Eurométropole de Strasbourg

Les réflexions se poursuivent en dehors du Grenelle. Elles prennent un tournant inédit lorsque la Région Grand Est et l'Eurométropole de Strasbourg élaborent conjointement un schéma directeur des mobilités. Celui-ci est adopté par le Conseil régional en avril 2021, puis par le Conseil de l'Eurométropole le 7 mai de la même année. Il scelle dans le marbre leur coopération sur les grands projets issus de la concertation, et fixe un cadre de confiance commun pour coordonner l'action publique. Présenté comme un « *pacte pour une nouvelle politique ambitieuse des mobilités sur le bassin de vie de l'Eurométropole* » (EUROMÉTROPOLE, 2021)⁷¹², ce document porte à la fois sur la définition d'objectifs territorialisés et échelonnés dans le temps, et sur l'identification des modalités techniques et organisationnelles du pilotage et du financement de cette stratégie inédite.

Le REME se positionne au cœur de celle-ci. L'objectif est de mettre en place un ensemble de services performants et plus attractifs que l'automobile, grâce à des temps de parcours réguliers et meilleurs que ceux de la voiture. L'offre ferroviaire et son pendant cars express entendent ainsi rendre effective une fréquence élevée et continue tout au long de la journée « *avec un cumul [...] sur les troncs communs permettant d'avoir des dessertes renforcées sur les territoires les plus proches du centre [...], et des services renforcés pour le mode routier qui permettront d'atteindre des fréquences de cinq minutes en pointe sur les axes les plus chargés* » (SCHÉMA DIRECTEUR DES MOBILITÉS, 2021)⁷¹³. À terme, l'amplitude horaire devrait être étendue le soir en cohérence avec celles des transports urbains (bus et tramway). Il est également prévu que les fréquences de desserte augmentent le week-end, et plus particulièrement le samedi. Certaines lignes seront diamétralisées afin d'offrir des connexions de périphérie à périphérie et de mailler le réseau pour démultiplier les correspondances attractives. Le REME aspire par ailleurs à l'abolition des barrières d'usage en proposant une tarification lisible, une information multimodale pertinente et accessible par l'intermédiaire de canaux de distribution simplifiés.

Le projet entend renforcer le rôle des treize gares⁷¹⁴ au sein du périmètre eurométropolitain. Il est ainsi acté la coréalisation de huit pôles d'échanges multimodaux (PEM) dans l'Eurométropole dans l'optique

712 EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG (2021). Délibération N°E-2021-511 du 7 mai 2021. *Pacte pour une nouvelle politique ambitieuse des mobilités sur le bassin de vie de l'Eurométropole : schéma directeur des mobilités entre la Région Grand Est et l'Eurométropole de Strasbourg. Désignation d'un-e représentant-e de l'Eurométropole de Strasbourg au Conseil d'Administration de la SPL « Grand Est Mobilités ».*

713 RÉGION GRAND EST, EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG (2021). *Schéma directeur des mobilités*, 26 pp, p. 5.

714 À noter que l'**aménagement des PEM** sur le ressort territorial de l'Eurométropole de Strasbourg est une compétence de la Métropole et non de la Région. Celle-ci participe toutefois financièrement au biais du programme DIRIGE — Dispositif d'intervention régionale d'intermodalité Grand Est —. L'aménagement des espaces ferroviaire à proprement parler — la mise en sécurité des infrastructures, les lieux d'accueil des voyageurs — reste du ressort des composantes de la SNCF.

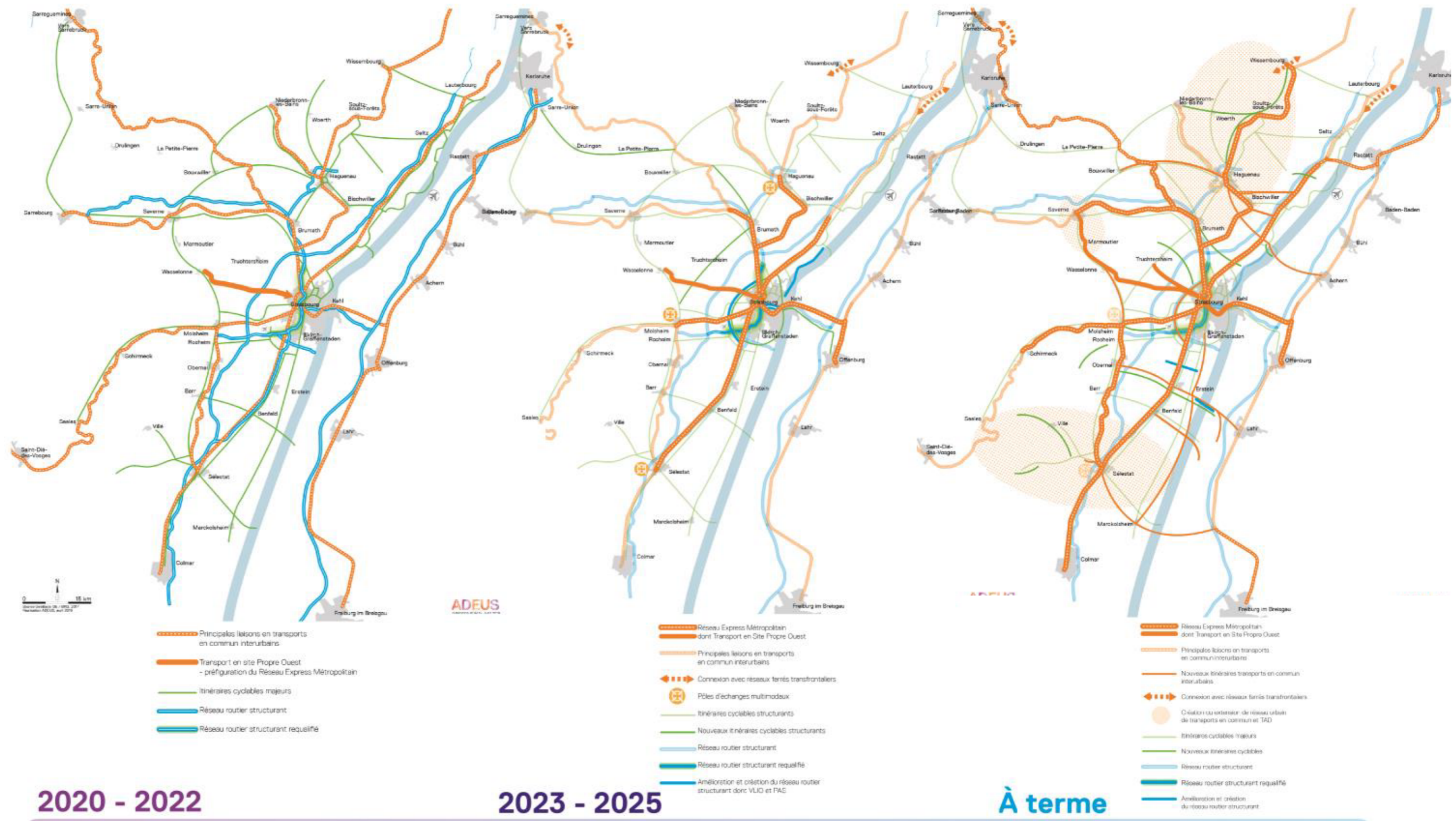


FIGURE IV-7
Phasage du REME à l'issue du Grenelle des Mobilités.
© ADEUS (2019).

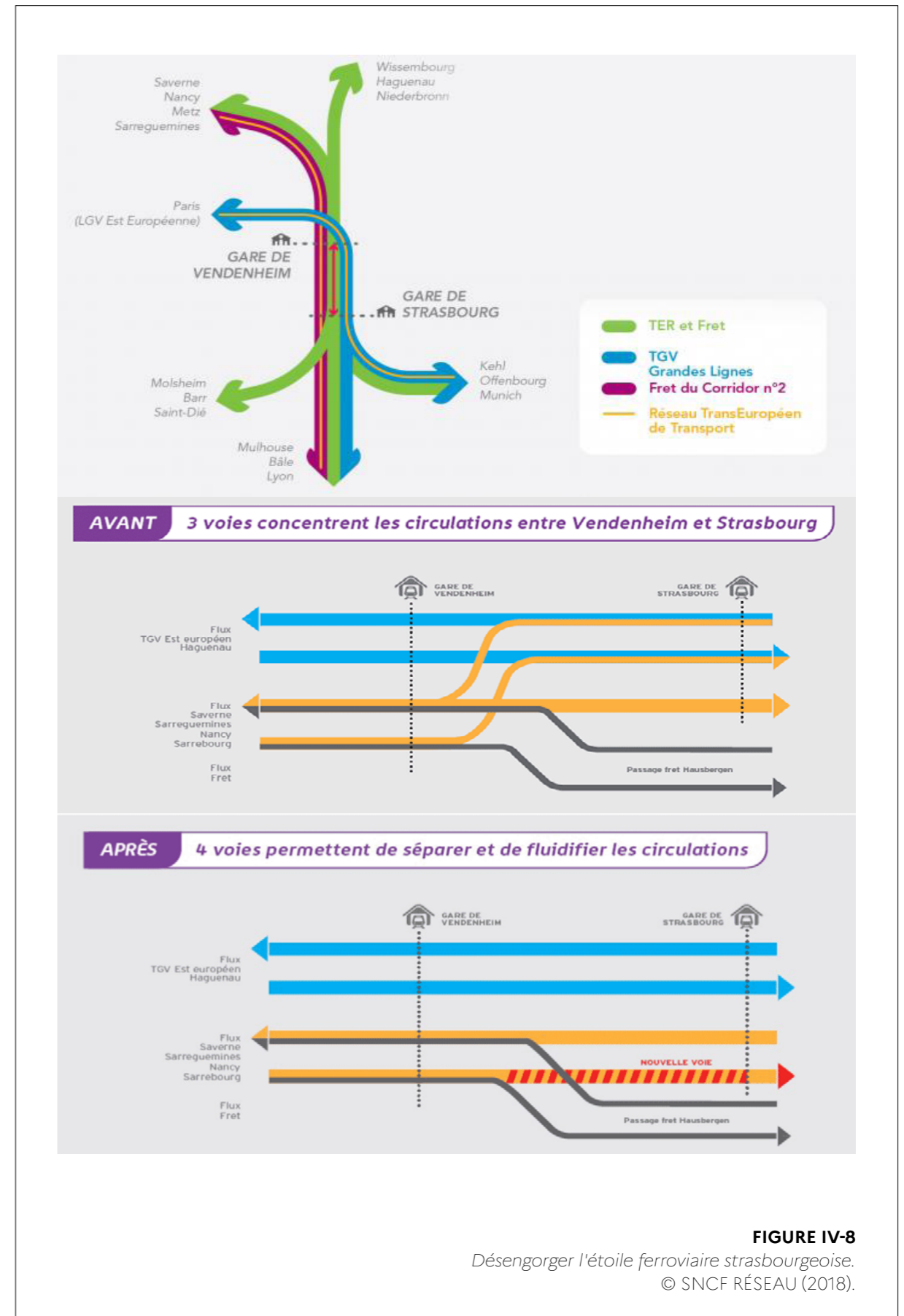
de favoriser le report modal et l'interconnexion entre trains et transports urbains. Déjà identifiées comme exigeant des aménagements par les services métropolitains en 2019 (EUROMÉTROPOLE, 2019c)⁷¹⁵, et par les associations d'usagers en 2021 (ASTUS, 2021)⁷¹⁶, les haltes ferroviaires de Mundolsheim, Graffenstaden, Entzheim, Vendenheim, La Wantzenau, Bischheim, du Roethig et de Fegersheim-Lipsheim verront donc l'optimisation de leurs accès, la sécurisation de leurs espaces d'attente (dont l'élargissement des quais) et l'amélioration de leur confort d'accueil (abris, information voyageurs...). En outre, « des opérations urbaines autour des gares, cohérentes avec les orientations du SRADDET et du SCOTERS d'un urbanisme orienté rail, pourront ponctuellement nécessiter de libérer du foncier occupé par des parkings qui pourraient être ouvragés » (SCHÉMA DIRECTEUR DES MOBILITÉS, 2021)⁷¹⁷. En dehors du périmètre métropolitain, la Région Grand Est entend développer l'intermodalité entre le train, les cars interurbains et les véhicules particuliers dans le cadre de son programme de subventions DIRIGE⁷¹⁸, et augmenter les capacités de stationnement automobile et vélo. Des pôles d'échanges multimodaux sont ainsi d'ores et déjà en voie de réalisation en gare de Brumath, Haguenau, Bischwiller, Sélestat et Molsheim, en partenariat avec les communes et intercommunalités concernées.

1.3.3. *Le volet ferroviaire : un saut d'offre progressif pour étendre la portée métropolitaine*

La mise en œuvre du volet ferroviaire du REME tel qu'inscrit au titre du schéma directeur des mobilités repose sur un phasage à court et moyen termes en quatre étapes : une première, dès le service annuel 2022⁷¹⁹, une seconde à partir de l'ouverture prévue en 2023 de la 4^e voie d'accès ferroviaire au nord de la gare centrale au niveau de Vendenheim, une troisième en 2025 avec la mise en service de liaisons transfrontalière et une dernière au-delà de 2030 qui nécessite encore d'importants investissements sur les infrastructures ferroviaires. Pour Adeline DIEBOLD NICO, directrice du projet REME auprès de la Région Grand Est :

En fait, plus nous y réfléchissons, et plus nous avons envie de nous interdire d'y mettre

715 EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG (2019c). Délibération N°28 du 29 novembre 2019. *Études et travaux des Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) de l'Eurométropole de Strasbourg sur la période 2020-2025.*
 716 ASTUS (2021). *État des lieux des pôles d'échanges multimodaux sur les gares et haltes TER de l'Eurométropole de Strasbourg*, 30 pp.
 717 RÉGION GRAND EST, EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG (2021). *Op. cit.*, 26 pp, p. 20.
 718 Le **dispositif d'intervention régional d'intermodalité Grand Est** (DIRIGE) est une aide régionale qui favorise les projets d'amélioration de l'intermodalité autour des gares et points d'arrêt ferroviaire et routiers, pour contribuer au report modal.
 719 Le **service annuel (SA)** — ou **horaire de service** — fixe l'offre de service de l'opérateur ferroviaire en fonction des capacités d'infrastructure mises à disposition par SNCF RÉSEAU. Il dure environ un an, et commence et se termine par convention le deuxième samedi du mois de décembre, à minuit. Le SA 2023 a démarré le samedi 10 décembre 2022.



des limites. C'est vrai que nous avons un projet avec nos partenaires allemands d'appel d'offres transfrontalier qui effectivement propose une desserte jusqu'à Karlsruhe. Forcément, les trains de Karlsruhe vont aller à Strasbourg. Je veux dire, d'une certaine manière, que ces trains de Karlsruhe desservent le REM. Vous comprenez? Ils sont intégrés dans la réflexion globale du REM, même si c'est un projet à part. Il n'est pas déconnecté du REM? Et effectivement, moi je sais qu'avec Nancy, Metz, nous avons un peu arrêté... Nous avons eu des discussions... Mais finalement, le captable, il va bien plus loin que le strict périmètre, qui correspond à peu près au Bas-Rhin. Et finalement non, nous nous rendons compte que le REM peut aller plus loin que le Bas-Rhin.

(DIEBOLD NICO, 2021)⁷²⁰

La première étape s'inscrit dans le cadre de la relance ferroviaire post-COVID menée par la Région Grand Est en partenariat avec SNCF VOYAGEURS et SNCF RÉSEAU (SCHÉMA DIRECTEUR DES MOBILITÉS, 2021)⁷²¹. Elle repose sur un choc d'offre qui verra l'amélioration du service en heure creuse sur l'ensemble du réseau TER (quatre lignes sur dix ayant alors Strasbourg pour destination). Mise en place à partir de décembre 2021, la stratégie vise à retrouver les usagers qui ont opté pour l'automobile plutôt que les transports en commun au plus fort de la crise sanitaire. Elle se concentre pour cela sur l'augmentation des trafics hors pointe et le week-end. En effet, sur ces périodes, faire circuler des trains coûte moins cher au gestionnaire d'infrastructure, à l'opérateur ferroviaire et à la collectivité dans la mesure où cela ne nécessite ni l'achat de matériel roulant supplémentaire ni a priori l'embauche de personnel⁷²². En outre, ces créneaux présentent un potentiel de croissance de la fréquentation fort puisqu'ils sont actuellement sous-sollicités, le niveau d'offre étant jugé insuffisant par les usagers.

L'inauguration de la 4^e voie d'accès nord en 2023 après des travaux estimés à 700 millions d'euros cofinancés par l'État, les collectivités et SNCF RÉSEAU marque la deuxième étape du lancement du REME (Fig. IV-8, p. 251; Fig. IV-10b, pp 257). Le faisceau ferroviaire nord supporte en effet initialement plus de trois cent cinquante trains quotidiens, dont près de la moitié sont des TER. L'ouverture d'un couloir supplémentaire permet donc aujourd'hui une meilleure cohabitation entre le fret, la grande vitesse et le trafic régional par la réduction des croisements grâce à la mise à disposition de dix à quatorze sillons

720 Entretien avec **Adeline DIEBOLD NICO**, directrice de projet REME auprès de la Région Grand Est. Propos recueillis le 22 mars 2021. Cf. Tome 2, **Annexe 02G**, pp 92.

721 RÉGION GRAND EST, EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG (2021). *Op. cit.*, p. 7.

722 Cette question de **ressources humaines** constituera, nous le verrons, une pierre d'achoppement entre SNCF VOYAGEURS, la Région Grand Est et l'Eurométropole de Strasbourg.

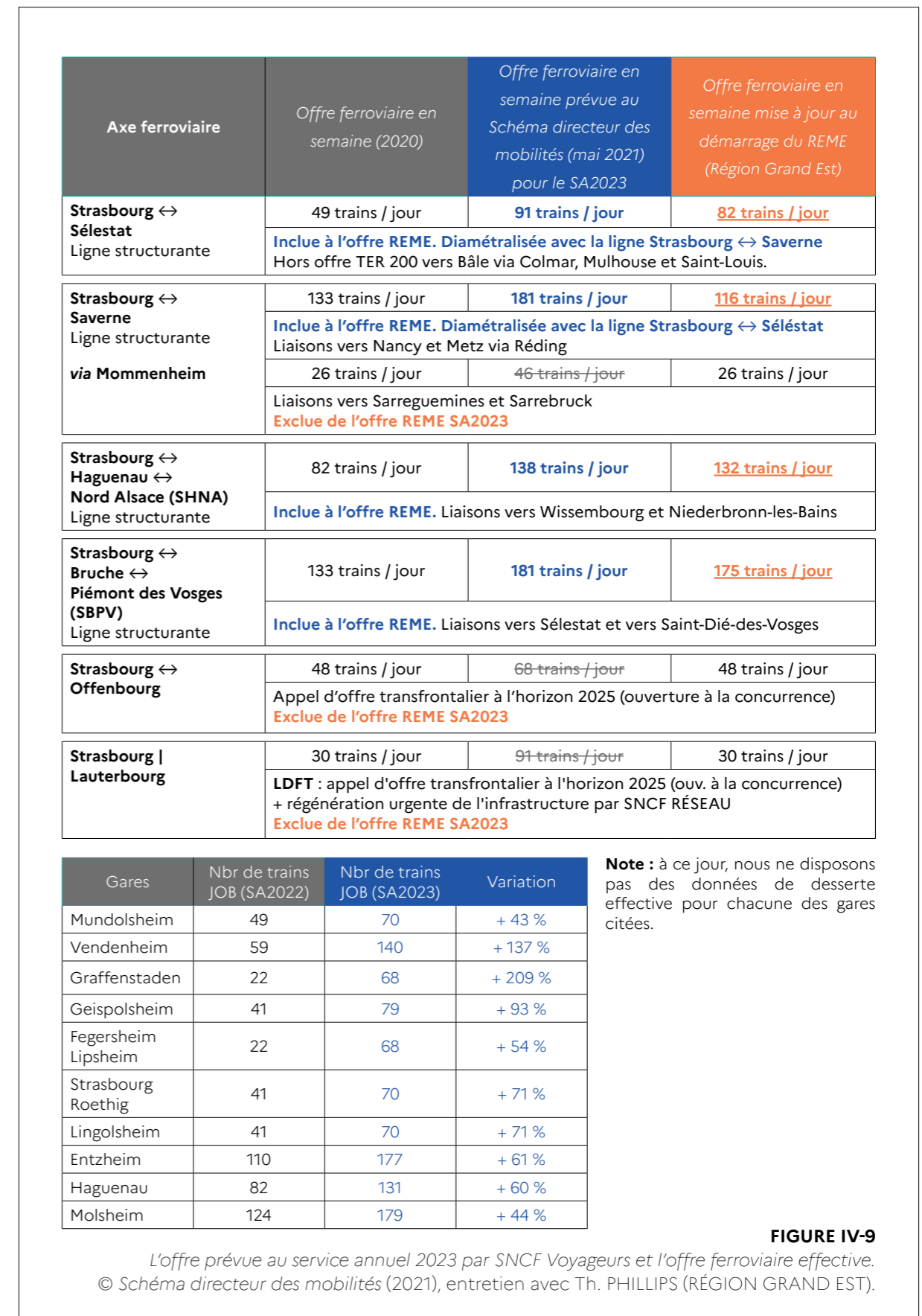


FIGURE IV-9

L'offre prévue au service annuel 2023 par SNCF Voyageurs et l'offre ferroviaire effective.
© Schéma directeur des mobilités (2021), entretien avec Th. PHILLIPS (RÉGION GRAND EST).

par heure⁷²³ pour des convois allant jusqu'à 160 km/h. L'octroi de ces capacités d'infrastructure pourra ainsi aboutir à terme à une augmentation des circulations de l'ordre de 60,0 % (**Fig. IV-9**). La branche de Mommenheim, de même que celle d'Offenbourg, sont soustraites au réseau initial. Elles sont en effet support de liaisons transfrontalières qui sont prévues à l'horizon 2025, pour la phase trois du REME. L'offre définitive sera par ailleurs sujette à la marge de manœuvre financière qu'auront les collectivités partenaires dans un contexte budgétaire tendu, et à l'état effectif des infrastructures ferroviaires. Surtout, elle dépendra de la capacité de la Région Grand Est à assurer la modernisation des lignes de desserte fine du territoire (LDFT) dont elle a la charge depuis 2020⁷²⁴ — en particulier celles du Nord de l'Alsace dont les travaux de régénération ne nécessitent pas moins de 600 millions d'euros (PHILIPPS, 2023)⁷²⁵. Au regard de la forte détérioration de ses infrastructures, la branche de Lauterbourg n'est ainsi pas en état de supporter un accroissement des circulations sur ses voies, et est exclue de l'offre REME prévue au service annuel 2023. Cette décision est très mal accueillie par les édiles des communes concernées : «[...] *Je me refuse à accepter que les habitants et les habitantes de Bischheim, de Schiltigheim et des autres villes de la ligne de Strasbourg-Lauterbourg ne deviennent des vaches condamnées à regarder les trains passer*» (SPLET, 2022)⁷²⁶. Les enjeux économiques et opérationnels demeurent de la sorte l'élément dimensionnant de l'offre de service, et l'ambition initiale du projet se recentre sur trois lignes structurantes : la diamétrale Sélestat-Saverne par Strasbourg, la liaison Strasbourg-Molsheim (branches SBPV) et celle vers Haguenau (branches SHNA) (**Fig. IV-10b**, pp 257).

Si la systématisation du cadencement à la demi-heure sur l'ensemble des lignes du REME est toujours à l'ordre du jour, l'amplitude horaire constitue une variable d'ajustement en soirée et le week-end. Il est ainsi évoqué l'éventualité de maintenir le réseau au-delà de 22 h-22 h 30 «*si cela est techniquement et économiquement possible*» (SCHÉMA DIRECTEUR DES MOBILITÉS, 2021)⁷²⁷. Quant à l'intensification de la desserte aux heures de pointe, celle-ci est là aussi conditionnée par la frugalité budgétaire à

laquelle s'astreignent la Région et l'Eurométropole, et ne se fera que de manières liminaires, «*avec un engagement limité de moyens complémentaires*» (SCHÉMA DIRECTEUR DES MOBILITÉS, 2021)⁷²⁸.

Le service annuel 2022 a bénéficié d'une convention TER Grand Est estimée à 130 millions d'euros. Sur la base du chiffrage transmis par SNCF VOYAGEURS en septembre 2022 à la Région Grand Est, le coût d'exploitation annuel du volet ferroviaire du REME est estimé (en valeur 2021) à 18,9 millions d'euros supplémentaires en 2023, et à 23,6 millions d'euros en 2024 et 2025. Le lancement du REME a ainsi lieu le 10 décembre 2022 au SA2023. Entre 5 h et 23 h 30, il dessert 95 gares bas-rhinoises, dont 13 dans le périmètre des communes de l'Eurométropole de Strasbourg. Le second saut d'offre est alors prévu en trois temps. Dès décembre 2022, ce sont ainsi 813 TER supplémentaires qui sont censés circuler en semaine, 201 le samedi et 111 le dimanche. Une seconde injection de 67 trains prévue en février 2023, et une autre de 192 trains en août de la même année, doivent porter le nombre total à 1072 TER supplémentaires en semaine. Le réseau ferroviaire bas-rhinois verrait ainsi la circulation de 4116 trains régionaux par semaine, et Strasbourg monterait sur la première place des gares TER de France (CODIR REME, 2023)⁷²⁹ (**Fig. IV-10b**, p. 257).

Une troisième étape interviendra à partir de 2025, qui consistera au renforcement d'un ensemble de liaisons transfrontalières à destination de villes allemandes proches. En effet, dans la continuité du traité franco-allemand d'Aix-la-Chapelle⁷³⁰, la Région Grand Est s'est accordée avec les *Länder* de Sarre, de Rhénanie-Palatinat et du Bade-Wurtemberg sur la mise en concurrence de sept lignes ferroviaires transfrontalières (PHILIPPS, 2023)⁷³¹. Cette coopération a également pris la forme d'une commande groupée auprès de l'entreprise alsacienne Alstom de Reichshoffen de trente trains Régiolis, capable de circuler sur les réseaux français et allemand. Le REME est ainsi concerné par l'inclusion de quatre de ces sept lignes, qui complètent d'autant plus sa portée spatiale jusque-là circonscrite au versant bas-rhinois du bassin de mobilité strasbourgeois (**Fig. IV-10c**, p. 258) :

- Une ligne Strasbourg-Offenbourg, déjà existante, cadencée à la demi-heure ;
- Une ligne Strasbourg-Lauterbourg-Karlsruhe, le long de la bande rhénane au-delà d'Herrlisheim. Cadencée à l'heure, cette ligne de desserte fine du territoire nécessite

723 Dans le domaine du transport ferroviaire, un **sillon horaire** est «*la capacité d'infrastructure requise pour faire circuler un train donné d'un point à un autre à un moment donné*», autrement dit, la «*période durant laquelle une infrastructure donnée est affectée à la circulation d'un train entre deux points du réseau ferré*» (CE, 2001).

COMMISSION EUROPÉENNE (2001). Directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité. URL : <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32001L0014:FR:HTML>.

724 La Région Grand Est a obtenu de l'État le **transfert de gestion de ces lignes capillaires** en prenant acte de l'incapacité de SNCF RÉSEAU de les maintenir ouvertes. Certaines de ces lignes dépendent uniquement de la Région (Molsheim-Schirmeck), d'autres font l'objet d'un cofinancement par l'État, le Conseil régional et SNCF RÉSEAU au titre des CPER. La collectivité prépare à ce titre un marché de partenariat qui entrera en fonction à l'horizon 2025. Par contraste, la Région Auvergne-Rhône-Alpes se refuse systématiquement à prendre en charge le financement des LDFT, estimant qu'il appartient à l'État, propriétaire du réseau ferré national, et non aux Régions de veiller à son entretien.

725 Intervention de **Thibaud PHILLIPS**, maire d'Illkirch-Graffenstaden, conseiller eurométropolitain et vice-président en charge des transports et des mobilités à la Région. Conseil métropolitain du 16 décembre 2022. Cf. Tome 2, **Annexe 03D**, p. 211.

726 Intervention d'**Antoine SPLET**, conseiller métropolitain pour la Commune de Schiltigheim. Conseil métropolitain du 4 février 2022. Cf. Tome 2, **Annexe 03C**, p. 190.

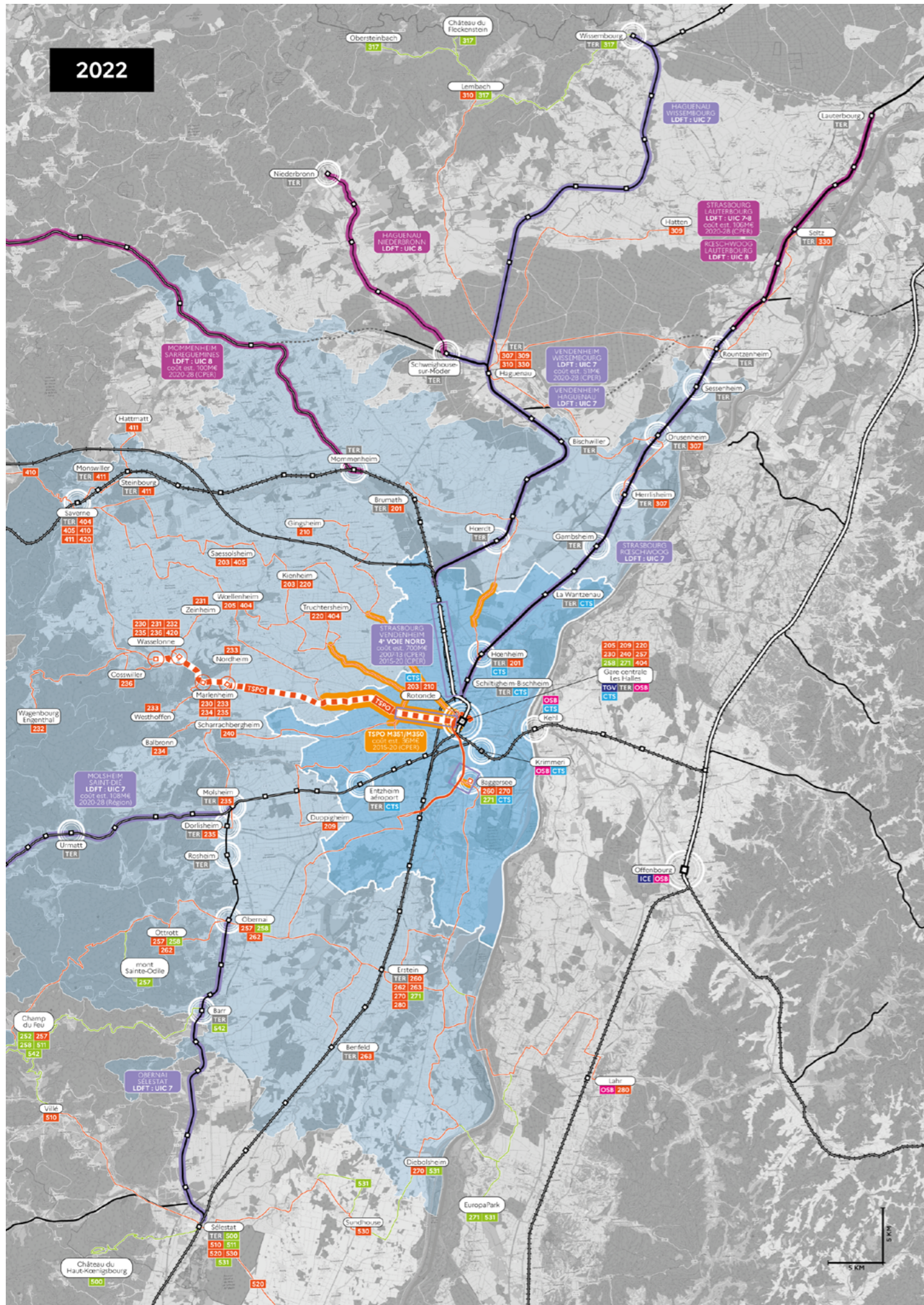
727 RÉGION GRAND EST, EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG (2021). *Op. cit.*, p. 10.

728 RÉGION GRAND EST, EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG (2021). *Op. cit.*, p. 10.

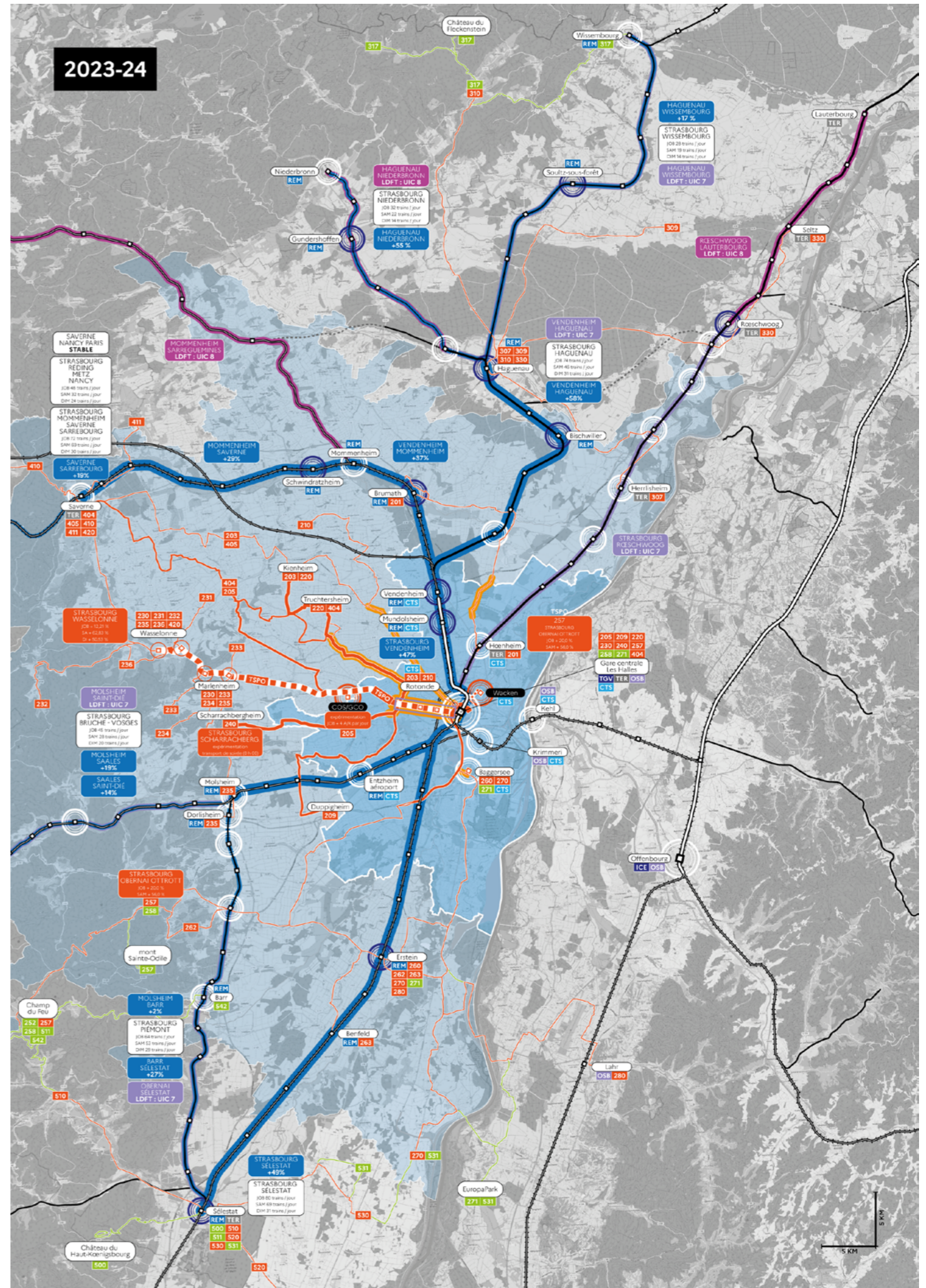
729 CODIR REME (2023). *État d'avancement du lancement au 3 février 2023*, 17 pp, p. 14.

730 Le **traité d'Aix-la-Chapelle** — ou **traité sur la coopération et l'intégration franco-allemandes** — est un traité bilatéral entre la République fédérale d'Allemagne et la République française signé le 22 janvier 1919. Le document complète le traité de l'Élysée signé entre le chancelier Adenauer et le président de Gaulle en 1963. Il renforce notamment la coopération transfrontalière entre les deux pays.

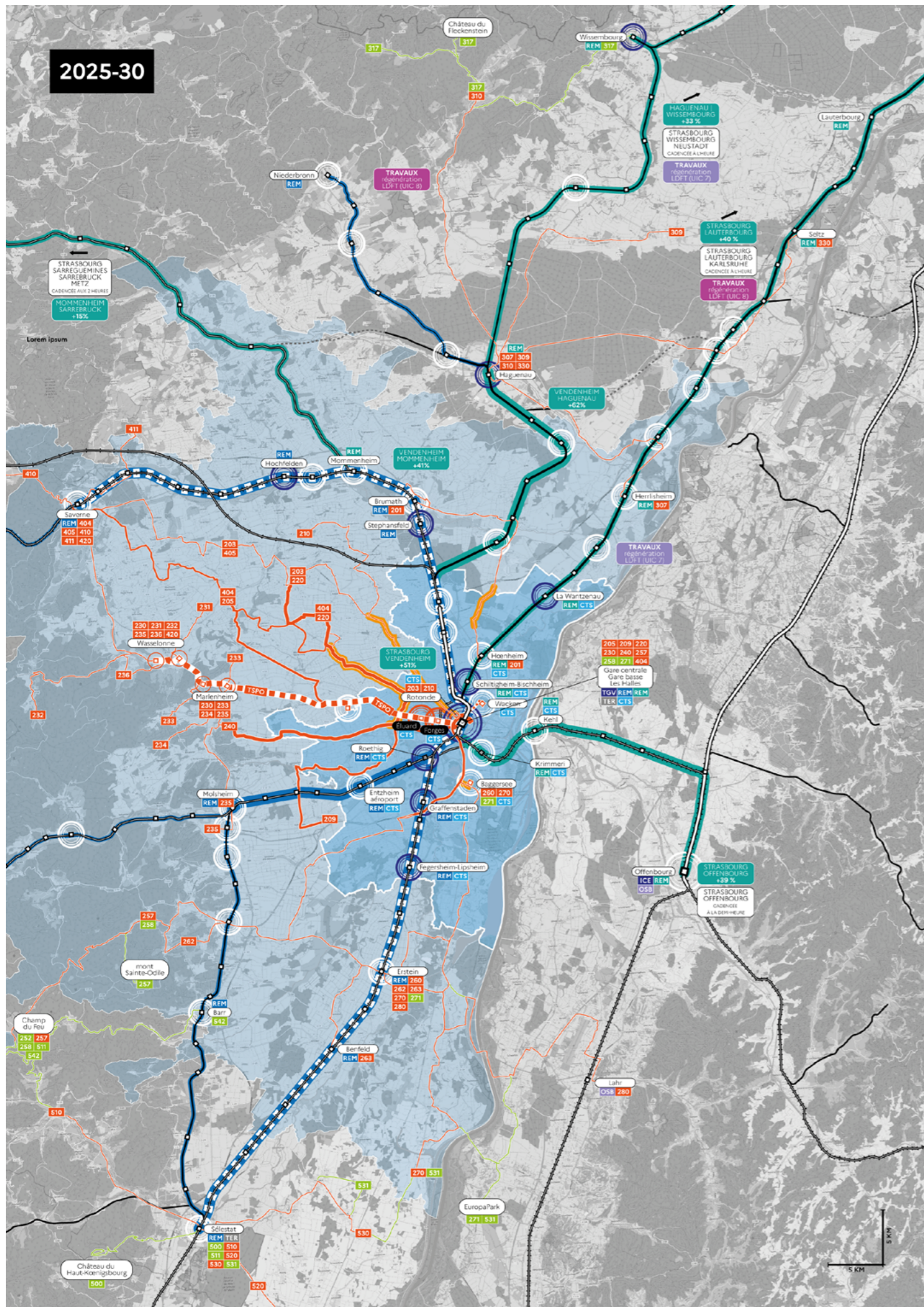
731 Entretien avec **Thibaud PHILLIPS**, maire d'Illkirch-Graffenstaden, conseiller eurométropolitain et vice-président en charge des transports et des mobilités à la Région. Propos recueillis le 12 mai 2023. Cf. Tome 2, **Annexe 02K**, p. 155.



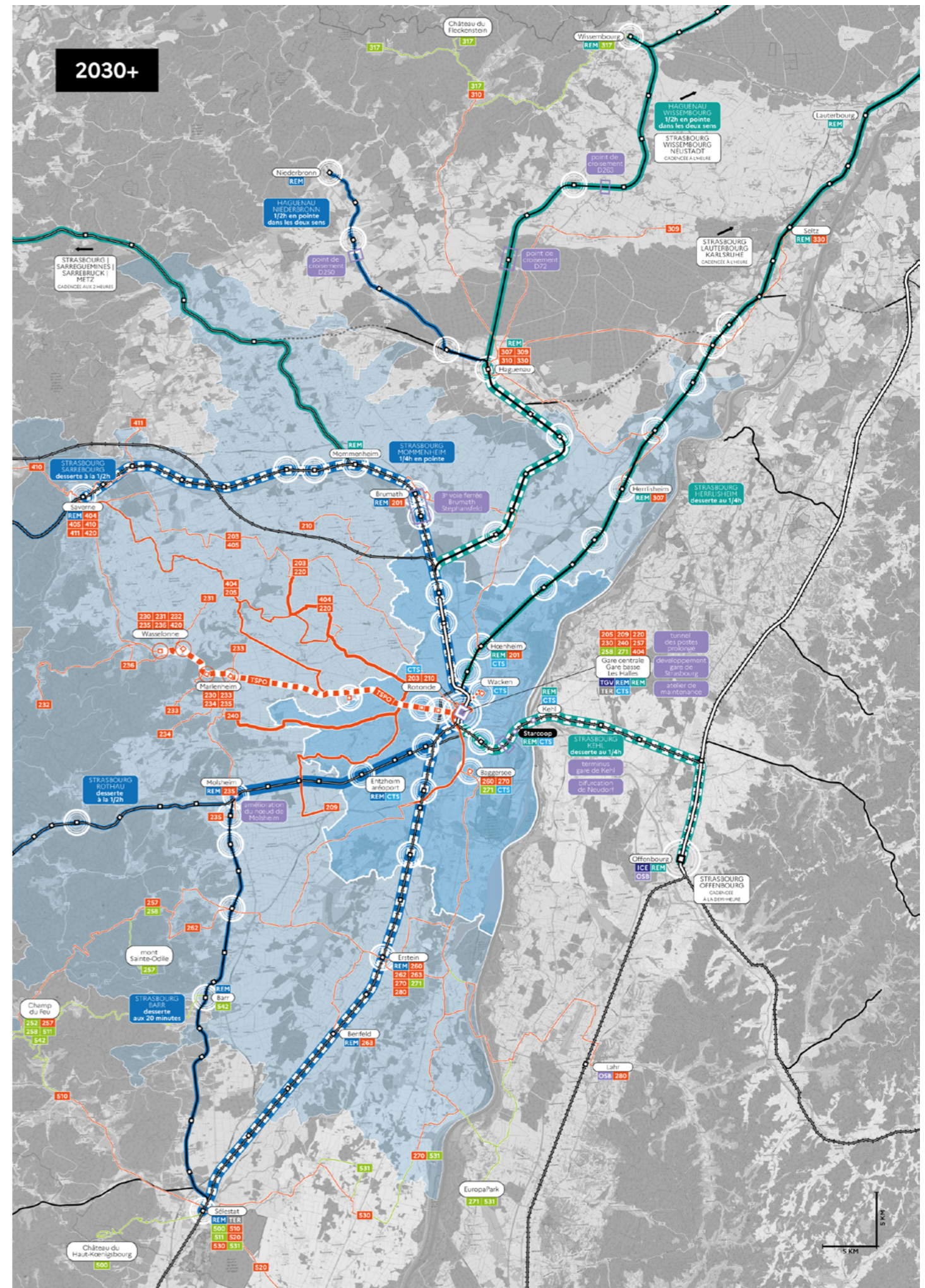
(Légende p. 343)



(Légende p. 343)



(Légende p. 343)



(Légende p. 343)

notamment des travaux de modernisation et d'électrification cofinancés par la Région, l'État et SNCF RÉSEAU dans le cadre du contrat de plan État-Région (CPER).

- Une ligne Strasbourg-Neustadt an der Weinstraße par Wissembourg, au-delà de Haguenau. Cadencée à l'heure, la modernisation de cette LDFT fait elle aussi l'objet d'un co-financement tripartite du CPER.
- Une ligne Strasbourg-Sarreguemines-Sarrebruck-Metz, *via* Mommenheim. Cette LDFT sera également cadencée à l'heure, et répond aux mêmes enjeux de modernisation et de financement que les deux lignes évoquées ci-dessus.

Au-delà de 2030, il s'agira avant tout de renforcer l'offre de service ferroviaire par l'optimisation de l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire existante : modernisation des dispositifs de signalisation, augmentation de la capacité d'emport des trains, et diamétralisation de ligne entre Haguenau et Kehl pour réduire les temps de passage en gare de Strasbourg. Dans l'optique de décharger la ligne de tramway vers l'Allemagne, cette liaison au quart d'heure vers Kehl nécessitera la création d'une voie de terminus en gare de Kehl, l'amélioration de la bifurcation du *Neudorf* avec le réseau ferré portuaire, ainsi que l'aménagement de la gare de *Strasbourg-Krimmeri* et l'ouverture d'une nouvelle halte ferroviaire « *StarCoop* » dans le quartier du *Port du Rhin*. Il est enfin question de restructurer la gare centrale de Strasbourg par la construction de nouveaux quais et l'extension de ceux qui sont existants.

1.3.4. Le volet cars express : une équité d'accès à la métropole pour les territoires ouest

En parallèle au volet ferroviaire, le volet cars express vise quant à lui à compléter l'offre ferrée par la circulation de lignes interurbaines sur les voies rapides et grands axes routiers qui innervent le bassin de vie strasbourgeois, là où le train fait défaut (**Fig. IV-10a**, pp 256; **Fig. IV-11**). Il accompagnera ainsi la mise en service de deux projets phares de l'Eurométropole en matière de déplacement et de qualité de l'air : le contournement ouest de Strasbourg (COS)⁷³² et l'introduction progressive à partir de 2022 d'une zone à faibles émissions (ZFE)⁷³³ (RÉGION GRAND EST, 2021)⁷³⁴.

732 Cf. Tome 2, **Annexe 03E**, *Le contournement ouest de Strasbourg (COS), entre dissensions et opportunités*, pp 232-236.

733 Une **zone à faibles émissions métropolitaine** (ZFE-m) est un dispositif de lutte contre la pollution de l'air qui consiste à interdire aux véhicules les plus polluants l'accès à un espace délimité. À Strasbourg, la ZFE est entrée progressivement en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2022. Son étendue correspond au périmètre eurométropolitain à l'exception de quelques axes routiers majeurs.

734 RÉGION GRAND EST (2021). *Communiqué de presse : La Région Grand Est et l'Eurométropole de Strasbourg renforcent leur coopération en faveur d'une aire métropolitaine plus mobile, plus interconnectée et plus écologique*. [En ligne] publié le 19 mars 2021. URL : <https://www.grandest.fr/wp-content/uploads/2021/03/03-19-21-cpresse-mobilites-regionems-2.pdf>.

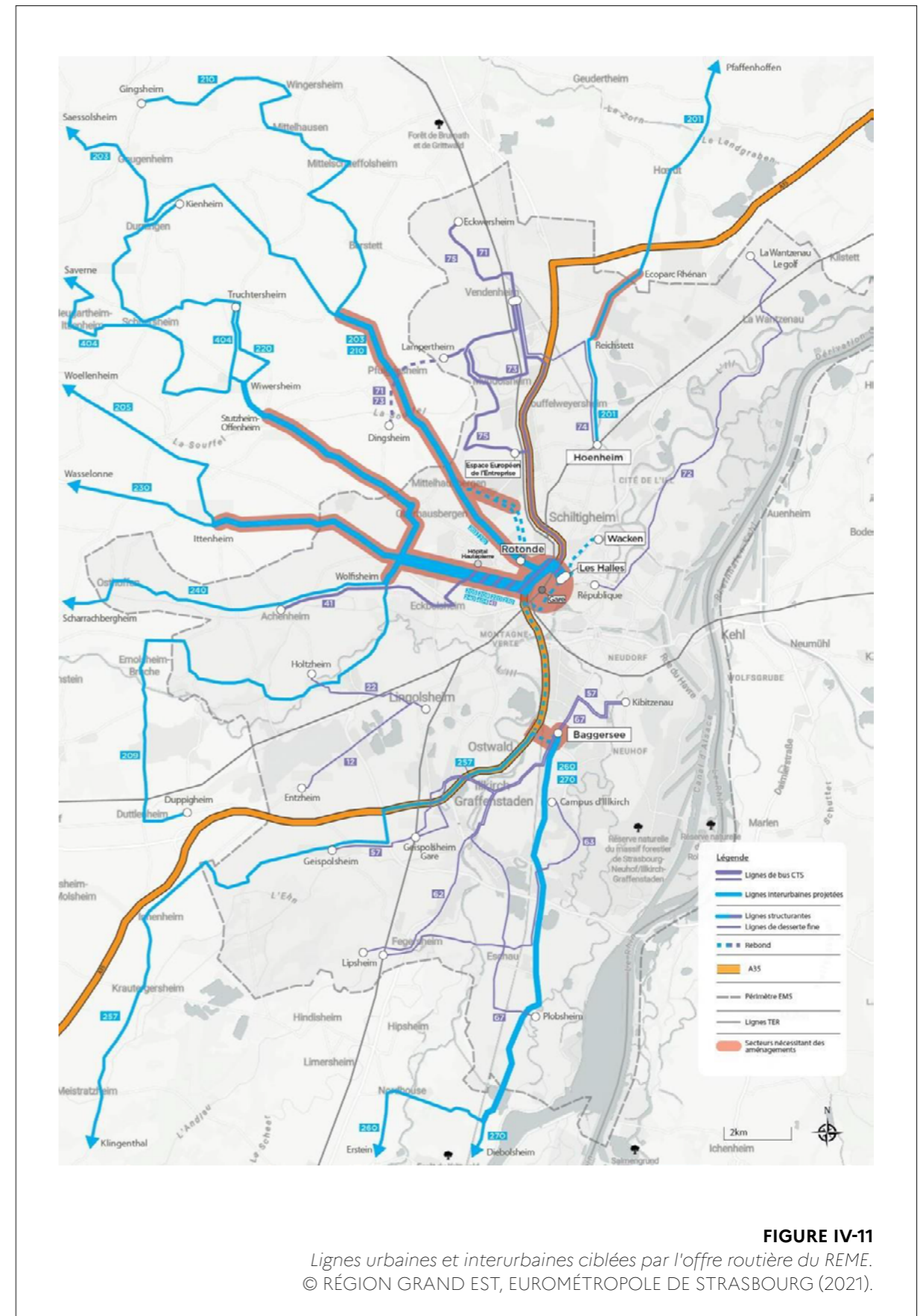


FIGURE IV-11
Lignes urbaines et interurbaines ciblées par l'offre routière du REME.
© RÉGION GRAND EST, EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG (2021).

Le volet intègre ainsi certaines lignes de cars interurbains *FLUO 67* de la Compagnie des transports du Bas-Rhin (CTBR) et certaines lignes de bus de la Compagnie des transports strasbourgeois (CTS) au titre du réseau structurant du bassin métropolitain. Aux côtés du rail et du tramway, le volet promeut une offre de service urbaine qui permette une équité d'accès effective à la métropole strasbourgeoise depuis les communes de l'aire d'attraction dépourvues d'infrastructures ferroviaires. Cela se traduit concrètement par une intensification des dessertes CTBR en provenance des territoires ouest, avec des fréquences et des amplitudes horaires calquées sur celles des TER et du réseau structurant CTS, entre 5 h et 22 h. Un tel saut d'offre nécessite par ailleurs d'améliorer la vitesse commerciale et la régularité des cars, notamment dans les secteurs du cœur métropolitain pour lesquels d'importants aménagements routiers sont prévus sur les tronçons régulièrement congestionnés. La fin des travaux du Transport en site propre de l'Ouest strasbourgeois (TSPO) s'inscrit ainsi dans cette logique par la création de voies dédiées aux cars sur les axes autoroutiers M35 et M351. D'autres sont également prévues sur les pénétrantes D31 et D41, mais relève du domaine de la Collectivité européenne d'Alsace (CEA).

Le volet cars express repose par ailleurs sur un élargissement du cabotage des lignes interurbaines au sein du périmètre eurométropolitain. En effet, jusqu'à présent, ces lignes convergeaient pour la plupart d'entre elles vers la gare routière des *Halles* par la gare centrale. Le REME entend désormais étendre leur couverture à d'autres pôles d'échanges multimodaux (PEM) existants ou en projet desservis par le réseau structurant de bus à haut niveau de service (BHNS) et de tramways (SCHÉMA DIRECTEUR DES MOBILITÉS, 2021)⁷³⁵ :

- L'*Espace européen de l'Entreprise*, l'*Hôpital Civil*, la *Place de l'Étoile* sur la ligne de bus à haut niveau de service G.
- Le parc d'innovation d'Illkirch sur la ligne A du tramway.
- Le quartier d'affaires du *Wacken* et les institutions européennes, sur les lignes B et E du tramway, et la ligne de BHNS H.
- Le PEM du *Baggersee* sur la ligne A du tramway, et celui de la *Rotonde*, sur les lignes A et D du tramway à l'ouest de la gare centrale.
- La future station intermodale *Paul Éluard* — sur l'axe M351 au droit de la station de tramway éponyme sur la ligne D — et le prochain PEM du *Parc des Forges*, les deux en lien avec le TSPO.

Certaines lignes seront par ailleurs diamétralisées. Elles pourront dès lors « rebondir » au-delà de la gare routière des *Halles* et de la gare centrale et ne plus se limiter à la seule desserte du cœur d'agglomération.

Il est envisagé de mettre en place le cadencement à la demi-heure tout au long de la journée sur l'ensemble du bassin de mobilité, avec une intensification des dessertes en heure de pointe sur les tronçons les plus chargés : la ligne 230 à destination de Wasselonne — par ailleurs la plus empruntée du réseau — verra ainsi sa fréquence augmenter à un bus toutes les cinq minutes sur ces périodes. Les correspondances seront également facilitées par l'harmonisation des horaires avec les réseaux TER et CTS.

La mise en œuvre du volet se fait progressivement depuis l'inauguration du COS, au début de l'année 2022. La fin des travaux du TSPO, annoncée pour le dernier trimestre de la même année, devra permettre ce saut d'offre sur les lignes qui empruntent les axes M35/M351 à destination de Wasselonne et du Kochersberg-Ackerland. L'aménagement de voies réservées à la circulation des cars express sur la RD 1004 et la M351 autorisera ainsi l'amélioration d'un bouquet de six lignes « TSPO », qui desservent une trentaine de communes et près de soixante-douze mille habitants. Aujourd'hui, l'offre proposée par cet ensemble très hétérogène est définie principalement en réponse aux besoins des usagers actifs et scolaires, qui représentent environ 1,5 million de voyages par an (EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG, 2022b)⁷³⁶. À terme, le Transport en site propre de l'ouest strasbourgeois a pour objectif (**Fig. IV-10a- Fig IV-10d**, pp 259; **Fig. IV-8**, p. 251) :

- De renforcer les dessertes des trois lignes structurantes 220 (vers Truchtersheim), 230 (vers Wasselonne) et 240 (vers Osthoffen, au sein de l'Eurométropole).
- D'assurer un maillage fin du territoire par les lignes interurbaines secondaires 205 (vers Wœllenheim), 209 (vers Duppigheim) et 404 (vers Saverne).

Le saut d'offre permis par ce volet du REME nécessite en outre la création à moyen terme d'un nouveau pôle d'échanges multimodal en remplacement de celui de la gare routière des *Halles*, appelée à évoluer pour répondre aux exigences du REME et à sa montée en capacité.

1.3.5. Le secteur Gare centrale – les Halles – Gare basse, perspectives d'évolution d'un hub multimodal

L'exploitation des deux volets complémentaires du Réseau express métropolitain européen selon les niveaux d'offre de service définis par le schéma directeur des mobilités jusqu'au cœur de la métropole va ainsi conduire à une évolution importante du secteur *Gare centrale* — *les Halles* — *Gare basse*. Celui-

735 RÉGION GRAND EST, EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG (2021). *Op. cit.*, p. 14.

736 EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG (2022b). Délibération N°E-2022-671 du 28 juin 2022. *Réseau Express Métropolitain Européen – Lancement de la concertation préalable à l'aménagement du Hub Multimodal de Strasbourg - Secteur Halles et arrière gare.*

ci constitue aujourd’hui le fuseau intermodal majeur de l’agglomération strasbourgeoise (Fig. IV-10a, pp 256; Fig. IV-12, p. 265). C’est son point d’entrée principal, à l’épicentre de toutes les politiques de déplacement engagées par les exécutifs de locaux. Avec un trafic quotidien avoisinant les soixante mille voyageurs, elle est la seconde gare régionale française, après celle de Lyon Part-Dieu, et de multiples réseaux s’y rencontrent :

- Elle est desservie par les TGV français, les ICE allemands, ainsi que par de nombreuses lignes de trains régionaux, dont une liaison de l’Ortenau-S-Bahn à destination de la gare d’Offenbourg.
- Le réseau structurant de transport urbain y converge avec cinq lignes de tramway sur six — en surface ou en souterrain —, deux autres qui sont en projet et qui y prendront leur origine, et deux services de BHNS qui y trouvent leur terminus.
- Elle est équipée de deux mille espaces de stationnement automobile répartis sur trois parkings en ouvrage, dont un en infrastructure sous le parvis de la gare. Quatre mille places de vélo viennent compléter ce dispositif.

Si l’ensemble contribue à son rôle dans la diffusion des flux vers le reste de l’agglomération, le développement progressif du REME n’est pas sans poser un risque de congestion pour le système et son point névralgique. En effet, celui-ci va nécessairement mener à une forte augmentation de la fréquentation de la gare centrale, et ce dès le « choc d’offre » (GIORDANI, 2021)⁷³⁷ prévu pour décembre 2022. Or le site présente plusieurs inconvénients : il est contraint par la densité du quartier gare à l’est, et le bâtiment-voyageur n’est pas bicéphale en cela que le complexe ferroviaire butte à l’ouest sur les faisceaux ferroviaire de la Gare basse, les anciennes fortifications prussiennes du XIX^e siècle et le futur boulevard urbain de la M35. En d’autres termes, il sera difficile en l’état d’y concentrer davantage de flux ferroviaires, interurbains, urbains et routiers, au risque d’engorger autant la gare que les différents réseaux qui la desservent.

Non loin de là, le site actuel de la gare routière des Halles souffre aussi d’une configuration spatiale elle aussi contrainte, au-delà de la grande vétusté de ses installations. Celles-ci hébergent par ailleurs plusieurs fonctions qui impactent avec force l’espace public d’un secteur dominé par l’automobile : administration et gestion du personnel de la Compagnie des transports du Bas-Rhin (CTBR), accueil des

737 Entretien avec François GIORDANI, président de la branche Grand Est de Fédération nationale des usagers des transports (FNAUT Grand Est). Propos recueillis le 11 mars 2021. Cf. Tome 2, Annexe 02F, p. 81.

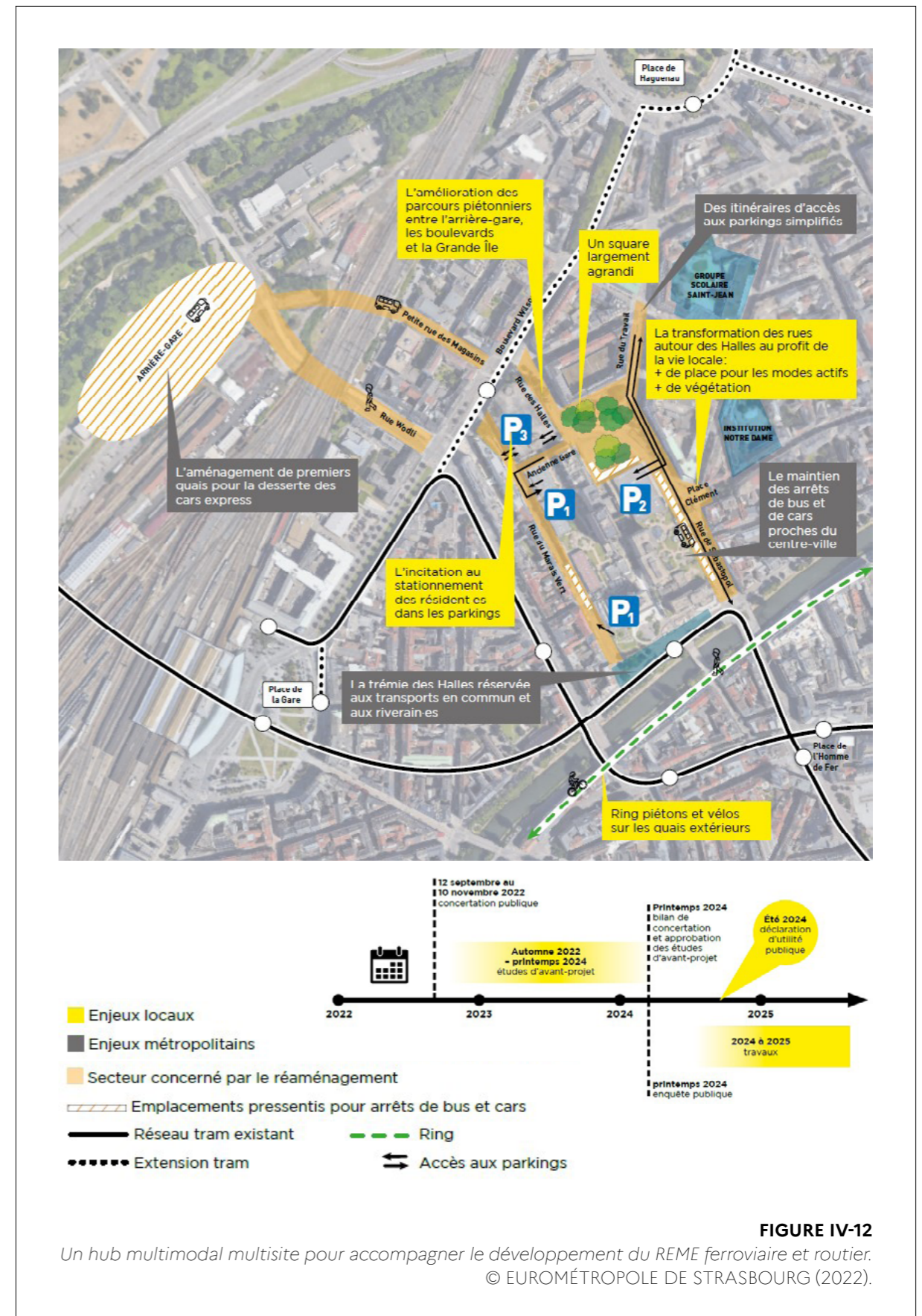


FIGURE IV-12
Un hub multimodal multisite pour accompagner le développement du REME ferroviaire et routier.
© EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG (2022).

usagers et attente, desserte et régulation⁷³⁸ des cars avec stationnement de longue durée sur le place... L'emplacement est aussi tributaire de la congestion des grands boulevards et des rues aux abords du centre commercial des Halles où il est installé. Malgré ces facteurs limitants, plus de cinq mille voyageurs quotidiens empruntent le réseau *FLUO 67* jusqu'à ce terminus. Les trois quarts d'entre eux rejoignent leur destination à pied, et moins d'un quart d'entre eux poursuivent ensuite leur trajet dans les véhicules de la CTS. Cette situation est idéale et contribue à une offre de qualité. Les Halles sont en effet desservies par deux lignes urbaines structurantes, et cinq lignes périurbaines de bus, avec près de 16000 usagers (bus et tramway confondus) qui transitent chaque jour par l'un des nombreux arrêts du quartier. Dans le contexte du projet de déménagement de la gare routière, le conseil de l'Eurométropole a récemment tranché pour le maintien d'un cabotage au plus proche du secteur des Halles dans le contexte du volet cars express du REME (EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG, 2022b)⁷³⁹, dans l'optique de ne pas dégrader les opérations et la qualité de service proposée actuellement. Un tel choix permet par ailleurs d'excentrer la nouvelle gare routière, sans saturer un réseau CTS qui devra déjà faire face à des afflux de voyageurs supplémentaires à l'horizon 2025. Au regard de sa localisation centrale, le site des Halles reste toutefois insuffisant en cela qu'il n'autorise pas la diamétralisation de lignes exigée par le REME. Celle-ci nécessite en effet d'éviter de transiter par le centre-ville.

À ce titre, le secteur de la Gare basse figure depuis plusieurs années dans les réflexions du service Déplacements de l'Eurométropole de Strasbourg comme candidat potentiel pour y implanter une gare routière plus largement dimensionnée au regard de sa position charnière à proximité du centre-ville, entre le complexe ferroviaire et le système autoroutier M35/M351. Le site doit cependant être aménagé pour qu'une infrastructure efficace puisse y être établie à moyen terme.

Face à ces contraintes spatiales et ces enjeux mobilitaires, l'exécutif eurométropolitain entend réorganiser l'ensemble en un « *hub multimodal* » (EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG, 2022b)⁷⁴⁰ de manière cohérente et coordonnée sur ces trois sites proches complémentaires pour faire face au renforcement des offres de transport en commun dans le cadre du REME (**Fig. IV-12**, p. 265) :

- La *Gare centrale*, point névralgique de l'infrastructure mobilière, sera desservie par les deux composantes — ferroviaire et routière — du REME. Le développement du réseau prévu au titre du schéma directeur des mobilités exige que les pouvoirs publics mènent une

réflexion sur les transformations structurelles dont le nœud aura besoin pour devenir plus capacitaire. Les contraintes du site, tourné uniquement sur le cœur métropolitain, sont donc amenées à être dépassées grâce à son ouverture à 360 degrés vers l'ouest.

- Actuel terminus de nombreuses lignes urbaines qu'interurbaines, les *Halles* ont vocation à se muer en un terminal passant : les cars caboteront par conséquent toujours par le secteur pour maintenir le niveau de desserte existant, sans toutefois s'y arrêter trop longtemps, comme c'est le cas aujourd'hui.
- Le projet de gare à 360 degrés fera de la *Gare basse* le point d'entrée de lignes interurbaines diamétralisées qui bénéficieront du réaménagement de la M35 avec des voies en site propre pour ne pas emprunter la ceinture des grands boulevards congestionnés. Au droit de la place de la Gare, un tunnel postal qui donne accès à l'ensemble des quais ferroviaires — et dont il était question qu'il soit percé dans le cadre du projet inabouti de tram-train⁷⁴¹ — permettrait ce caractère bicéphale du complexe, ainsi que la mutation éventuelle du foncier de la SNCF.

Dans sa récente thèse sur l'évolution morphologique et fonctionnelle des grands terminaux ferroviaires métropolitains (2019)⁷⁴² qu'il a réalisé avec SNCF GARES & CONNEXIONS, l'architecte-urbaniste Nils LE BOT a développé un ensemble de réflexions qui semblent faire écho aux intentions exprimées par l'Eurométropole de Strasbourg et la Région Grand Est, et avec lesquelles il paraît opportun de tracer un parallèle. LE BOT aborde ainsi la gare en tant qu'objet conceptuel — le « *système-gare* » — compris comme le fruit d'un processus d'expansion dialectique conflictuel constant entre des installations techniques et leur environnement urbain. Des suites d'un travail d'observation de nombreux tandems et trios de gares métropolitaines au sein de quartiers-gares — celle de Lille-Flandre | Lille-Europe, celles de St-Pancras | King's Cross | Euston à Londres ou encore le pôle d'Amsterdam Sloterdijk —, LE BOT propose la définition d'une nouvelle typologie de nœuds ferroviaires : l'« *orchestre de gares* » (LE BOT, 2019)⁷⁴³. Celui-ci correspond à un « *espace nodal regroupant un ensemble de gares dont la proximité géographique et la complémentarité de l'offre permettent un fonctionnement coopératif, pouvant aller jusqu'à la constitution d'un quartier-gare* » (LE BOT, 2019)⁷⁴⁴. En d'autres termes, ce dispositif décrit une situation où plusieurs gares proches opèrent de concert et peuvent *in fine* ne faire qu'une, ce qui contribuerait ainsi à la démultiplication des points d'entrée dans le réseau, l'amélioration de l'intermodalité, et la

738 En matière de transports, la **régulation** consiste en un ensemble de mesures qui permettent d'assurer un fonctionnement régulier du réseau. La régulation permet ainsi d'organiser les déplacements du matériel roulant, de gérer les impondérables qui peuvent impacter le bon déroulement du service de transport.

739 EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG (2022b). *Op. cit.*

740 *Idem.*

741 Cf. Tome 2, **Annexe 03E**, *L'échec en demi-teinte du tram-train Strasbourg-Bruche-Piémont des Vosges*, pp 240-244.

742 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 et allemandes en matière de transport*. Thèse de doctorat en Aménagement de l'espace et urbanisme, Toulouse, Université de Toulouse/ Université de Postdam.

743 *Idem*, p. 418.

744 *Ibidem.*

diffusion des flux de voyageurs au sein d'un quartier-gare qui est la gare. Si LE BOT limite sa proposition aux terminaux ferroviaire, il reste toutefois possible de voir dans l'évolution du secteur Gare centrale — les Halles — Gare basse vers un pôle d'échange multimodal multisite un espace de hub répondant de logiques similaires : complémentarité des offres ferroviaire, interurbaine et urbaine, coopération institutionnelle entre différents opérateurs de transport et différentes autorités organisatrices... Ainsi, en plus de redéfinir la portée spatiale de la métropole strasbourgeoise en dehors du ressort territorial de l'Eurométropole et de part et d'autre du Rhin frontière, la mise en œuvre du REME constituera également une occasion pour restructurer le quartier de la gare de Strasbourg, en élargissant le centre-ville au-delà des grands boulevards et du faisceau ferré.

Si sur le papier, les ambitions affichées par les grandes collectivités sont désormais clairement définies, le chemin reste long avant que le REME ne soit complètement opérationnel. De nombreuses étapes demeurent à franchir. Autant de questions et d'enjeux que la gouvernance mise en place dans le sillage du Grenelle des Mobilités doit encore aborder.

2. Une arène métropolitaine en construction, entre consensus interterritorial et tensions intersectorielles

Cette sous-partie entend développer la dimension d'action collective métropolitaine qu'incarnent le REME et son caractère hautement interterritorial (VANIER, 2008)⁷⁴⁵. Elle examine pour cela le paysage actoriel et les diverses modalités de construction des « règles du jeu » (LEFEUVRE, 2016)⁷⁴⁶ qui déterminent et structurent son arène métropolitaine. La notion est un emprunt au géographe Gilles DEBIZET, qui la définit comme « espace de co-élaboration des actions » entre une pléiade d'autorités publiques opérant au sein d'un même bassin de vie (2007)⁷⁴⁷.

2.1. Le cadre général de l'arène métropolitaine du REME : alliance stratégique et interdépendance sectorielle

À l'instar d'autres programmes de transport capacitaire comme le Réseau express de l'aire métropolitaine lyonnaise (REAL), le REME se déploie au sein d'un « territoire ad hoc, constitué par et pour le projet lui-même » (ARAB, IDT et LEFEUVRE, 2015)⁷⁴⁸, défini dans le cadre du Grenelle, et qui débordé du périmètre institutionnel eurométropolitain. Ce territoire s'inscrit à l'intérieur du bassin de mobilité transfrontalier de la métropole strasbourgeoise, échelle de pertinence à laquelle organiser les déplacements quotidiens. Il regroupe une collection d'établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) à fiscalité propre et leurs équivalents allemands au voisinage du pôle d'attraction de Strasbourg. Ce bassin s'articule par ailleurs autour de l'étoile ferroviaire, de l'ensemble des lignes de cars express qui concourent au volet routier du REME, et de celles du réseau urbain structurant contre lequel il s'adosse.

Le REME est l'une des dispositions principales retenues au terme du Grenelle. Dans la lignée de la consultation, le schéma directeur des mobilités définit dès lors la portée du Réseau express métropolitain et européen. Ce document stratégique présente un caractère inédit au regard de sa co-élaboration par la Région Grand Est et l'Eurométropole de Strasbourg. Les deux collectivités se sont ainsi accordées sur une intégration de leurs politiques de déplacement respectives. Surtout, l'une et

745 VANIER, M. (2008). *Le pouvoir des territoires. Essai sur l'interterritorialité*, Paris, Éd. Economica-Anthropos, 160 pp.

746 LEFEUVRE, M.-P. (2016). *Faire métropole : de nouvelles règles du jeu ?*, Paris, Éd. du Moniteur, coll. POPSU, 224 pp.

747 DEBIZET, G. (2007). « Les projets ferroviaires des Régions dans les aires métropolitaines. Des histoires d'arènes ». In *Six régions à l'épreuve des politiques de transport. Décentralisation, régionalisation ferroviaire et différenciation*, rapport INRETS N°55, 233 pp, pp 47-59.

748 ARAB, N., IDT, J. et LEFEUVRE, M.-P. (2015). « L'inter-institutionnalité technique au cœur de la construction métropolitaine ». In *Espace et Société*, N°160-161, pp 189-203, p. 191.

l'autre ont soumis le texte au vote de leurs organes délibératifs. Il réitère dès lors leur volonté conjointe de repenser l'organisation des mobilités quotidiennes à l'échelle du bassin de vie pour concilier « des enjeux énergétiques et climatiques, des besoins d'améliorer la qualité de l'air et de renforcer la cohésion des territoires » (SCHÉMA DIRECTEUR DES MOBILITÉS, 2021)⁷⁴⁹. Le document reconnaît par ailleurs d'entrée de jeu l'imbrication territoriale de ces enjeux :

Alors qu'une part majeure des déplacements dépasse le périmètre institutionnel de l'Eurométropole de Strasbourg et que la Région Grand Est dispose, en tant qu'autorité organisatrice des transports non urbains, des compétences à la fois sur la définition de l'offre ferroviaire et des réseaux de transport interurbains, il est plus que jamais nécessaire d'articuler les projets, les échelles et les temporalités d'action.

(SCHÉMA DIRECTEUR DES MOBILITÉS, 2021)⁷⁵⁰

Confrontées à ces problèmes qui outrepassent leur domaine de compétences autant que leur périmètre, les collectivités se trouvent ainsi, pour reprendre les mots des politistes Patrice DURAN et Jean-Claude THOENIG, en situation « d'interdépendance externe des résultats » (DURAN et THOENIG, 1996)⁷⁵¹, chacune ayant besoin de l'autre pour pouvoir agir efficacement sur la difficulté à laquelle elles font face :

Avec la Région, le dialogue s'est beaucoup hâté ces derniers mois. [...] Nos relations se sont — je ne vais pas dire réchauffées parce que je ne sais pas ce qu'elles étaient avant — mais la coopération s'est accélérée, parce que nous avons là aussi un certain nombre d'intérêts partagés. [...] Lorsque nous avons rencontré Jean ROTTNER avec Pia IMBS il y a deux mois, il y a eu un travail préalable avec les services, et nous nous sommes dits : nous ne pouvons pas rater ce moment-là. [...] Ce n'est pas seulement une convention commune, mais nous allons bien signer un schéma directeur mobilité entre la Région et l'Eurométropole. [...] Donc, ce n'est pas un échange de procédés, mais c'est vraiment cette alliance objective d'intérêts communs, que nous sommes en train de dessiner.

(JUND, 2021)⁷⁵²

Bien plus qu'une « interdépendance stratégique » (ARAB, IDT et LEFEUVRE, 2015)⁷⁵³ qui pourrait être comprise comme une collaboration subie plus qu'une coopération recherchée, le REME s'affirme en

une réponse conjointe des deux collectivités. Elle traduit dans les faits et les actions cette « alliance objective d'intérêts communs » (JUND, 2021)⁷⁵⁴. Présenté devant le Conseil régional et son homologue de l'Eurométropole et adopté par les deux instances (JUND, 2021)⁷⁵⁵, ce pacte prend également corps sur le plan de l'exploitation : le REME en tant que projet intermodal intègre aussi bien les liaisons TER que celles par cars express. Il impacte par ailleurs le réseau urbain structurant. Sa nature intersectorielle fait intervenir différents opérateurs de transport ainsi que différentes autorités organisatrices. En effet, au regard de sa mise en œuvre, le REME recouvre un ensemble diversifié d'actions opérationnelles qui illustrent « l'interdépendance sectorielle » (ARAB, IDT et LEFEUVRE, 2015)⁷⁵⁶ entre les collectivités territoriales. Certaines de ces interventions sont issues de la consultation du Grenelle, d'autres encore sont programmées de longue date, d'autres enfin lui ont été agrégées chemin faisant au gré des négociations entre acteurs.

De manière générale, en matière de transport de voyageurs, la politique ferroviaire portée par les Régions peut se traduire sous deux formes. La première — d'ordre serviciel — repose sur SNCF VOYAGEURS. Elle s'exprime notamment par l'application de l'offre de trains express régionaux et des questions d'information voyageurs, d'intégration tarifaire, de billettique intermodale... La seconde — d'ordre infrastructurel — recouvre les investissements qui visent « à augmenter les capacités du réseau (nombre de trains, vitesses, accès aux gares...) » (OLLIVIER-TRIGALO et alii, 2007)⁷⁵⁷. En effet, si le gestionnaire du réseau ferré national (RFN) a le devoir de maintenir ce dernier en état de fonctionnement, il n'est pas tenu de le développer, et les lignes de desserte fine du territoire (LDFT) ne figurent pas au titre de ses priorités : « il revient donc aux Régions, autorité organisatrice, de prendre des initiatives lorsque l'accroissement des performances de l'offre de trains régionaux nécessite des aménagements physiques du réseau » (OLLIVIER-TRIGALO et alii, 2007)⁷⁵⁸. Aussi la réalisation du volet TER du REME se positionne-t-elle sur ces deux dimensions, en cela qu'elle redéfinit à la fois l'offre de service, et s'appuie par ailleurs sur un ensemble de renforcements des infrastructures de l'étoile ferroviaire strasbourgeoise (4^e accès nord, travaux d'urgence sur les LDFT, réalisation de pôles d'échanges multimodaux, mise en place du système ERTMS⁷⁵⁹...). Son pendant routier répond de la même dualité entre une amélioration des

749 RÉGION GRAND EST, EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG (2021). *Schéma directeur des mobilités*, 26 pp, p. 1.

750 *Idem*, p. 1.

751 DURAN, P. et THOENIG, J.-Cl. (1996). « L'État et la gestion publique territoriale ». In *Revue française de science politique*, vol. 46, N°4, p. 580-622, p. 599. Cité in ARAB, N., IDT, J. et LEFEUVRE, M.-P. (2015). *Op. cit.*, p. 191.

752 Entretien avec **Alain JUND**, conseiller municipal délégué de la Ville de Strasbourg et 6^e vice-Président de l'Eurométropole de Strasbourg en charge des mobilités, des transports, des déplacements, de la politique cyclable et du plan piéton. Propos recueillis le 20 avril 2021. Cf. Tome 2, **Annexe 021**, pp 122-123.

753 ARAB, N., IDT, J. et LEFEUVRE, M.-P. (2015). *Op. cit.*, p. 191.

754 Entretien avec **Alain JUND**. Cf. Tome 2, **Annexe 021**, p. 123.

755 *Idem*, p. 122.

756 ARAB, N., IDT, J. et LEFEUVRE, M.-P. (2015). *Op. cit.*, p. 192.

757 OLLIVIER-TRIGALO, M., DEBIZET, G., FAURE, A., GOURGUES, G., GUÉRANGER, D. et alii (2007). *Six régions à l'épreuve des politiques de transport. Décentralisation, régionalisation ferroviaire et différenciation*, rapport INRETS N°55, 233 pp, pp 78-79.

758 *Idem*, p. 79.

759 Le **système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS)** est un outil déployé à l'échelle de l'Union européenne qui permettra, sur le long terme, de répondre aux besoins de capacités supplémentaires en réduisant l'espacement des trains par l'affranchissement de la signalisation latérale : les convois sont en effet détectés par des installations au sol au niveau de la voie ferrée, et peuvent ralentir en fonction de leur vitesse réelle, de leurs performances de freinage et de la position du train qui les précède.

dessertes opérées par la CTBR et la CTS, et une adaptation de voiries relevant de domanialités variées (réaménagement des axes M35 et M351 dans le cadre du projet de Transport en site propre de l'ouest strasbourgeois, création du hub intermodal *Gare centrale — les Halles — Gare basse...*).

La nature même du Réseau express métropolitain et européen fait ainsi intervenir un ensemble varié d'acteurs. Ils participent conformément à différentes typologies d'action, liées au statut juridique du projet, à sa territorialité ou à leur expertise. Quatre registres de légitimité ont pu être identifiés dans les recherches menées par le PREDIT⁷⁶⁰ (OLLIVIER-TRIGALO *et alii*, 2007)⁷⁶¹, qui ont depuis évolué des suites des reconfigurations territoriales et des modifications du cadre légal après l'adoption du nouveau pacte ferroviaire (NPF) (LOI N°2018-515, 2018)⁷⁶² et de la loi d'Orientation des mobilités (LOM, 2019)⁷⁶³ :

- Les récentes réformes territoriales ont quelque peu transformé le paysage des autorités organisatrices des mobilités (AOM), sur lesquelles repose la responsabilité de la définition et du financement des offres de service. La Région est ainsi compétente pour les transports interurbains de voyageurs ferroviaires et routiers. Elle est également cheffe de file pour les questions d'intermodalité propres aux pôles d'échanges. Pour mener à bien le projet de REME, la Région Grand Est est en partenariat étroit avec l'Eurométropole de Strasbourg. L'intercommunalité est en effet AOM au sein de son périmètre. Dans la continuité du schéma directeur des mobilités qu'elles ont co-élaboré, les deux AO se sont entendues sur des protocoles d'accord qui définissent chacune des composantes du SERM (PROTOCOLE REME, 2022)⁷⁶⁴. Le Grand Est pilote le dossier ferroviaire, avec un engagement financier de la Métropole. Celle-ci porte en parallèle les enjeux de transformation d'infrastructures du volet cars express avec une participation de son homologue régional.
- La domanialité est définie par des statuts assez étanches, mais qui ont eux aussi évolué il y a peu. Le NPF de 2018 a ainsi en partie conduit à la réunification des actifs du domaine public ferroviaire sous la houlette de SNCF RÉSEAU, qui en cède la propriété à l'État, mais en garde la gestion en échange de l'effacement d'une partie de sa dette (LOI N°2018-515,

2018)⁷⁶⁵. Les emprises foncières sur lesquelles se déploient les installations étaient déjà dans son escarcelle depuis 1997 (cela inclut les voies, les quais, marquises et accès aux quais dans les gares), mais cela comprend désormais également les bâtiments-voyageurs depuis la constitution de SNCF GARES & CONNEXIONS (qui en conserve la tutelle) en filiale du gestionnaire d'infrastructure. La loi a toutefois introduit une exception, en cela qu'elle autorise le transfert complet de gestion des lignes de desserte fine du territoire (LDFT) de SNCF RÉSEAU aux Régions qui en expriment le souhait. La Région Grand Est a ainsi pris en main nombre de ces lignes autrement vouées à la fermeture. L'aménagement du domaine public aux abords des terminaux ferroviaires dépend quant à lui des communes pour le parvis et la voirie. La loi NOTRÉ a confié les gares et haltes routières au titre des compétences obligatoires des Métropoles (NOTRÉ, 2015)⁷⁶⁶. Enfin, les axes autoroutiers de l'A35 et de l'A351 auparavant sous intendance de l'État ont été déclassés au 1^{er} janvier 2021 sous l'appellation M35 et M351, et leur gestion relève désormais de l'Eurométropole de Strasbourg. D'autres sections de voirie départementale sont du ressort de la Collectivité européenne d'Alsace.

- La maîtrise d'ouvrage publique attribue au maître d'ouvrage des « *responsabilités incontournables et incessibles (la programmation et le budget entre autres)* » (OLLIVIER-TRIGALO *et alii*, 2007)⁷⁶⁷. Sur le domaine ferroviaire, SNCF RÉSEAU en a la charge, mais le NPF a toutefois rendu possible pour la Région de récupérer des missions de maîtrise d'ouvrage pour les études et les travaux. Au sein du domaine ferroviaire, elle peut être assurée par la commune ou l'intercommunalité compétente, qui sont autorisées à être secondées dans ce rôle par des structures d'assistance à la maîtrise d'ouvrage. Pour les gares, SNCF GARES & CONNEXIONS reste maître d'ouvrage. La maîtrise d'œuvre, comprise comme la conception et le contrôle technique des travaux, relève de la branche SNCF RÉSEAU pour le volet ferroviaire. La composante cars express dépend des services idoines de l'Eurométropole de Strasbourg.
- Dernier registre de légitimité à intervenir dans le projet : l'autorisation d'urbanisation fait l'objet de déclaration de travaux ou de demandes de permis de construire auprès des communes ou des intercommunalités compétentes.

760 Le **Programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres** coordonne les politiques françaises en matière de recherche et d'innovation sur les différentes formes de transport routier, ferroviaire et fluvial.

761 OLLIVIER-TRIGALO, M. *et alii* (2007). *Op. cit.*, pp 79-80.

762 LOI N°2018-515 du 27 juin 2018 pour un Nouveau pacte ferroviaire. URL : <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000037111503/>.

763 LOI N°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'Orientation des mobilités (1) (LOM). URL : <https://www.legifrance.gouv.fr/eli/loi/2019/12/24/TRET1821032L/jo/texte>.

764 RÉGION GRAND EST, EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG (2022). *Protocole d'accord REME ferroviaire*, 6 pp, p. 3.

765 LOI N°2018-515 du 27 juin 2018 pour un Nouveau pacte ferroviaire. URL : <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000037111503/>.

766 LOI N°2015-991 du 7 août 2015 portant Nouvelle organisation territoriale de la République (1) (NOTRÉ). URL : <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000030985460/>.

767 OLLIVIER-TRIGALO, M. *et alii* (2007). *Op. cit.*, pp 79-80.

Au-delà de la transformation des infrastructures ferroviaires, le service de transport ouvre l'arène à une autre catégorie d'acteurs, les exploitants de réseau. Pour l'instant, l'exploitation des lignes ferroviaires n'est encore assurée que par SNCF VOYAGEURS par l'intermédiaire de conventions passées avec la Région. L'évolution du cadre légal européen et l'ouverture à la concurrence de l'ensemble du réseau ferré national pourront rapidement conduire à l'arrivée d'autres exploitants sur les différents tronçons du REME. En particulier, le lot de LDFT transfrontalières incluses dans la seconde phase du REME fait l'objet d'une telle démarche par le Conseil régional du Grand Est et les *Länder* de Sarre, de Rhénanie-Palatinat et du Bade-Wurtemberg. Et si la Région est propriétaire de la majorité du parc roulant qui circule sur le réseau TER, une partie du nouveau matériel sera toutefois issu d'un appel d'offre franco-allemand.

L'exploitation et la gestion des lignes interurbaines de cars du réseau *FLUO 67* sont assurées par la Compagnie des transports du Bas-Rhin (CTBR) sur la base d'un contrat de délégation de service public établi avec le Conseil régional. Depuis 2019, la CTBR est une société publique locale (SPL) détenue à hauteur de 80 % par la Région Grand Est et à 20 % par l'Eurométropole de Strasbourg. Réciproquement, la Compagnie des transports strasbourgeois (CTS) a connu une évolution similaire et est possédée majoritairement par l'Eurométropole (80 %). La Région en est l'actionnaire minoritaire (20 %).

Dans le cadre du projet de REME, les collectivités locales compétentes — communes, intercommunalités et pôles d'équilibre territoriaux et ruraux (PETR) — qui bénéficient de l'amélioration de service offerte par le REME sont également invitées à contribuer à son financement. Des discussions sont ainsi en cours pour créer un syndicat mixte de transport (PHILIPPS, 2023)⁷⁶⁸. L'État participe dans une moindre mesure à travers le cofinancement des travaux d'urgence de certaines LDFT inscrites au CPER.

Enfin, la question de l'expertise n'est plus la chasse gardée des opérateurs de transport ou du gestionnaire d'infrastructure. Si l'exploitant SNCF VOYAGEURS dispose de données statistiques qu'il est libre de partager avec la Région (OLLIVIER-TRIGALO *et alii*, 2007)⁷⁶⁹, les collectivités territoriales ont elles aussi gagné en expertise et en technicité ces dernières années (ARAB, IDT et LEFEUVRE, 2015)⁷⁷⁰. L'expérience du Grenelle des Mobilités et le rôle joué par les associations d'usagers — et particulièrement de l'*Association des usagers des transports urbains strasbourgeois* (ASTUS) — dans la préfiguration du Réseau express métropolitain et européen illustrent par ailleurs l'émergence d'une solide expertise d'usage au regard de la connaissance fine des réseaux, de leurs dysfonctionnements et des solutions qui ont pu être adoptées ailleurs face à des problèmes similaires.

768 Entretien avec **Thibaud PHILLIPS**. Cf. Tome 2, **Annexe 02K**, p. 155.

769 OLLIVIER-TRIGALO, M. *et alii* (2007). *Op. cit.*, p. 80.

770 ARAB, N., IDT, J. et LEFEUVRE, M.-P. (2015). *Op. cit.*, p. 189.

Ce panorama du système d'acteurs en présence dans le projet de SERM strasbourgeois laisse donc transparaître une reconfiguration des rapports de pouvoir, de négociation, de transaction, mais aussi de concurrence entre les parties prenantes (FRIEDBERG, 1993; THOENIG, 2005)⁷⁷¹. Ainsi, si la SNCF reste aujourd'hui un partenaire incontournable sur le volet TER, au regard notamment de son cumul de différents registres d'action (domanialité, maîtrise d'ouvrage, maîtrise d'œuvre, exploitation de lignes, expertises) (OLLIVIER-TRIGALO *et alii*, 2007)⁷⁷², il semblerait que le paysage actoriel connaisse un important rééquilibrage à la faveur du Conseil régional, monté en compétence sur le plan ferroviaire. La constitution de la société publique locale (SPL) ferroviaire Grand Est Mobilités par la Région Grand Est et les intercommunalités de Metz, Reims, Mulhouse et Strasbourg s'inscrit dans cette dynamique (PHILIPPS, 2023)⁷⁷³, en cela qu'elle vise à « doter le territoire d'un outil de pilotage opérationnel dans le contexte de la mise en concurrence du TER » (MIRGUET, 2021)⁷⁷⁴. Si « la Région n'entend pas devenir une société ferroviaire », elle compte toutefois « prendre la main sur la construction de ce mode de transport en optimisant ce que la SNCF [...] refacture très cher » (MIRGUET, 2021)⁷⁷⁵. Ces pertes de terrain des différentes branches de la SNCF, et la montée en puissance de l'acteur régional sur le plan ferroviaire sont ainsi l'une des raisons qui peuvent expliquer les tensions qui ont pu émerger entre les partenaires autour de la réalisation du Réseau express métropolitain européen.

771 FRIEDBERG, E. (1993). *Le pouvoir et la règle. Dynamiques de l'action organisée*, Paris, Éd. Le Seuil, 416 pp.

THOENIG, J.CI. (2005). « Pour une épistémologie des recherches sur l'action publique ». In FILÂTRE, D. et de TERSSAC, G. (2005). *Les dynamiques intermédiaires au cœur de l'action publique*, Toulouse, Éd. Octarès, pp 285-306.

772 OLLIVIER-TRIGALO, M. *et alii* (2007). *Op. cit.*, p. 80.

773 Entretien avec **Thibaud PHILLIPS**. Cf. Tome 2, **Annexe 02K**, p. 156.

774 MIRGUET, O. (2021). « Grand Est. Une SPL pour piloter l'ouverture à la concurrence des TER ». In *La Lettre du Cheminot*. [En ligne] publié le 16 mai 2021. URL : <https://www.lettreducheminot.fr/ter/grand-est-une-spl-pour-piloter-louverture-a-la-concurrence-des-ter/>.

775 Propos de **David VALENCE**, ancien Maire de Saint-Dié-des-Vosges, ex vice-président chargé des transports auprès de la Région Grand Est, aujourd'hui Député de la 2^e circonscription des Vosges et président du Conseil d'orientation des infrastructures (COI). Cité in MIRGUET, O. (2021). *Op. cit.*

2.2. Le REME entre chantiers et scènes de tension

2.2.1. Un système de péages ferroviaires⁷⁷⁶ controversé et de moins en moins soutenable

La définition de l'offre ferroviaire du REME résulte en grande partie des contraintes budgétaires qui pèsent sur les collectivités territoriales. En effet, les deux autorités organisatrices régionale et métropolitaine doivent faire face à l'incurie de l'État en matière d'investissement dans les infrastructures de transport en commun. Il apparaît ainsi que ce dernier « n'est pas en mesure d'assurer une programmation financière sur le long terme », et que « tout au contraire, les collectivités ne savent pas qu'elles seront leurs dotations de l'année *n* à l'année *n+1* » (SCHÉMA DIRECTEUR DES MOBILITÉS, 2021)⁷⁷⁷. À ce titre, les montants annoncés par la LOM (2019)⁷⁷⁸ sont largement insuffisants au regard du nombre et de la nature des projets à subventionner et de la vétusté des installations ferroviaires. Il revient donc aux AOM de soutenir, d'une part, d'importants plans d'investissements, et d'autre part, de garantir le renouvellement et l'entretien des tronçons dont elles ont reçu la gestion. Le sauvetage de certaines lignes de desserte fine du territoire par la Région Grand Est⁷⁷⁹ s'inscrit dans cette perspective (Fig. IV-10a, p. 256). Le REME a toutefois été l'occasion pour l'exécutif local de faire preuve d'une certaine habileté en incluant plusieurs LDFT transfrontalières⁷⁸⁰ au sein du périmètre du SERM. La rénovation et le maintien de ces dernières sont ainsi rendus possibles par leur rattachement au contrat de plan État-Région, et font l'objet d'un cofinancement tripartite État/Région/SNCF RÉSEAU (DIEBOLD NICO, 2021; GAZIN, 2021)⁷⁸¹.

776 Les **péages ferroviaires** constituent une redevance d'utilisation des infrastructures ferroviaires perçue depuis 1997 par Réseau ferré de France puis SNCF RÉSEAU. Elles sont versées par les opérateurs de transport ferroviaire (voyageurs et fret). Depuis 2005, plusieurs voix se sont fait entendre pour réclamer la refondation du système de tarification.

Cf. MARITON, H. (2008). *Rapport d'information sur les péages ferroviaires*. Assemblée Nationale, Commission des finances, de l'économie générale et du plan, 48 pp.

777 RÉGION GRAND EST, EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG (2021). *Op. cit.*, p. 21.

778 LOI N°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'Orientation des mobilités (1) (LOM). URL : <https://www.legifrance.gouv.fr/liloi/2019/12/24/TRET1821032L/jo/texte>.

779 Le tronçon **Molsheim-Saint-Dié-des-Vosges**, par exemple, pris en charge exclusivement par la Région Grand Est à hauteur des 108 millions d'euros estimés nécessaires par SNCF RÉSEAU pour sa régénération sur la période 2020-2028. L'on notera que le maire de Saint-Dié-des-Vosges à l'époque de cette décision n'était nul autre que David VALENCE, alors vice-président de la Région au transport.

780 Le tronçon **Strasbourg-Lauterbourg**, avec près de 106 millions d'euros estimés nécessaires par SNCF RÉSEAU pour sa régénération sur la période 2020-2028.

Le tronçon **Vendenheim-Wissembourg**, avec près de 51 millions d'euros estimés nécessaires par SNCF RÉSEAU pour sa régénération sur la période 2020-2028.

Le tronçon **Mommenheim-Sarreguemines**, avec près de 100 millions d'euros estimés nécessaires par SNCF RÉSEAU pour sa régénération sur la période 2020-2028.

781 Entretien avec **Adeline DIEBOLD NICO**, directrice adjointe sur le transport ferroviaire auprès de la Région Grand Est, et directrice projet pour le REME de Strasbourg. Propos recueillis le 22 mars 2021. Cf. Tome 2, **Annexe 02G**, p. 96.

Entretien avec **Mireille GAZIN**, ancienne élue locale de l'agglomération nancéenne, Présidente de la Commission transport et déplacement de la Région Grand-Est. Propos recueillis le 6 avril 2021. Cf. Tome 2, **Annexe 02H**, p. 114.

D'autre part, les deux autorités organisatrices alertent du caractère dissuasif de la politique tarifaire de SNCF RÉSEAU. En effet, les taux de péages pratiqués par le gestionnaire d'infrastructure pénalisent le développement d'une offre de transport public aujourd'hui nécessaire. La France a décidé — à contre-courant de ses voisins européens — de faire peser lourdement le financement de SNCF RÉSEAU sur son système de péages : « *puisque lorsque la SNCF est devenue une société anonyme, l'État a repris sa dette, et en échange a exigé de SNCF RÉSEAU de se remettre à l'équilibre d'ici 2024. À ce titre, il nous est proposé des augmentations du taux du péage* » (GAZIN, 2021)⁷⁸². Les recettes de l'entreprise en sont ainsi issues à 57,0 %. Alain JUND, vice-président aux mobilités de l'Eurométropole de Strasbourg, note de cette manière que « *les péages représentent tout de même aujourd'hui 30,0 % à 35,0 % du prix d'un billet ou d'un abonnement. Au moins, voire plus !* » (JUND, 2021)⁷⁸³. Cette tarification élevée freine la croissance du trafic : « *Avec un système de péages SNCF RÉSEAU qui dépasse l'inflation, donc qui crée forcément des difficultés financières pour les autorités organisatrices : [...] tous les ans, vous devez mettre plus d'argent pour faire circuler autant de trains. C'est un système qui n'est pas viable sur la durée* » (DIEBOLD NICO, 2021)⁷⁸⁴. Alors que la Région et l'Eurométropole se sont entendues sur des clefs de répartition des participations pour augmenter la fréquence des rames, « *si l'on double le nombre de dessertes, la SNCF multiplie par deux les péages. Et pour nous, c'est dur* » (JUND, 2021)⁷⁸⁵. Ce bien que le financement des transports publics ait été grevé par l'impact de la crise sanitaire sur la perception du versement mobilité⁷⁸⁶, et que les revenus d'exploitation aient été eux aussi atteints de lourds déficits des suites des restrictions de déplacement et des confinements. De nouveaux comportements de mobilité et le développement du télétravail ont par ailleurs conduit à une baisse de fréquentation systémique des transports en commun, qui ont initialement repris à des niveaux inférieurs à ceux de 2019 (SCHÉMA DIRECTEUR DES MOBILITÉS, 2021)⁷⁸⁷ avant de retrouver des équivalents à ceux antérieurs à la pandémie de Sars-Cov2.

En réponse à ce contexte de dotation sous contrainte, le *schéma directeur des mobilités* évoque les volontés conjointes de la Région Grand Est et de l'Eurométropole de Strasbourg de faire pression pour

782 Entretien avec **Mireille GAZIN**. Cf. Tome 2, **Annexe 02H**, p. 108.

783 Entretien avec **Alain JUND**, conseiller municipal délégué de la Ville de Strasbourg et 6^e vice-Président de l'Eurométropole de Strasbourg en charge des mobilités, des transports, des déplacements, de la politique cyclable et du plan piéton. Propos recueillis le 20 avril 2021. Cf. Tome 2, **Annexe 02I**, p. 124.

784 Entretien avec **Adeline DIEBOLD NICO**. Cf. Tome 2, **Annexe 02G**, p. 95.

785 Entretien avec **Alain JUND**. Cf. Tome 2, **Annexe 02I**, p. 124.

786 Le **versement mobilité** est une contribution créée par la LOM et entrée en vigueur en janvier 2021 en remplacement du versement transport. Elle est due par les employeurs publics et privés, et est consacrée au financement des transports publics (investissement, fonctionnement) et, de plus en plus, aux dépenses d'exploitation.

787 RÉGION GRAND EST, EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG (2021). *Op. cit.*, p. 21.

réformer le modèle français de financement des infrastructures ferroviaires (2021)⁷⁸⁸. Elles militent ainsi en faveur de la création d'un fonds d'investissement pour les infrastructures de transport en commun, qui pourrait reposer sur un panel d'outils financiers et normatifs. L'utilisation des péages autoroutiers afin de l'abonder en fait partie, dès lors que les concessions arriveront à échéance. Une autre proposition consiste à la régionalisation de la tarification imposée par SNCF RÉSEAU, « avec l'objectif d'aider les développements d'offre et de permettre aux collectivités d'investir aux côtés du gestionnaire d'infrastructure plutôt que d'accroître la charge sur leurs dépenses en fonctionnement » (SCHÉMA DIRECTEUR DES MOBILITÉS, 2021)⁷⁸⁹.

Au-delà de la pression exercée auprès du ministère des Transports, la Région a approuvé le 27 janvier 2021 les statuts de sa société publique locale (SPL) ferroviaire *Grand Est Mobilités*, inspirée de structures similaires qui existent outre-Rhin. Elle est aujourd'hui en passe de devenir son bras armé opérationnel (PHILIPPS, 2023)⁷⁹⁰ dans la mise en œuvre de sa politique de relance ferroviaire post-COVID, sa prise de compétence sur les LDFT et l'ouverture progressive à la concurrence des lignes TER (PHILIPPS, 2023)⁷⁹¹.

Afin de renforcer le poids de cette SPL, la Région a ouvert son capital aux principales agglomérations du Grand Est dès son lancement. Si la Communauté urbaine de Reims et Metz Métropole ont fait part de leur intérêt, l'Eurométropole de Strasbourg a d'ores et déjà approuvé la prise de participation à *Grand Est Mobilités* à hauteur de 2 % (1000 €) et siègera à ce titre au conseil d'administration de la structure.

Cette montée en compétence de la Région dans le domaine ferroviaire se lit particulièrement dans les missions stratégiques confiées à cette SPL, certaines jusqu'à présent fournies par SNCF VOYAGEURS ou SNCF RÉSEAU :

- La réalisation d'études marketing ou d'exploitation dans l'optique de cibler les offres de service, les moyens de production de cette offre et le modèle économique sur lequel la faire reposer.
- La conception et le pilotage de la politique commerciale de la Région (action commerciale, tarification, distribution, information et communication produit, relations clients...).
- Le suivi des résultats (trafic, ventes), l'analyse de marché et la veille concurrentielle.
- La définition d'une politique de lutte contre la fraude.

788 RÉGION GRAND EST, EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG (2021). *Op. cit.*, p. 21.

789 *Idem.*

790 Entretien avec **Thibaud PHILLIPS**. Cf. Tome 2, **Annexe 02K**, p. 157.

791 *Idem.*

- La mise en place d'un observatoire de la qualité et de la satisfaction des usagers à l'échelle régionale.
- La préparation des appels d'offres et le pilotage des contrats de service conclus avec les opérateurs de transport (dont SNCF VOYAGEURS).
- La gestion des biens du service, du matériel roulant, des installations et des infrastructures régionales.

À ce titre, le vice-président aux transports de la Région Thibaud PHILLIPS précise : « aujourd'hui son rôle, c'est d'abord et avant tout, de travailler sur ces mises en concurrence, de reprendre un petit peu tout le sujet, que cela soit de la réouverture de ligne comme la 14, ou sur le lot Bruche-Piémont-Vosges et le lot transfrontalier » (2023)⁷⁹². *Grand Est Mobilités* assure également le portage pour la Région de son matériel roulant, et « fera la mise à disposition du matériel aux futurs opérateurs » issus des appels d'offres d'ouverture à la concurrence, ainsi que des prochains achats de rames (PHILIPPS, 2023)⁷⁹³.

La SPL a recruté son directeur général Pierre MERTEN en décembre 2022. Celui-ci est issu de SNCF RÉSEAU. Ses statuts lui permettent de « chercher des compétences que l'on ne pourrait pas avoir dans une collectivité classique. Mais nous gardons le contrôle sur cette structure et l'actionariat est 100 % public » (PHILIPPS, 2023)⁷⁹⁴. Elle dispose ainsi d'un pôle Ingénierie qui produit des études pour le compte du Conseil régional : « Actuellement, la SPL est en train de conduire un audit du fonctionnement du REME pour un peu challenger SNCF, vérifier les informations qu'elle nous transmet » (PHILIPPS, 2023)⁷⁹⁵. Elle assure donc la structuration de la démarche de suivi de mise en place du REME. La SPL s'appuie en particulier sur quelques spécialistes ferroviaires — à l'instar d'un horairiste — qui sont en mesure de mener une contre-expertise sur les lignes et la répartition des sillons fret/voyageurs pour contrôler les analyses techniques établies par SNCF. Un second pôle en émergence porte quant à lui sur les questions de billettique et de marketing, dans l'optique affichée d'internaliser les missions de marketing des offres *FLUO Grand Est* aujourd'hui remplie par SNCF VOYAGEURS. À terme, la Région et sa SPL n'excluent pas « de commencer à travailler sur des sujets de transports en commun urbains. C'est la raison pour laquelle nous avons fait entrer les métropoles du Grand Est au capital de la SPL, pour qu'elle puisse également devenir un outil à leur service » (PHILIPPS, 2023)⁷⁹⁶.

792 Entretien avec **Thibaud PHILLIPS**. Cf. Tome 2, **Annexe 02K**, p. 156.

793 *Idem.*

794 *Ibidem*, p. 157.

795 *Ibid.*, p. 156.

796 *Ibid.*, p. 157.

2.2.2. L'opposition marquée de l'Eurométropole au projet commercial en Gare centrale de Strasbourg

Le 18 avril 2021, le média local d'investigation Rue 89 Strasbourg révélait dans l'un de ses articles les projets de SNCF RETAIL & CONNEXIONS pour la Gare centrale de Strasbourg (KREMPP, 2021a)⁷⁹⁷. Cette filiale de SNCF GARES & CONNEXIONS gère les espaces commerciaux dans les bâtiments-voyageurs des 3000 gares du réseau ferré national.

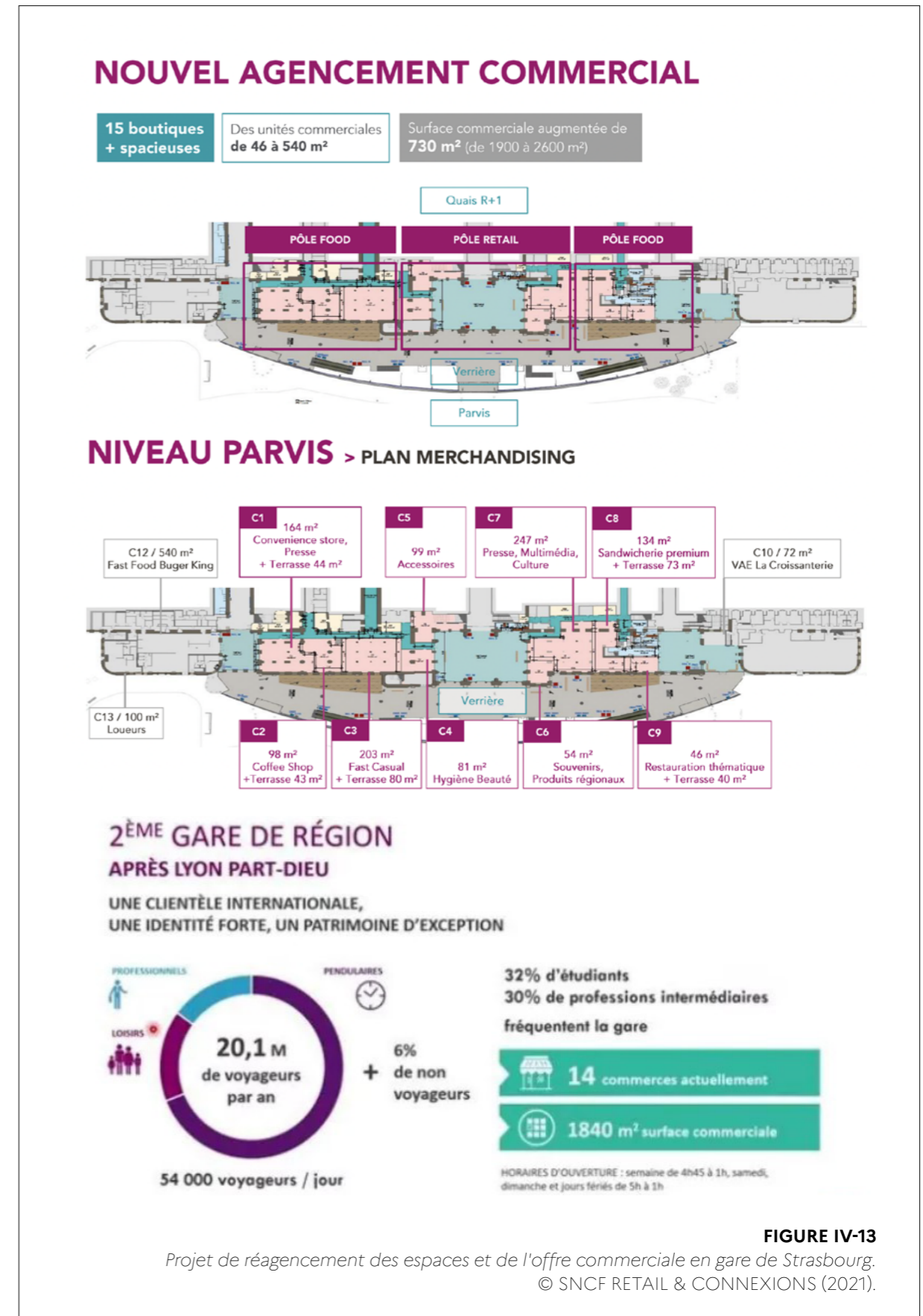
La SNCF prévoit d'agrandir les surfaces commerciales disponibles dans le bâtiment historique du terminal, ainsi que dans la verrière du hall des transports. En effet, d'après Dominique TRAMINI, chargée d'études et de commercialisation, « au vu des vingt millions de voyageurs par an [...], la taille des commerces est inappropriée » (KREMPP, 2021a)⁷⁹⁸. Le projet s'inscrit ainsi dans la même logique que la controversée transformation de la gare du Nord à Paris⁷⁹⁹ : il ambitionne d'optimiser le potentiel marchand et d'accroître les sources de revenus propres de l'établissement strasbourgeois. Celui-ci est chaque jour traversé par près de cinquante-quatre mille visiteurs, et se situe au sein « d'une zone de chalandise de plus de seize mille habitants et dix-sept mille salariés » dans un rayon de dix minutes à pied (Krempp, 2021a)⁸⁰⁰. Avec le développement du REME, il est estimé que sa fréquentation augmentera de moitié. Il s'agit donc de diversifier l'offre commerciale : le nouvel agencement propose quinze boutiques plus spacieuses que les quatorze actuelles (Fig. IV-13). La surface commerciale passera de 1900 m² à 2600 m² — au détriment d'espaces d'attente et de circulation —, et sera organisée en trois pôles au rez-de-chaussée du bâtiment-voyageurs : deux seront dédiés à la restauration, autour des halls nord et sud, tandis que celui déployé autour du hall central sera réservé à la vente au détail. Une première phase de travaux a été engagée à la fin de l'année 2021 et se poursuit en 2023. Elle verra notamment l'installation de terrasses sous la verrière de la gare. Du nord au sud, les cellules C8 et C9 d'une part, et C2 et C3 d'autre part, bénéficieront respectivement de 73 m², 40 m² et 120 m² de terrasse. La seconde étape des travaux s'attaquera à la galerie reliant le hall central au hall sud et aboutira à la création de surfaces commerciales agrandies. Au premier niveau, sur le quai N°1, les anciens appartements impériaux seront quant à eux transformés en restaurant gastronomique. Le salon Grands Voyageurs qui les occupait jusqu'à présent se verra déplacé

797 KREMPP, G. (2021a). « Magasins agrandis, terrasses et restaurant haut de gamme... La future gare de Strasbourg sera un centre commercial ». In *Rue 89 Strasbourg* [En ligne]. Publié le 18 avril 2021. URL : <https://www.rue89strasbourg.com/magasins-agrandis-terrasses-et-restaurant-haut-de-gamme-la-future-gare-de-strasbourg-sera-un-centre-commercial-205275>.

798 KREMPP, G. (2021a). *Op. cit.*

799 Face à la **polémique**, le projet pour la gare du Nord a toutefois été abandonné par SNCF GARES & CONNEXIONS en 2022.

800 KREMPP, G. (2021a). *Op. cit.*



dans un espace autrefois dédié aux guichets de vente de billets, fermés en 2019 (KREMPP, 2018)⁸⁰¹. La réponse de l'exécutif métropolitain à la découverte du projet est sans appel :

Avec la SNCF, on ne sait pas trop à quel Saint se vouer... [...] J'ai découvert [...] un projet de réorganisation totale de la gare de Strasbourg. Je pense que dans la maison ici personne n'a été mis au courant.

[...] C'est d'autant plus fâcheux. Je pense que je vais avoir une expression publique prochainement parce que je trouve que ce n'est pas très acceptable, surtout à un moment [...] où l'on travaille sur le réseau express métropolitain [...] sur l'augmentation à la fois du cadencement, de l'amplitude et donc du flux de passagers qu'il va y avoir dans la gare. Et puis l'on nous dit : nous allons faire du commercial et de la terrasse. C'est assez difficilement compréhensible...

(JUND, 2021)⁸⁰²

Le vice-président aux mobilités Alain JUND déplore ainsi l'absence de concertation de la part de l'entreprise et de ses nombreuses filiales :

Tout à fait surprenant, tout de même ! C'est-à-dire que l'on a rencontré avec Jeanne BARSEGHIAN et Pia IMBS la Directrice régionale de la SNCF il y a un mois et demi : rien ! Il y a une rencontre prochainement avec une autre branche, SNCF IMMOBILIER. Mais en tout cas, pour l'instant, avec SNCF GARES & CONNEXIONS, il n'y a pas eu de rencontres, et encore moins d'information préalable sur ce qu'ils souhaitent faire de leur côté. La fréquentation de la Gare de Strasbourg va au moins augmenter de moitié dans les dix prochaines années avec le REM, la gratuité des moins de 18 ans, l'interurbain...

Et puis là, voilà, c'est le Gosplan de la SNCF, qui continue à opérer comme si le monde ne changeait pas.

(JUND, 2021)⁸⁰³

Interrogé par la presse locale, l' élu écologiste a ainsi publiquement regretté la vision proposée par SNCF RETAIL & CONNEXIONS. Celle-ci « *parle commerce, redevance, business et restaurant, mais [...] oublie les passagers et les usagers* » (KREMPP, 2021b)⁸⁰⁴ : il souligne pour preuve la diminution du nombre de places assises réservées à l'attente des voyageurs sous la verrière, avec soixante-dix sièges disponibles en terrasse contre vingt de plus aujourd'hui, sans que rien ne garantisse par ailleurs qu'il ne devienne

pas nécessaire de consommer pour pouvoir s'y installer. Aussi le projet semble-t-il avant tout destiné à satisfaire non pas aux besoins des usagers pendulaires (étudiants et professionnels) qui représentent plus de la moitié de la fréquentation quotidienne de la gare, mais à ceux des 15,0 % de voyageurs occasionnels ou de loisir (**Fig. IV-13**, p. 281). L'Eurométropole de Strasbourg reproche ainsi à SNCF GARES & CONNEXIONS et sa filiale leur approche « *uniquement commerciale et immobilière, au détriment d'une vision de service public* » (KREMPP, 2021b)⁸⁰⁵.

2.2.3. *L'impossible objectif du SA 2023, victime de « fenêtres de surveillance » trop contraignantes, du contexte post-COVID et de l'impréparation de SNCF*

À compter du 11 décembre 2022, l'entrée en vigueur du service annuel 2023 aurait dû se traduire par une montée en puissance de l'offre ferroviaire et routière en lien avec la première étape du REME : cadencement des rames à la demi-heure entre 5 h le matin et 22 h le soir, circulation des trains jusqu'à minuit... C'était sans compter sur l'émergence de certaines difficultés émanant autant du gestionnaire de réseau que de l'opérateur national (GÉRARD, 2022a)⁸⁰⁶.

La première réside en effet dans l'imposition de « *fenêtres de surveillance* » en semaine sur chaque branche de l'étoile strasbourgeoise. Ces réservations sont définies par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER) comme une « *restriction générique de capacité établie pour réaliser les travaux (maintenance, développement, régénération...) sur les voies principales d'une section donnée* » (ARAFER, 2014)⁸⁰⁷. Elles permettent la vérification en journée — sur une plage d'une heure à une heure et demi — de l'état des installations par les équipes techniques de SNCF RÉSEAU. Durant cette période, la circulation des trains ne peut avoir lieu, et la continuité de l'offre du REME est interrompue. Au regard de l'impact contraignant de la programmation des fenêtres de surveillance dans le processus d'attribution des sillons, l'ARAFER a d'ores et déjà rappelé à plusieurs reprises au gestionnaire la nécessité de mieux planifier et dimensionner ces plages horaires, et de restituer celles qui ne sont pas utilisées (ARAFER, 2019)⁸⁰⁸. La Région Grand Est et l'Eurométropole de Strasbourg se mobilisent donc

801 KREMPP, G. (2018). « Fin 2019, sept guichets SNCF de moins à Strasbourg ». In *Rue 89 Strasbourg* [En ligne]. Publié le 29 août 2018. URL : <https://www.rue89strasbourg.com/fin-2019-guichets-gare-sncf-strasbourg-141003>.

802 Entretien avec **Alain JUND**. Cf. Tome 2, **Annexe 021**, p. 117.

803 *Idem*, p. 125.

804 Alain JUND, cité In KREMPP, G. (2021b). « Pour l'Eurométropole, "la future gare de Strasbourg oublie les voyageurs" ». In *Rue 89 Strasbourg* [En ligne]. Publié le 29 septembre 2021. URL : <https://www.rue89strasbourg.com/pour-leurometropole-la-future-gare-de-strasbourg-oublie-les-voyageurs-218118>.

805 KREMPP, G. (2021b). *Op. cit.*

806 GÉRARD, J.-Fr. (2022 a). « Irréalizable en l'état, le "RER strasbourgeois" sera lancé en deux temps ». In *Rue 89 Strasbourg*. [En ligne] publié le 2 mai 2022. URL : <https://www.rue89strasbourg.com/rer-strasbourg-retard-233379>.

807 ARAFER (2014). « Fenêtre d'indisponibilité ». In *Document de référence du réseau*. [En ligne] consulté le 22 août 2022. URL : <https://www.autorite-transport.fr/glossaire/fenetre-dindisponibilite/>.

808 ARAFER (2019). *Décision N°2019-059 du 3 octobre 2019 portant mise en demeure de SNCF RÉSEAU pour méconnaissance de la décision N°2014-023 du 18 novembre 2014 relative à la réservation et à l'utilisation par SNCF RÉSEAU de capacités pour les travaux*. [En ligne] consulté le 22 août 2022. URL : <https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2019/10/decision-2019-059-version-publique.pdf>.

pour que SNCF RÉSEAU « fasse évoluer rapidement ces modalités de maintenance de l'infrastructure, qui représentent un anachronisme dont tous les pays européens [...] se sont depuis de nombreuses années débarrassés et qui n'existe plus non plus en Île-de-France » (RÉGION GRAND EST et EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG, 2022)⁸⁰⁹. L'inertie de l'entreprise ferroviaire ne permettra toutefois pas de transformation rapide en la matière, et le service annuel prévu a dû être revu à la baisse pour intégrer ces contraintes. Il en résulte ainsi en semaine la non-circulation de vingt trains quotidiens (GÉRARD, 2022a)⁸¹⁰, répartis sur les tronçons Strasbourg-Sélestat, Molsheim-Barr et Strasbourg-Mommenheim (**Fig. IV-10b**, pp 257). Ces plages verrouillées concernent aussi les lignes hors REME Strasbourg-Lauterbourg et Strasbourg-Kehl, qui subiront également une réduction de l'offre. Le saut d'offre promis en semaine par les grandes collectivités a donc dû être réévalué à 37,0 % d'augmentation contre la hausse de 42,0 % prévue à l'origine, mais il impacte les engagements d'un service continu en heures creuses.

Ces fenêtres de surveillance n'ont toutefois lieu qu'en semaine. Or, si les dessertes prévues le dimanche ne sont pas impactées et voient effectivement la circulation de 110 trains quotidiens en plus, le samedi présente un écart bien plus important : alors que 200 convois supplémentaires étaient annoncés, seuls 120 devaient finalement être injectés sur le réseau (soit tout de même une augmentation de l'offre de 80,0 % par rapport au service annuel 2022). La cause est ici tout autre, et relève de l'opérateur ferroviaire SNCF VOYAGEURS (GÉRARD, 2022b)⁸¹¹ confronté aux conséquences de la crise sanitaire et de la disparition du statut de cheminot. La presse locale d'investigation a ainsi révélé dans un article récent une série de dysfonctionnements qui affectent les TER depuis septembre 2021 : « après dix-huit mois de service réduit en raison de la pandémie de coronavirus, le nombre de trains est revenu à la normale, mais les équipes n'arrivent pas à suivre les exigences du planning » (GÉRARD, 2022b)⁸¹². Et si, en théorie, le choc d'offre du service annuel 2022 a acté une augmentation de 5,0 % des circulations de trains régionaux sur l'ensemble du Grand Est, dans les faits, le réseau a fait l'objet de plusieurs plans de transport adapté (PTA)⁸¹³ qui ont vu l'offre initiale limitée à 90 % de ce qui était prévu. L'article précise les difficultés rencontrées à travers le témoignage d'agents SNCF. Elles résulteraient d'un manque persistant d'effectifs d'une part, et de matériel roulant en état de fonctionner d'autre part.

809 RÉGION GRAND EST, EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG (2022). *Protocole REME ferroviaire*, 6 pp, p. 2.

810 GÉRARD, J.-Fr. (2022a). *Op. cit.*

811 GÉRARD, J.-Fr. (2022b). « Des agents SNCF racontent les dysfonctionnements qui énervent les voyageurs et la Région Grand Est ». *In Rue 89 Strasbourg*. [En ligne] publié le 2 mai 2022. URL : <https://www.rue89strasbourg.com/agents-sncf-dysfonctionnements-region-grand-est-233262>.

812 *Idem.*

813 Dans le jargon ferroviaire, les **plans de transport adapté** sont mis en place lors d'événements exceptionnels, de travaux, d'aléas climatiques ou de mouvement social pour calibrer le trafic et permettre un retour progressif à la normale. Pendant de la crise sanitaire, SNCF VOYAGEURS a instauré des PTA pour réduire la circulation de ses trains et éviter de les faire tourner à vide.

Les difficultés de recrutement que traverse SNCF VOYAGEURS s'expliquent pour des raisons aussi bien systémiques que contextuelles. Outre de nombreux départs à la retraite non remplacés, la crise sanitaire a conduit à une série de démissions, passées inaperçues en situation d'adaptation et d'allègement de l'offre. La fin du statut de cheminot et les réductions d'effectif liées aux réformes ferroviaires se heurtent par ailleurs à une situation rhénane plus compétitive, où les salaires du privé, notamment en Suisse et en Allemagne, attirent davantage que ceux du public. Ainsi, en mai 2022, il manquait encore une trentaine de chefs de train pour répondre aux exigences du SA 2023 et au lancement du REME (GÉRARD, 2022b)⁸¹⁴.

Le lancement du REME en décembre 2022 a ainsi lieu dans un contexte difficile et tendu. Si la première semaine se passe sans gros incident, des intempéries hivernales mettent rapidement le nouveau réseau à rude épreuve. Par la suite, les nombreux retards et les annulations de trains se multiplient et dégradent fortement le service. La vallée de la Bruche et la ligne du Piémont des Vosges entre Molsheim et Sélestat voient ainsi leur desserte amoindrie sur certaines plages horaires, parfois à des niveaux inférieurs à ceux des SA précédents. Les convois omnibus sur le tronçon Sélestat-Erstein-Strasbourg et — par ricochet — sur le tronçon Strasbourg-Saverne diamétralisé ont également été fortement impactés (PHILIPPS, 2023)⁸¹⁵.

Cet état de fait passe mal auprès des usagers et de la Région Grand Est. En effet, dans la perspective d'une hausse de l'offre ferroviaire, celle-ci contribue pour le SA 2022 à hauteur de 496 millions d'euros et a abondé son budget TER de cinq millions d'euros. Elle a par ailleurs acté une augmentation des tarifs de 4,0 % pour les tickets unitaires et les forfaits annuels, et de 5,0 % pour les abonnements (mensuels et hebdomadaires) et « télétravail ». Un rapport de force entre l'opérateur national et l'autorité régionale s'est donc engagé. La mise en service complète de la première phase du REME telle que définie par le schéma directeur des mobilités a ainsi été repoussée. Pour faire face à ces difficultés et répondre aux exigences contractuelles du cahier des charges du service annuel 2023, SNCF VOYAGEURS et RÉSEAU ont mené un audit interne qui a identifié 48 points problématiques lors du saut d'offre initial (PHILIPPS, 2023)⁸¹⁶. Le plan d'action à mener qui en résulte prévoit ainsi — entre autres — l'ajout de points d'avitaillement sur les lignes non électrifiées. Dans un contexte de multiplication des courses, les motrices doivent en effet pouvoir refaire le plein de carburant plus régulièrement. Un nouveau centre opérationnel de gestion des trains en gare de Strasbourg a par ailleurs été inauguré le 21 juin, et permet une gestion du trafic adaptée aux nouvelles fréquences (en pointe, un départ et une arrivée toutes les trente secondes).

814 GÉRARD, J.-Fr. (2022b). *Op. cit.*

815 Entretien avec **Thibaud PHILLIPS**. Cf. Tome 2, **Annexe 02K**, p. 153.

816 *Idem*, p. 154.

En parallèle, SNCF travaille en étroite collaboration avec les services de la Région pour rattraper le retard accumulé en matière d'injection de trains sur le réseau :

Avec SNCF, disons que ce n'est jamais un long fleuve tranquille, mais les choses se passent tout de même beaucoup mieux ces derniers temps puisque l'on va sur des étapes plus modestes, et ils arrivent à tenir les échéances. L'une des échéances consistait à remettre les trains entre Molsheim et Strasbourg en pointe du soir le 9 mai. Ils ont réussi à le faire le 9 mai, et cela tient toujours aujourd'hui [12 mai]. Cela fait quatre jours, mais pour le moment tout se passe bien. Quelques jours plus tôt, ils ont fait la même chose sur la pointe du matin, et cela s'est bien passé là aussi. Cela tient toujours. Nous sentons donc que l'on avance.

Au mois de juillet [2023], nous devons atteindre 640 trains supplémentaires par semaine par rapport à la convention précédente. Cela devrait nous permettre de retrouver sur certaines lignes dégradées le nombre de trains que l'on a pu connaître par le passé avant le lancement du REME (cela n'a pas forcément été le meilleur message possible...). Sur les trois lignes structurantes, cela nous permettra d'être complètement au rendez-vous de l'étape 1 [qui aurait dû être atteint en décembre 2022].

Quant aux autres étapes, nous y travaillons avec SNCF et notre SPL Grand Est Mobilités. Celle-ci a été créée pour nous accompagner sur un certain nombre d'études. Pour le saut d'offre initialement prévu au mois d'août, nous devions passer de 800 à 1 000 trains supplémentaires par semaine. Nous sommes en train de voir, parmi les 200 trains que nous allons ajouter, lesquels sont les plus pertinents pour réorienter un peu nos objectifs. En fait, notre idée d'ici la fin de l'année n'est plus de faire de grands sauts d'offre à plusieurs centaines de trains, mais de nous dire que l'on rajoute 10 trains par-ci, 15 trains par-là, pour être sûr d'avoir de la robustesse à chaque fois que l'on rajoute des trains sur une ligne et faire de la réassurance auprès des usagers du train.

(PHILIPPS, 2023)⁸¹⁷

Un important travail reste toutefois encore à mener pour rattraper la débâcle du lancement du REME. D'autres chantiers se profilent par ailleurs.

2.2.4. *Une intégration tarifaire encore balbutiante la perspective d'un syndicat mixte*

À ce jour, le chantier de l'intégration tarifaire ne semble pas encore tout à fait résolu. Depuis 2016, il est possible pour les détenteurs d'un forfait de transport urbain de la Compagnie des transports strasbourgeois (CTS) de demander une contremarque leur octroyant l'accès gratuit au réseau TER

(ainsi qu'à ses parkings et abris vélos) depuis l'une des treize gares sur l'ensemble du périmètre de l'Eurométropole. Elle autorise également les abonnés CTS à utiliser les lignes de cars interurbains FLUO 67 qui cabotent dans l'intercommunalité.

Bien avant la coopération mise en place pour le Grenelle des Mobilités et le REME, ces prémisses de ticket unique sont le fruit d'âpres négociations entre la Région Grand Est et l'Eurométropole. André ROTH, membre du bureau de l'Association des usagers des transports urbains strasbourgeois (ASTUS), note ainsi :

À l'époque lorsque l'ASTUS a commencé à revendiquer un début de ticket unique pour que l'on puisse avec la tarification intégrée se déplacer dans l'Eurométropole en TER, nous avons essayé de savoir où en étaient les négociations entre Métropole et Région... Nous avons constaté que c'était vraiment difficile [...] autour de la question du coût.

(ROTH, 2021)⁸¹⁸

Malgré l'entente alors construite non sans difficulté par les collectivités, Robert HERRMANN, ancien président de l'Eurométropole, regrette que le ticket unique n'existe pas encore vraiment dans les faits :

[...] Il faut que ce soit facile d'accès, le ticket unique. Je suis outré par le fait que la SNCF n'ait pas fait l'effort de mettre des distributeurs qui soient compatibles avec un ticket unique CTS, et qu'il faille une contremarque aujourd'hui [...]. Vous voyez la difficulté pour faire en sorte que cela fonctionne aussi avec les Allemands ?

(HERRMANN, 2021)⁸¹⁹

Dans le cadre du REME toutefois, le Grenelle des Mobilités a constitué « *un processus d'apprentissage collectif* » (FRÈRE, MÉNERAULT, et ROUSSEL, 2000)⁸²⁰. L'acculturation à laquelle il a contribué s'est traduite par un rapprochement des exécutifs, et par une adaptation des systèmes d'action et référentiels. Elle semble en cela avoir pacifié la scène de tension initiale. Ainsi, sur la base de l'intégration tarifaire actuelle, la Région et l'Eurométropole de Strasbourg se sont entendues pour que les prix du REME soient identiques à ceux de la CTS sur le territoire eurométropolitain, et la gratuité des moins de 18 ans

818 Entretien avec **André ROTH**, membre du Bureau de l'ASTUS. Cf. Tome 2, **Annexe 02E**, p. 58.

819 Entretien avec **Robert HERRMANN**. Propos recueillis le 24 mars 2021. Cf. Tome 2, **Annexe 02J**, p. 146.

820 FRÈRE, S., MÉNERAULT, Ph. et ROUSSEL, I. (2000). « PDU et dynamique des institutions à Lille et à Valenciennes ». In *Recherche — Transports — Sécurité*, vol. 69, pp 22-34.

817 Entretien avec **Thibaud PHILLIPS**. Cf. Tome 2, **Annexe 02K**, pp 153-154.

sera effective comme sur le réseau urbain. Les deux collectivités travaillent par ailleurs à concrétiser le ticket unique — sans contremarque — pour l'ensemble de l'intercommunalité. En dehors du périmètre métropolitain, des abonnements combinés TER-CTS et TER-CTBR existent déjà et seront maintenus. Des réflexions sont toutefois engagées en vue d'une simplification de l'offre (BALZINGER, 2022)⁸²¹, et l'Eurométropole « s'est montrée intéressée par l'étude en cours sur la création d'un syndicat mixte des transports de l'aire urbaine strasbourgeoise » (RÉGION GRAND EST, 2021)⁸²².

La loi Solidarité et renouvellement urbain (2000)⁸²³ introduit le syndicat mixte transports comme un outil de gouvernance de l'intermodalité. Cette structure rassemble différentes autorités compétentes dans l'optique d'une meilleure articulation de leurs politiques de mobilité, au prisme de trois prérogatives : (1) la coordination des services de transport, (2) la mise en place d'une communauté tarifaire et l'unification des titres en vigueur sur les réseaux concernés, et (3) la mise en place et le déploiement d'un système d'information multimodal. La création d'un tel dispositif constitue ainsi une nouveauté pour des AO qui se sont longtemps contentées de conventions multipartites, dans la mesure où « un comité de coordination des AOT ayant finalement les mêmes fonctions qu'un syndicat mixte SRU » (RICHER, HASIAK et JOUVE, 2011)⁸²⁴, sans l'être vraiment. À noter par ailleurs que depuis la loi d'Orientations des mobilités, les syndicats mixtes transport peuvent désormais se voir confier par leurs membres l'organisation d'un service ferroviaire.

Au vu des incertitudes liées au lancement du réseau, la question est pour l'instant restée en suspens. Le vice-président aux transports de la Région Grand Est souhaite en effet attendre que la période de rodage soit passée avant d'aller à la rencontre des différents territoires bénéficiaires :

Mais l'idée à terme est de créer un syndicat mixte qui réunisse tous les EPCI qui sont dans le périmètre du REME, et donc de faire contribuer l'ensemble des territoires au fonctionnement de ce réseau afin de faire de l'intégration tarifaire réelle [...]. Grâce à ce syndicat mixte, nous pourrions faire des conventions pour qu'il n'y ait finalement plus de rupture entre les différents abonnements, quand on passe de la CTS au train. [...] Des zones tarifaires sont à l'étude, un peu comme en région parisienne ou en Allemagne. [...] Mais il faut que l'on arrive à mettre tout le monde autour de la

821 BALZINGER, C. (2022). « REME : Strasbourg veut faire du train un transport en commun comme les autres ». In *ACTU Strasbourg*. [En ligne] publié le 4 février 2022. URL : https://actu.fr/grand-est/strasbourg_67482/remes-trasbourg-veut-faire-du-train-un-transport-en-commun-comme-les-autres_48434632.html.

822 RÉGION GRAND EST (2021). *Op. cit.*

823 LOI N°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la Solidarité et au renouvellement urbains (1) (SRU). URL : <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT00000207538/>.

824 RICHER, C., HASIAK, S. et JOUVE, N. (2011). « Les syndicats mixtes de transport de la loi SRU : un outil de la gouvernance interterritoriale des mobilités ? ». In *Flux – Cahiers scientifiques internationaux de Réseaux et territoires*, N°83, pp 51-67, p. 63.

table. Parce que nous sommes conventionnés pour trois ans avec l'Eurométropole de Strasbourg sur le cofinancement. L'idée ensuite est d'évoluer vers une forme de syndicat mixte pour prendre le relais. Et cette forme est plus simple pour commencer à aller sur tous ces sujets-là puisque tous les acteurs et tous les territoires seront autour de la table. Ce qui pourra aussi peut-être faire en sorte que nous n'aurons plus cette impression depuis les territoires que c'est un réseau de l'Eurométropole un peu porté par la Région.

(PHILIPPS, 2023)⁸²⁵

L'on retrouve ici diverses revendications et attentes exprimées par les associations d'usagers des transports pour le REME :

Un relais d'information voyageur aujourd'hui pourrait exister, mais n'existe pas. Quand vous prenez un pôle d'échange comme Hœnheim-Gare : l'usager laisse sa voiture au P+R d'Hœnheim-Gare et va vers les départs, il y a les départs du tram B (CTS), des lignes de bus urbains L3, L6, 74 (CTS) et de la ligne interurbaine 201 (CTBR). Sur le talus ferroviaire, il y a les départs des TER (SNCF) vers Lauterbourg. Quand vous arrivez, vous ne voyez rien. Celui qui voudrait savoir les départs en temps réels, soit il faut qu'il soit un virtuose du smartphone (et encore !), soit le temps de faire le tour de chaque borne d'information voyageur, vous prenez 15-20 minutes.

(ROTH, 2021)⁸²⁶

La question transfrontalière devra également être discutée. Si des tarifications communes existent déjà en partie — à l'instar de l'Europass entre l'Alsace et la Rhénanie-Palatinat —, un fort effet frontière existe toujours qui se traduit par d'importantes disparités de prix pour l'achat d'un même titre individuel de part et d'autre du Rhin. En effet, en France, le périmètre de compétence des autorités organisatrices suit scrupuleusement les limites administratives d'une collectivité, qu'elle soit régionale, intercommunale ou communale. Au contraire, en Allemagne et en Suisse, les AO coïncident avec une communauté tarifaire intégrée qui peut ne pas respecter un tel périmètre. Outre-Rhin, ces structures contribuent à « fédérer les diverses AOT compétentes sur un territoire donné afin de combiner dans une même offre tarifaire et billettique les diverses offres en transports publics » tous modes confondus, afin de renforcer au quotidien l'efficacité et l'attractivité des systèmes de transport en commun (SUTTON et VARLET, 2015)⁸²⁷. Le chantier qui s'ouvre donc sur le thème de l'intégration tarifaire pourra ainsi contribuer à l'amélioration de la

825 Entretien avec **Thibaud PHILLIPS**. Cf. Tome 2, **Annexe 02K**, p. 155.

826 Entretien avec **André ROTH**, membre du Bureau de l'ASTUS. Cf. Tome 2, **Annexe 02E**, p. 64.

827 SUTTON, K. et VARLET, J. (2015). « Le RER en Suisse, entre accompagnateur de métropolisation et incubateur de métropoles ». In *Géotransport*, N°5-6, « Transport et métropolisation », pp 115-134, p. 130.

gouvernance du REME, au renforcement métropolitain et à son « *architecture interterritoriale* » (VANIÉ, 2008)⁸²⁸.

Les différentes scènes de tension développées ici, de même que les « *conflits, coopérations et logiques d'alliance qui se nouent entre acteurs, groupes et organisations* » (PINSON, 2010)⁸²⁹ sont inhérentes au fonctionnement de l'action publique métropolitaine et éclairent les évolutions, blocages et impasses techniques ou politiques auxquels se heurtent les porteurs du projet du Réseau express métropolitain et européen.

2.3. Deux niveaux de gouvernance interterritoriale pour financer le projet, structurer la profusion d'acteurs et résorber les tensions

Au regard de ces nombreuses scènes de tension et chantiers en cours, les autorités organisatrices ont cherché à structurer le paysage actoriel et les modalités d'action. L'Eurométropole de Strasbourg et la Région Grand Est ont ainsi signé un protocole d'accord sur le volet ferroviaire (PROTOCOLE REME, 2022)⁸³⁰. Un document similaire concerne le volet cars express. Le Conseil régional a proposé au cours du premier trimestre 2022 un projet de convention à son partenaire. Elle est en vigueur depuis le lancement de la première phase du REME, à la prise d'effet du SA 2023 en date du 11 décembre 2022. Cette convention reprend la substance et remplace désormais les protocoles d'accords signés jusque-là.

Si le protocole d'accord sur le volet ferroviaire du REME « *fixe les principales modalités techniques et financières* » du développement de l'offre TER, « *les répartitions de contributions présentées [...] concernent uniquement l'offre mise en œuvre au service annuel 2023, et ne préfigurent pas les développements d'offre suivants* » (PROTOCOLE REME, 2022)⁸³¹. Pour la période 2023-2025, l'Eurométropole de Strasbourg va ainsi financer la moitié de la contribution prévisionnelle globale, sur le périmètre retenu au titre de la première phase du REME. Cette participation se limite (**Fig. IV-10b**, p. 257) :

- Aux lignes Strasbourg-Haguenau-Nord Alsace (SHNA);
- À la diamétrale Sélestat-Strasbourg-Saverne (par Erstein et Mommenheim, et sur certains trajets jusqu'à Sarrebourg);
- À celles de l'axe Bruche-Piémont des Vosges (BPV) (vers Molsheim, vers Sélestat par la ligne du Piémont et vers Saint-Dié-des-Vosges depuis Molsheim);
- À la ligne Strasbourg-Réding vers Metz et Nancy.

La création d'un syndicat mixte — qui devait initialement aboutir en 2023 (RÉGION GRAND EST, 2022)⁸³² — permettra à terme d'associer au financement d'autres collectivités territoriales bénéficiant de l'offre de service, ce qui allégera la charge pour les deux partenaires principaux. Le modèle économique du REME évoluera également suivant les « *retours de la SNCF sur les péages et l'exploitation* » (PROTOCOLE REME,

828 VANIÉ, M. (2008). *Le pouvoir des territoires. Essai sur l'interterritorialité*, Paris, Éd. Economica-Anthropos, 160 pp, p. 32.

829 PINSON, G. (2010). « La gouvernance des villes françaises. Du schéma centre-périphérie au régimes urbains ». In *ARPoS*, N°32, « Pôle Sud », pp 73-92, p. 85.

830 RÉGION GRAND EST, EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG (2022). *Protocole d'accord REME ferroviaire*, p. 3.

831 *Idem*.

832 RÉGION GRAND EST (2022). « RER strasbourgeois : la capitale européenne au cœur d'un des meilleurs réseaux de transport en Europe ». [En ligne] consulté le 6 octobre 2022. URL : <https://www.grandest.fr/actualites/rer-strasbourgeois-la-capitale-europeenne-au-coeur-dun-des-meilleurs-reseaux-de-transport-en-europe/amp/>.

2022)⁸³³. Au regard de leurs contributions équivalentes dans le développement de l'offre, le Conseil régional et l'Eurométropole se partagent en outre :

- L'intégralité des recettes commerciales, qu'elles soient déficitaires ou excédentaires.
- L'indexation des charges sur la base de la convention *TER Grand Est 2017-2024* signée avec SNCF VOYAGEURS.
- L'évolution des coûts relatifs aux péages d'infrastructures versés à SNCF RÉSEAU et SNCF GARES & CONNEXIONS.

En tant qu'autorité organisatrice du transport ferroviaire de voyageurs, la Région s'acquittera par ailleurs en sus de l'ensemble des charges forfaitaires relatives à la production de l'offre ferroviaire : coût du matériel roulant, coûts d'exploitation, charges relatives à la conduite et à l'accompagnement.

Les prévisions sur les exercices 2023, 2024 et 2025 tablent sur une augmentation progressive des recettes perçues pour un coût d'exploitation et une grille tarifaire constante. Le solde à financer s'élève ainsi à 14,5 millions d'euros au lancement du SA 2023, puis à 13 millions d'euros l'année suivante, puis enfin à 12,5 millions d'euros en 2025. Le protocole d'accord précise également quelques engagements de la Région Grand Est pour les opérations du volet cars express liées au REME. Ainsi, si la Région Grand Est — au regard de ses compétences — porte le volet ferroviaire, l'Eurométropole s'est engagée à ses côtés sur une participation forfaitaire au financement des opérations directement liées au REME. En parallèle, l'Eurométropole porte le volet cars express, soutenue par la Région avec une participation forfaitaire de 40,0 % sur l'ensemble des projets qui le composent (**Fig. IV-10a-10b**, pp 256-257) :

- Aménagement de la M351 dans le cadre du Transport en site propre de l'ouest strasbourgeois, entre Wolfisheim et Strasbourg (23 millions d'euros), et de couloirs de bus sur l'arc ouest strasbourgeois (entre 2 et 5 millions d'euros).
- Création du pôle multimodal des Forges à Koenigshoffen (13 millions d'euros).
- Réaménagement des pôles multimodaux de l'Eurométropole (12 millions d'euros), et de l'espace public dans le secteur de la Gare centrale et des Halles dans le cadre du projet de hub multimodal et la transformation de la gare routière des Halles (5 millions d'euros).

Au-delà de ces clefs de financement, le protocole clarifie surtout les modalités de pilotage du REME et de ses deux volets. Un partenariat resserré (**Fig. IV-14a**, p. 294) entre la Région Grand Est et l'Eurométropole organise ainsi la capacité d'arbitrage politique et technique des deux autorités. Ce premier niveau se décompose en plusieurs comités hiérarchisés. Un comité de pilotage (COFIL) politique associe les présidents et vice-présidents compétents : Pia IMBS et Alain JUND pour la Métropole, Jean ROTTNER puis Franck LEROY et David VALENCE puis Thibaud PHILIPPS pour la Région. Ce COFIL est appelé à se réunir deux fois par an. Le COFIL arrête les grandes décisions politiques, sur la base des travaux et arbitrages techniques.

Un comité de projet technique stratégique (COPRO) réunit ainsi tous les trois mois les directeurs et directeurs généraux adjoints (DGA). Si les participants ne sont pas explicités dans le protocole d'accord signé par les deux collectivités, l'on peut supposer qu'à la Métropole, la DGA *Transformation écologique et économique*, et ses directions des Mobilités, des Espaces publics et naturels et de l'Urbanisme et des territoires sont concernées. De même, à la Région sont impliquées la DGA *Mobilités*, sa direction Routière, celles des Mobilités ferrées et éventuellement celle des Équipements et des réseaux européens sur les questions d'infrastructures. Le COPRO assure le pilotage technique des différentes dimensions du volet ferroviaire du REME en préparation des COFIL. Au quotidien, le suivi du projet se fait au sein d'un comité technique (COTECH) qui associe les chefs de service et les chefs de projet des deux autorités organisatrices et prépare les travaux du COTECH. Il est à noter que l'animation de ce comité technique hebdomadaire est assuré par le pôle Ingénierie de la SPL *Grand Est Mobilités* (PHILIPPS, 2023)⁸³⁴, avec la participation de SNCF et des administrations. Là non plus, la liste des cellules investies dans le projet de REME n'est pas connue avec précision. Au sein de la Région Grand Est, à la direction des Mobilités ferrées, le service Organisation de l'offre ferrée est mobilisé sur les questions d'offre de service. Les services Exploitation et Performance et marketing de la direction Routière y prennent certainement part pour les mêmes raisons dans le cadre du volet cars express. La Mission de projet Intermodalité et modernisation des services à l'utilisateur représente la collectivité dans sa mission de cheffe de file de l'intermodalité. Le service Programmation des infrastructures et des points d'arrêt de la Direction des Équipements et des réseaux européens pourra s'avérer compétent sur les dossiers infrastructurels. À l'Eurométropole, au sein de la direction des Mobilités, le service Autorité organisatrice des transports en commun et son chargé de projet REME y siègent pour traiter des questions liées à la définition de l'offre de service. Les questions opérationnelles sont traitées par le service Tramway et grands projets, en lien peut-être avec les services compétents des Directions des Espaces publics et naturels et de l'Urbanisme et des territoires.

833 RÉGION GRAND EST, EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG (2022). *Op. cit.*, p. 4.

834 Entretien avec Thibaud PHILIPPS. Cf. Tome 2, **Annexe 02K**, p. 156.

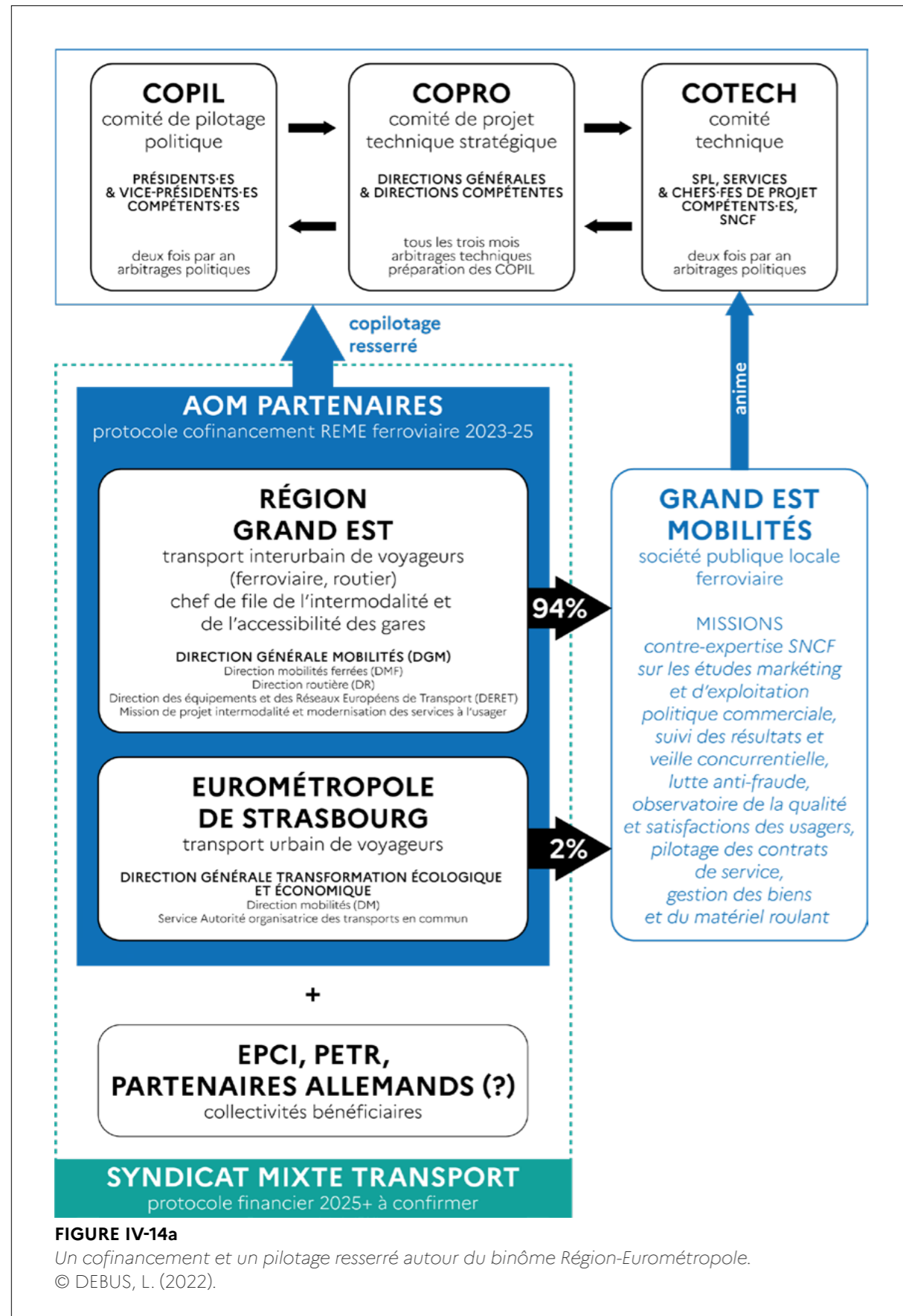


FIGURE IV-14a
Un cofinancement et un pilotage resserré autour du binôme Région-Eurométropole.
© DEBUS, L. (2022).

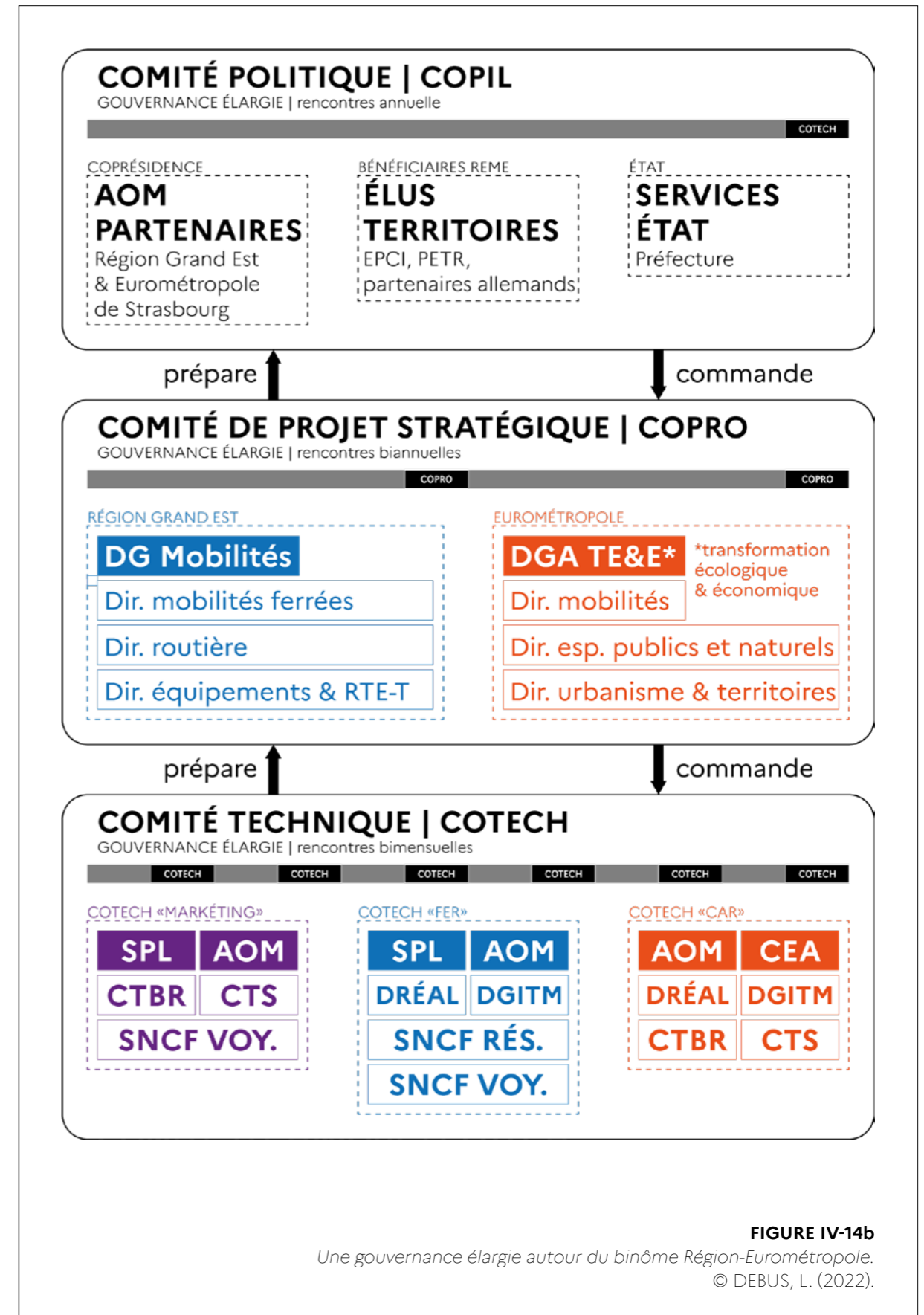


FIGURE IV-14b
Une gouvernance élargie autour du binôme Région-Eurométropole.
© DEBUS, L. (2022).

Ce système politico-administratif local correspond à un premier niveau de pilotage. Il est complété par un second, ouvert à l'ensemble des partenaires du projet de REME dans une logique de « *gouvernance élargie* » (PROTOCOLE REME, 2022)⁸³⁵ (Fig. IV-14b, p. 295). La notion même de gouvernance renvoie alors à la recherche de consensus et à la construction d'une capacité à négocier (JOUVE, 2004)⁸³⁶, par opposition au gouvernement qui se comprend comme une capacité à arbitrer seul (LE GALÈS, 1995; RICHER, HASIAK et JOUVE, 2011)⁸³⁷.

Au regard de la nature du projet de SERM strasbourgeois et de l'aspect expérimental de sa mise en œuvre du REME, l'État est partie prenante de ce second cercle décisionnel à travers l'implication des services déconcentrés de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DRÉAL) et de la Préfecture, ainsi que de ceux de la Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités du ministère (DGITM). Les autres collectivités impliquées ou bénéficiaires y prennent également part, à l'instar de la Collectivité européenne d'Alsace, aux côtés du gestionnaire d'infrastructure (SNCF RÉSEAU) et des opérateurs de transport (SNCF VOYAGEURS, CTBR, CTS). L'ouverture à la concurrence des lignes transfrontalières pourra par ailleurs conduire à l'inclusion d'autres opérateurs de transport ferroviaire, en plus des collectivités allemandes concernées. L'enjeu de la création d'un hub multisite autour du complexe ferroviaire de la gare centrale de Strasbourg implique par ailleurs la participation de SNCF GARES & CONNEXIONS, ainsi que de SNCF IMMOBILIER. Cette gouvernance fonctionne elle aussi sur la base de trois comités politiques et techniques complémentaires et hiérarchisés. Un comité de pilotage politique se tient annuellement sous la coprésidence de la présidente de l'Eurométropole et du président de la Région Grand Est. En préparation à ce COPIL annuel, les dossiers font l'objet d'un pilotage régulier et d'arbitrage techniques dans le cadre respectif de comités techniques thématiques et de comité de projet technique stratégique. Les COTECH traitent de trois thématiques — le fer, les cars interurbains et le marketing du réseau — en se réunissant tous les deux mois. Une fois par trimestre les COPRO réunissent les directeurs et directeurs généraux des différents partenaires.

La première réunion du comité de pilotage resserré entre les exécutifs de la Région et de l'Eurométropole s'est tenue au premier trimestre 2022 avec à l'ordre du jour la déclinaison des « *principes actés par le*

[...] *protocole* » (PROTOCOLE REME, 2022)⁸³⁸ et une proposition de programme d'études à mener. À ce titre, le Conseil régional s'est engagé à superviser avec son partenaire les démarches nécessaires à la création d'un syndicat mixte transport d'ici 2023. Cette structure œuvrera « *à la meilleure coordination possible entre l'offre du REME avec l'ensemble des autres réseaux de transport existants de l'aire urbaine, à l'amélioration de la tarification et de l'information multimodales, le tout dans l'objectif d'un report modal maximal* » (PROTOCOLE REME, 2022)⁸³⁹. Elle veillera également à l'élargissement des sources de financement au-delà des seules autorités organisatrices, et contribuera à la soutenabilité et au développement du REME.

Il n'est pas très clair encore, au regard des sources disponibles et de l'avancement des discussions, si ce syndicat mixte marque une transition entre une phase projet et une phase gestion du réseau d'une part, et d'autre part s'il se substituera aux dispositifs de gouvernance élargie ou s'il s'agira d'une instance différente complémentaire. Sa création constitue toutefois un pas franchi, ou en passe de l'être, dans le paysage institutionnel local. *In fine*, il apparaît que le REME est l'occasion pour les collectivités de porter une réflexion audacieuse qui préfigure « *l'organisation d'une action publique interterritoriale* » (VANIER, 2008)⁸⁴⁰ avec la mise en place d'instruments inédits. L'alliance objective d'intérêt commun entre la Région Grand Est et l'Eurométropole de Strasbourg, le Grenelle des Mobilités, le schéma directeur des mobilités, la SPL ferroviaire *Grand Est Mobilités*, la gouvernance élargie et son futur syndicat mixte... sont autant d'exemples de « *lieux institutionnels originaux réunissant autour d'une même table des acteurs des réseaux (transporteurs, autorités organisatrices) et des acteurs des territoires (élus locaux, gestionnaires d'équipements...)* dans la diversité des échelles géographiques concernées » (OFFNER, MÉNERAULT et SACHET, 2002)⁸⁴¹.

835 RÉGION GRAND EST, EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG (2022). *Op. cit.*, p. 5.

836 JOUVE, B. (2004). « Gouvernance et décentralisation : les masques tombent enfin ». In *EspacesTemps.net*. [En ligne] publié le 17 janvier 2004, consulté le 7 juin 2022. URL : <http://espacestems.net/document522.html>.

837 LE GALÈS, P. (1995). « Du gouvernement des villes à la gouvernance urbaine ». In *Revue française de science politique*, vol. 45, N°1, pp 57-95.

RICHER, C., HASIAK, S. et JOUVE, N. (2011). « Les syndicats mixtes de transport de la loi SRU : un outil pour la gouvernance interterritoriale des mobilités ? ». In *Flux – Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et territoires*, N°83, pp 51-67.

838 RÉGION GRAND EST, EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG (2022). *Op. cit.*, p. 6.

839 *Idem*, p. 5

840 VANIER, M. (2008). *Op. cit.*, p. 67.

841 OFFNER, J.-M., avec la collaboration de MÉNERAULT, Ph. et SACHET, S. (2002). « Les transports urbains : entre secteurs, réseaux et territoires ». In *Annuaire 2002 des collectivités locales*, Grate, Éd. CNRS, pp. 169-184, p. 183.

3. Conclusion — le Réseau express métropolitain européen, clefs d'une reconfiguration territoriale

Comment le REME est-il une traduction spatiale et un levier politique de la mise en œuvre du récit métropolitain strasbourgeois? Le développement du premier service express régional métropolitain exécute une fonction double dans la reterritorialisation de la métropole. Il interroge autant la structuration par le train et les cars interurbains des espaces polarisés par Strasbourg que celle des jeux d'acteurs et des formes de régulation qui se déploient au sein d'une arène propre au projet.

*La traduction spatiale du récit métropolitain :
une métropole rhénane transfrontalière à portée de train*

Après la préfiguration du projet, l'argumentaire s'est intéressé à la définition et à la nature de l'offre de service, sa portée spatiale et sa programmation dans le temps, sur la base des propositions de «*MétroRhin*» et de «*RER*» soutenues par l'Eurométropole, l'ASTUS et le Grenelle des Mobilités. La première phase du REME a ainsi été inaugurée en décembre 2022, et vise à ancrer l'Eurométropole dans la proximité par l'intermédiaire d'une composante ferroviaire et d'une réciproque en cars express. L'amélioration de la desserte TER sera limitée à certains axes de l'étoile ferroviaire sur lesquelles les rames circulent de 5 h à 22 h avec un cadencement à la demi-heure en journée, et une intensification en pointe. En effet, si l'infrastructure ferrée bas-rhinoise est relativement bien développée, les études de faisabilité menées dans le cadre du contrat de plan État-Région ont toutefois souligné d'entrée de jeu la vétusté de plusieurs tronçons qui relèvent de lignes de desserte fine du territoire (LDFT). Ils nécessitent de coûteux travaux de régénération avant de pouvoir accueillir davantage de trains. Le volet routier viendra en complément pour les secteurs exclus du réseau TER, et fait l'objet d'une intensification de l'offre de service interurbaine FLUO 67 pour permettre un meilleur accès à la Métropole depuis les territoires ouest. Des améliorations de la voirie sont en cours à ce titre dans le cadre du projet de Transport en site propre de l'ouest strasbourgeois, en vue de faciliter la circulation des cars sur les lignes les plus structurantes. Des pôles d'échanges multimodaux seront également aménagés autour des gares principales du réseau, au sein de l'Eurométropole et dans les grandes villes bas-rhinoises desservies.

À l'horizon 2025, une seconde phase étendra quant à elle la portée métropolitaine au-delà de la frontière allemande, et de nouvelles branches de l'étoile ferroviaire strasbourgeoise seront ajoutées au REME après la régénération en cours ou programmée de leurs infrastructures. Au niveau de l'Eurométropole par ailleurs, des démarches de concertation sont aujourd'hui lancées en vue de la réorganisation du

secteur de la Gare centrale, des Halles et de la Gare basse pour absorber au mieux l'augmentation de fréquentation attendue. À terme, le site évoluera vers un hub intermodal éclaté sur ces trois sites complémentaires, vers lesquels convergeront autant les TER que les cars express interurbains, ainsi que la quasi-totalité des lignes structurantes du réseau de transport urbain strasbourgeois. Le Réseau express métropolitain et européen peut ainsi se comprendre comme une structure spatio-temporelle interscalaire qui se déploie et tisse des liens entre les tesselles de la mosaïque métropolitaine et redéfinit les conditions d'accès à ses ressources. En tant que tel, il répond du besoin de structurer les flux que polarise Strasbourg, et ambitionne de mettre en œuvre une métropole du quart-heure dans la proximité à l'horizon 2030, ainsi que de renforcer les liaisons avec ses voisinages franco-allemands.

Un levier politique à l'épreuve de la coopération interterritoriale et intersectorielle

Le REME constitue de la même façon une infrastructure territorialisée. L'argumentaire de la seconde sous-partie s'est donc ensuite focalisé sur les enjeux politiques de construction d'une gouvernance interterritoriale que porte en lui le projet. Comprise comme l'espace de coopération au sein duquel s'inscrivent les différents protagonistes impliqués, l'arène métropolitaine érigée autour du REME et de son développement oppose les institutions stratégiques (au premier rang desquels les autorités organisatrices) aux acteurs sectoriels (gestionnaires du réseau, opérateurs de transport). Les rapports et les postures qui s'y expriment sont principalement influencés par la reconfiguration récente des registres d'action, dans le contexte d'un renouvellement des dispositifs législatifs consécutifs de la réforme territoriale, de la loi d'Orientation des mobilités et du nouveau pacte ferroviaire, ainsi que les habitudes de travail issues du Grenelle. L'ensemble est notablement structuré par une alliance territoriale singulière au regard de sa solidité et des procédures communes par la Région Grand Est (autorité organisatrice pour les TER et le transport interurbain de voyageurs, cheffe de file de l'intermodalité) et l'Eurométropole de Strasbourg (compétente sur les transports urbains, les voiries métropolitaines et l'aménagement des pôles d'échanges, des gares et des gares routières). Ce pacte entre la collectivité et l'intercommunalité s'est renforcé par l'acculturation entre les équipes exécutives et techniques respectives. Elle s'est traduite par des outils de coopération inédits, à l'instar du schéma directeur des mobilités co-élaboré et cofinancé par les deux institutions, qui fixe le diagnostic partagé et les priorités conjointes à mettre en œuvre pour réorganiser le bassin strasbourgeois autour du REME. Des protocoles d'accord et une convention de partenariat clarifient les clefs de financement retenues, les parallélismes dans la direction des dossiers en cours (la Région pour le ferroviaire, la Métropole pour les cars express) et la gouvernance à instaurer dans le cadre de la conduite du nouveau service. Soumis et adoptés par les organes délibératifs des deux institutions, ces documents donnent corps au cadre de travail nécessaire au copilotage du REME.

Si l'observation de l'arène métropolitaine permet de jauger la cohésion entre les autorités organisatrices et la confiance mutuelle qu'elles se portent, elle met également en évidence la consolidation du rôle d'acteur ferroviaire joué par le Conseil régional. Sa prise en main du projet de SERM s'inscrit certes dans une certaine tradition depuis les premières expériences alsaciennes de régionalisation des TER depuis la fin des années 1990. Sa compétence se diversifie aujourd'hui avec l'obtention de l'État du transfert de gestion des lignes de desserte fine du territoire dans l'objectif de maintenir et revitaliser une part conséquente de son réseau capillaire et financera à ce titre tout ou partie des travaux nécessaires à leur pérennisation. L'exécutif régional a par ailleurs su faire preuve d'une certaine habileté politique en inscrivant quatre de ces lignes transfrontalières au sein du REME et dans une démarche partenariale avec les *Länder* limitrophes du Bade-Wurtemberg, de Rhénanie-Palatinat et de la Sarre. De cette façon, la prise en charge des coûts est allégée pour la collectivité régionale, puisque partagée avec l'État et SNCF RÉSEAU dans le cadre du CPER en cours. En outre, la Région a créé avec l'Eurométropole de Strasbourg et d'autres intercommunalités du Grand Est une société publique locale ferroviaire appelée à devenir son « *bras armé* » dans le pilotage opérationnel de l'ouverture à la concurrence et l'exécution de sa politique ferroviaire. Cette montée en capacité et en technicité de la Région au détriment des différentes branches de la SNCF entame ainsi les relations entre acteurs. En effet, l'arène métropolitaine a pu être le théâtre de scènes de tensions et de conflits qui ont opposé principalement les collectivités copilotées à l'entreprise ferroviaire et ses nombreuses émanations. La Région et l'Eurométropole présentent en ce sens un front uni face aux enjeux de péages et de « *fenêtres de surveillance* » imposés par SNCF RÉSEAU, face à la transformation commerciale de la Gare centrale menée par SNCF RETAIL & CONNEXION, et face à l'impréparation de SNCF VOYAGEURS en matière de ressources humaines et de matériel roulant à l'approche du service annuel 2023. Ces différents points impactent assez le projet pour que les ambitions initiales aient déjà été réajustées à la baisse. La collectivité et l'intercommunalité se sont donc entendues sur la mise en place d'une gouvernance interterritoriale et intersectorielle à deux niveaux. Le premier consiste en un système politico-administratif qui associe les pilotes institutionnels pour orchestrer les arbitrages techniques et politiques propres à leur statut d'autorités organisatrices. Le second s'ouvre aux services déconcentrés de l'État ainsi qu'aux autres collectivités concernées par le REME et susceptibles d'y contribuer financièrement au sein d'un futur syndicat mixte. Surtout, il inclut le gestionnaire d'infrastructure SNCF RÉSEAU aux côtés de l'opérateur ferroviaire SNCF VOYAGEURS, de la Compagnie des transports du Bas-Rhin (CTBR) et de la Compagnie des transports strasbourgeois (CTS). Cette gouvernance constitue désormais le cadre des échanges de l'arène métropolitaine du REME et les rencontres régulières entre les divers niveaux aident à résorber les différentes scènes de tension et à avancer de manière conjointe autant pour rattraper le retard au démarrage du REME que sur les nombreux chantiers qu'il reste encore à régler en préparation des prochaines phases.

CONCLUSION GÉNÉRALE ET PERSPECTIVES

Ce travail doctoral s'est proposé d'aborder la territorialité des trains du quotidien et le rôle d'un SERM dans la fabrique métropolitaine.

Il est inscrit dans le prolongement des réflexions menées par la recherche urbaine, notamment à travers les programmes transdisciplinaires de la Plateforme d'observation des stratégies et projets urbains (POPSU). Il fait écho par ailleurs aux actualités aussi bien nationales que locales sur les questions d'aménagement du territoire, de gouvernance et d'industrie ferroviaire : reconfiguration des modalités et des acteurs de l'action publique issue de la refonte du cadre législatif (LOM, lois MAPTAM, NOTRÉ, NPF...)⁸⁴², retour du rail dans la structuration des déplacements et des régions urbaines, et sur le devant de la scène politico-médiatique (nouvelle loi relative aux SERM...)⁸⁴³.

Il s'est intéressé pour cela au cas du récent *Réseau express métropolitain européen* de Strasbourg, un projet de transport capacitaire en cours de déploiement, et dont la première phase a été inaugurée le 11 décembre 2022 avec un saut d'offre des dessertes TER et par cars interurbains. L'Eurométropole de Strasbourg et la Région Grand Est co-élaborent ce nouveau service des suites d'une démarche de concertation des forces vives du territoire (le *Grenelle des Mobilités*). Dans le cadre inédit de son copilotage par les deux autorités organisatrices, le REME incarne leur riposte aux enjeux d'amélioration de l'accessibilité locale, régionale et rhénane de la ville, autant que pour résorber les difficultés de congestion et de qualité de l'air provoquées par la métropolisation de l'agglomération strasbourgeoise. L'argumentation a tâché de répondre à la problématique suivante :

*Entre espace d'expérience et horizon d'attente,
dans quel contexte et dans quelle mesure
le développement d'un service express régional métropolitain
constitue-t-il un ressort d'actualisation
des dimensions métropolitaines de Strasbourg ?*

-
- 842 LOI N°2014-58 du 27 janvier 2014 de Modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (1) (MAPTAM). URL : <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000028526298/>.
LOI N°2015-991 du 7 août 2015 portant Nouvelle organisation territoriale de la République (1) (NOTRÉ). URL : <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000030985460/>.
LOI N°2018-515 du 27 juin 2018 pour un Nouveau pacte ferroviaire. URL : <https://www.legifrance.gouv.fr/dossierlegislatif/JORFDOLE000036708397/>.
LOI N°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'Orientation des mobilités (LOM). URL : <https://www.legifrance.gouv.fr/dossierlegislatif/JORFDOLE000037646678/>.
- 843 La rédaction du manuscrit s'est achevée le 11 septembre 2023 (*ndlr*). Proposition de LOI N°1166 relative aux Services express régionaux métropolitains (SERM). URL : https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/16/textes/116b1166_proposition-loi.
LOI N°2023-1269 du 27 décembre 2023 relative aux services express régionaux métropolitains (1) (SERM). URL : <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000048678343>.

En vue d'interroger la structuration des territoires par le REME, la posture adoptée s'est construite autour de deux hypothèses, l'une spatiale et fonctionnelle, la seconde politique et transactionnelle. (1) Les systèmes ferroviaires comme supports de flux permettent en effet à leurs usagers de s'approprier l'espace et ses ressources : ils contribuent à articuler l'urbain métropolisé et à (re) définir la portée et le rayonnement de la métropole au prisme des liaisons qu'ils établissent et du cadre spatio-temporel qui les régit. (2) Un SERM — en tant que projet transactionnel — résulte de négociations au sein d'une arène politique *ad hoc* : il fait coopérer un ensemble d'acteurs disparates, tous confrontés à un même enjeu partagé, chacun avec son approche propre. En cela, il devient le prétexte à l'élaboration consensuelle d'un récit territorial réflexif, et d'une forme d'action publique qui transcende les périmètres institutionnels et œuvre à la construction d'une gouvernance métropolitaine interterritoriale.

Métropole, réseau, (inter)territorialité

L'argumentation est déclinée en quatre chapitres organisés en deux parties. La première introduit le positionnement qui est le nôtre et le contexte de la recherche : elle présente d'une part l'épisode contemporain de la métropolisation comme processus de déstructuration spatiale, et le rôle dévolu aux SERM de structures et infrastructures territoriales à même d'ordonner l'urbain métropolisé.

Métropole et métropolisation. Définitions et enjeux au prisme de la mobilité

Le premier chapitre propose une lecture de l'objet métropolitain à travers sa nature et sa capacité relationnelle. Suivant les thèses de NEWMAN et KENWORTHY (1989;1999)⁸⁴⁴, il dresse d'abord le constat à différents moments métropolitains d'une évolution consubstantielle entre les formes de la ville et les pratiques de déplacements prévalentes : le régime préindustriel répond ainsi de métriques pédestres aréolaires, auxquelles s'ajoutent par la suite le modèle industriel réticulé des transports collectifs et du chemin de fer puis l'urbain diffus et zoné de l'automobile. Au regard de l'importance croissante prise par le navettage de plus en plus long et fréquent et l'autosolisme, la décarbonation de la mobilité relève aujourd'hui d'un enjeu de société de premier plan, aux ramifications socioéconomiques, environnementales et spatiales qui exigent le développement de formes urbaines mixtes, denses et recentrées autour des transports en commun et des modes actifs.

Il offre ensuite un cadrage théorique et conceptuel qui ancre la recherche dans les débats actuels sur la fabrique métropolitaine et le lien consubstantiel entre métropole et mobilité. La métropolisation y

844 NEWMAN, P., KENWORTHY, J. (1989). *Cities and automobile. An international sourcebook*, Brookfield, Éd. Glower Technical.
NEWMAN, P., KENWORTHY, J. (1999). *Sustainability and Cities. Overcoming automobile dependence*, Washington D.C., Éd. Island Press.

est définie comme phénomène historique de production des métropoles sous l'action conjointe de dynamiques économiques de concentration des ressources au sein d'un ensemble restreint de systèmes urbains mis en réseau et hiérarchisés. Les objets qui en sont le résultat ont des formes composites, fragmentées et aux limites floues. Ils sont notamment identifiables à l'accroissement et la polarisation des flux de déplacements et la diffusion de modes de vie urbains. La mobilité et ses avatars représentent dès lors autant un symptôme de la métropolisation qu'un marqueur de la métropole, voire un levier d'action pour la Métropole.

À ce titre, le chapitre met en dialogue et en tension un ensemble de six notions. La Métropole actrice institutionnelle au périmètre clair répond à la métropole objet géographique aux limites labiles. Les effets spatiaux des mécanismes déstructurant de la métropolisation éclairent les reconfigurations territoriales liées à la construction métropolitaine. Bien que toujours ancré dans les pratiques, le registre de la compétition comme posture pour attirer et fixer en leur territoire les flux et les ressources se voit de plus en plus combiné à des stratégies de coopération fondées sur l'acquisition d'une capacité transactionnelle en vue d'intervenir sur des problématiques interterritoriales autrement hors de portée et hors champ de compétence (ARAB, 2012)⁸⁴⁵. Ainsi, les recherches les plus récentes sur la question soulignent la reconnaissance des mutations du fait urbain vers des modèles décarbonés et plus horizontaux. Elle se traduit par un mouvement d'adaptation des cadres à ces réalités nouvelles, et ouvre la voie à l'invention de modalités d'action inédites (JAILLET, 2021)⁸⁴⁶.

Aménager les métropoles avec les trains du quotidien : une reconfiguration des cadres d'action

Le second chapitre revient quant à lui sur la nature d'outil de structuration territoriale des trains du quotidien, ou le projet ferroviaire comme mise en relation spatiale négociée (MAULAT, 2012)⁸⁴⁷. La lecture proposée est d'ordre réticulaire. Elle éclaire le rôle du réseau dans l'édification et l'organisation territoriale qu'il opère. Le réseau est en effet un ensemble de points géographiques connectés les uns aux autres suivant une configuration topologique hiérarchisée, concrétisée sous la forme d'une infrastructure. Ce maillage dans l'espace est le support de flux de circulation coordonnés par un cadrage spatio-temporel, l'offre de service. Le réseau permet de cette façon à ses usagers deux agencements différenciés de la

845 ARAB, N. (2012). « La construction métropolitaine au défi de la coopération entre acteurs publics locaux ». Communication lors de la conférence internationale *Gouverner la métropole : pouvoirs et territoires, bilans et directions de recherche*, Paris, 28-30 novembre 2012.

846 JAILLET, M.-C. (2021). *De la "saison 2" à la "saison 3", qu'avons-nous appris et que nous reste-t-il à apprendre ?*, note d'orientation, troisième séminaire du conseil stratégique du programme POPSU *Métropoles*, 30 et 31 août 2021, Éd. POPSU.

847 MAULAT, J. (2012). « Développement du transport ferroviaire périurbain et mutation des référentiels de l'action publique. Vers une cohérence renouvelée entre réseau ferré et territoire ? Le cas de la ligne C dans la métropole toulousaine ». In *Revue géographique de l'Est*, vol. 52, N°1-2, [En ligne] consulté le 7 septembre 2022. URL : <https://journals.openedition.org/rge/3587>.

proximité : l'un relève d'une logique topographique de coprésence, l'autre d'une logique topologique de cospatialité. Ces propriétés intrinsèques architecturent ainsi l'espace et les comportements de mobilité. Elles contribuent à des formes d'appropriation spatiale variées. En cela, le réseau de transport œuvre à la structuration territoriale. Les thèses de Gabriel DUPUY ont par ailleurs montré que la territorialité du réseau est également issue de processus transactionnels qui voient la genèse d'un projet de transport collectif sous l'action conjuguée d'un ensemble d'acteurs aux compétences propres (DUPUY, 1987a; 1987b)⁸⁴⁸. Le réseau est ainsi l'émanation d'un pouvoir politique à visée d'aménagement du territoire qui matérialise une intention et un potentiel de connexion en une liaison effective dans l'espace. Le ferroviaire ne déroge pas à ces conditions, et associe dans sa couverture spatiale des connexions réticulaires grandes lignes à des dessertes capillaires par trains régionaux.

Après des décennies passées à favoriser l'essor de la grande vitesse au détriment des petites lignes, l'État et SNCF RÉSEAU, dans le cadre de la loi d'Orientation des mobilités (LOM, 2019)⁸⁴⁹, ont acté le développement des services express (régionaux) métropolitains (SERM, 2023)⁸⁵⁰ pour aménager les bassins métropolitains grâce aux trains du quotidien. À la faveur des exigences environnementales et d'une reconfiguration des cadres d'action (nouveau pacte ferroviaire et restructuration des composantes SNCF, ouverture à la concurrence des TER...), le rail se retrouve aujourd'hui sur le devant de la scène politico-médiatique, et fait l'objet de nombreuses annonces en vue de renforcer sa part modale dans les déplacements. Certaines Métropoles — confortées par un appui présidentiel — réfléchissent de longue date parfois au lancement de « *RER métropolitains* ». À ce titre, une loi relative aux SERM a été adoptée le 27 décembre 2023 qui vise à accélérer et harmoniser les démarches de projet en inscrivant une définition des SERM au titre du Code des Transports, et en élaborant des critères de labellisation. Un service express régional métropolitain doit par conséquent refonder l'écosystème multimodal local en s'appuyant prioritairement sur le renforcement de la desserte ferroviaire (étendue, densifiée, cadencée), une offre routière en cars à haut niveau de service et un réseau cyclable. Il est ainsi en mesure de renouveler le cadre spatio-temporel des espaces du bassin métropolitain par la refonte du mode d'exploitation des lignes (diamétralisation, recouvrement), et une plus grande régularité des dessertes (cadencement, liaisons continues tout au long de la journée)... La réussite d'une telle évolution nécessite

848 DUPUY, G. (1987a). « Les réseaux techniques sont-ils des réseaux ? ». In *L'Espace géographique*, N°16-3, pp 175-184.

DUPUY, G. (1987b). « Vers une théorie territoriale des réseaux : une application au transport urbain ». In *Annales de géographie*, N°538, pp 658-679.

849 LOI N°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'Orientation des mobilités (LOM). URL : <https://www.legifrance.gouv.fr/dossierlegislatif/JORFDOLE000037646678/>.

850 Proposition de LOI N°1166 relative aux Services express régionaux métropolitains (SERM). URL : https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/16/textes/l16b1166_proposition-loi.

toutefois la recherche et la mise en place de dispositifs de gouvernance et de financement solides. Strasbourg, qui a inauguré son *Réseau express métropolitain européen* (REME) en décembre 2022, fait à ce titre figure d'exemple à suivre et de laboratoire grandeur nature des erreurs à éviter pour les autres Métropoles et Régions françaises.

Strasbourg, un récit métropolitain fondé sur les déplacements du quotidien

La seconde partie examine le cas strasbourgeois — présenté comme laboratoire d'une construction métropolitaine autour des mobilités ferroviaires — sur cette base conceptuelle. Pour étudier les conditions et modalités de développement du Réseau express métropolitain européen (REME), plusieurs outils méthodologiques ont été mis en œuvre dans le cadre d'une enquête de terrain (recherche documentaire, observation participante...). Celle-ci se double d'une approche qualitative empruntée à la sociologie politique et de l'action publique par un recueil d'entretiens auprès des protagonistes de la conception technique, du portage politique ou de l'expression de revendications citoyennes en lien avec le projet de REME. L'ensemble de ce dispositif ainsi que le corpus qui s'y attache permettent de considérer les différentes composantes de l'action métropolitaine telles que proposées par Alain BOURDIN (2015)⁸⁵¹: les objets suscités, les acteurs impliqués, les régulations du jeu métropolitain instituées et institutionnalisées. Dans la continuité des travaux de Nadia ARAB sur la construction métropolitaine, il replace également cette action dans une perspective dynamique, en s'intéressant à sa dimension processuelle et son évolution dans le temps (ARAB, 2012 ; ARAB *et alii*, 2009, 2015)⁸⁵².

*Aux origines du REME, le Grenelle des Mobilités (2017-2020) :
objets, acteurs et régulation d'un processus de construction métropolitaine*

Fort de ce riche corpus, le troisième chapitre concerne la fabrique de la métropole strasbourgeoise par les déplacements du quotidien. Il propose une narration chronologique de la genèse du projet de SERM en s'intéressant d'abord à la démarche de concertation multiacteur du Grenelle des Mobilités. La convergence sur Strasbourg de flux toujours plus nombreux et denses s'est traduite par une aggravation des problèmes de congestion automobile, la quasi-saturation des infrastructures de transport en

851 BOURDIN, A. (2015). « L'action métropolitaine, version française ». In *Espaces et sociétés*, N°160-161, pp 173-187.

852 ARAB, N. (2012). *Op. cit.*

ARAB, N., IDT, J. et LEFEUVRE, M.-P. (2009). « Actions publiques métropolitaines : entre concurrences et coopérations ». In BOURDIN, A. et PROST, R. (dir.). *Projets et stratégies urbaines : regards comparatifs*, Marseille, Éd. Parenthèses, 256 pp, pp 188-202.

ARAB, N., IDT, J. et LEFEUVRE, M.-P. (2015). « L'inter-institutionnalité technique au cœur de la construction métropolitaine ». In *Espace et Société*, N°160-161, pp 189-203

commun, et une dégradation de la qualité de l'air. L'initiative co-portée par l'Eurométropole et la Région Grand Est est alors l'occasion de mettre au débat public des questions mobilitaires strasbourgeoises qui font écho à l'actualité nationale. Entre 2017 et 2020, la démarche de Grenelle a constitué une scène d'échanges entre décideurs, experts, techniciens et représentants de la société civile. Ensemble, les acteurs locaux et sectoriels ont ainsi élaboré une lecture partagée des problèmes auxquels la métropole strasbourgeoise est aujourd'hui confrontée. Intégrant les reconfigurations territoriales issues des évolutions du cadre législatif, le Grenelle a notamment donné lieu à la construction d'une vision prospective inscrite au sein d'un territoire de projet *ad hoc* (NAHRATH et VARONE, 2007)⁸⁵³ : l'espace fonctionnel de l'aire d'attraction transfrontalière de Strasbourg. Ce récit consensuel (BOUBA-OLGA, 2019)⁸⁵⁴ se traduit par un bouquet d'actions qui acte la réorganisation du bassin de mobilité autour d'un service express régional métropolitain ferroviaire et routier, nouvelle armature territoriale et mobilière.

Alors que les modèles métropolitains actuels se révèlent des colosses aux pieds d'argile exposés à de nombreuses vulnérabilités, les Métropoles sont toutes confrontées aux réalités du changement climatique et à la nécessité d'adapter leur trajectoire et d'adopter le virage de la transition. À l'instar d'autres intercommunalités, Strasbourg ne peut aujourd'hui affronter seule les défis qui se présentent à elle. Elle fait de cette façon appel à sa capacité de résilience pour enclencher de nouveaux moteurs de développement et des formes inédites de collaboration. Les stratégies de transformation qu'elle élabore s'appuient avant tout sur sa faculté à établir des rapports avec les territoires extramétropolitains — notamment le Conseil régional — qui l'entourent, entre intégration et dialogue. Le récit métropolitain émergent traduit ainsi l'importance accrue de la coopération dans les relations interterritoriales. Il place le train — qu'il relève du quotidien ou de la grande accessibilité — au cœur des processus transactionnels et de l'armature du Rhin supérieur et du Bas-Rhin, en élargissant la perspective au-delà de la seule Eurométropole et de ses habitants, au profit des visiteurs des voisinages périurbains et allemands desservis par l'étoile ferroviaire strasbourgeoise.

*Le Réseau express métropolitain et européen (REME),
levier d'une reterritorialisation autour du rail*

Dans la continuité du précédent, le dernier chapitre a approfondi cette réflexion en détaillant les dimensions réticulaires et spatiales, ainsi que la nature foncièrement politique et actorielle du REME

853 NAHRATH, S. et VARONE, Fr. (2007). « Les espaces fonctionnels comme changements d'échelles de l'action publique ». In FAURE, A., LERESCHE, J.-Ph., MULLER, P. et NAHRATH, S. (dir.). *Action publique et changements d'échelles : les nouvelles focales politiques*, Paris, Éd. L'Harmattan, 380 pp, pp 235-249.

854 BOUBA-OLGA, O. (2019). « Pour un nouveau récit territorial ». Conférence dans le cadre du colloque POPSU *La recherche pour et avec les petites villes*, 14 novembre 2018, Paris, Éd. Autrement, coll. *Les conférences POPSU*.

en tant qu'objet d'une action publique. Le SERM strasbourgeois est en effet le support d'une double reterritorialisation autour du rail. D'une part, parce qu'il participe de la restructuration progressive du cadre spatio-temporel du bassin métropolitain par la densification de l'offre de service ferroviaire et routière. Ainsi, à son lancement le 11 décembre 2022, le REME dessine les contours d'une métropole des proximités en renforçant les liaisons vers les villes moyennes bas-rhinoises. À l'horizon 2025, une seconde phase exprimera toute la dimension transfrontalière de la métropole et de son REME en ajoutant des connexions intensifiées et cadencées vers les grandes cités d'outre-Rhin. Le projet se traduit également par une importante réorganisation des réseaux de transport urbain strasbourgeois, et l'élargissement du centre-ville grâce à la transformation du secteur de la Gare centrale, des Halles et de la Gare basse en un hub multimodal à adapter à la hausse des fréquentations.

Une seconde forme de reterritorialisation tient à l'implication d'une multitude d'acteurs institutionnels, ainsi qu'aux modalités de régulation des rapports qu'ils entretiennent dans le cadre du REME. Aussi le bassin de desserte du réseau se double-t-il d'une arène métropolitaine où se déploient stratégies et stratagèmes. Celle-ci se caractérise en particulier par l'alliance inédite dans sa force et dans ses dispositifs opérationnels entre la Région Grand Est et l'Eurométropole de Strasbourg. Grâce à leur rapprochement à l'occasion du Grenelle des Mobilités, la coopération des deux autorités organisatrices se traduit ainsi par l'élaboration conjointe d'un schéma directeur des mobilités (SCHÉMA DIRECTEUR DES MOBILITÉS, 2021)⁸⁵⁵. Ce document adopté par leurs organes délibératifs respectifs fixe les intentions partagées par les deux collectivités en matière d'offre de transport métropolitaine. Il est complété par deux protocoles d'accord qui coordonnent les clés de financement et les structures de gouvernance des volets TER et routier du REME (PROTOCOLE REME, 2022)⁸⁵⁶. À la veille du lancement de la première phase du Réseau express métropolitain européen, et malgré ce pilotage consensuel, les scènes de tension étaient encore récurrentes : en effet, la montée en puissance de l'Eurométropole et plus particulièrement de la Région Grand Est en tant qu'acteurs du rail par l'intermédiaire de sa nouvelle SPL ferroviaire *Grand Est Mobilités* s'est faite au détriment de la SNCF et de ses multiples composantes, ce qui n'a pas été sans porter préjudice à la mise en œuvre du projet... De nombreuses perspectives s'offrent désormais à l'attention des décideurs publics, entre l'ouverture à la concurrence des lignes TER transfrontalières, et les réflexions en cours sur la création d'un syndicat mixte de transport ou sur les enjeux d'une tarification intégrée. L'ensemble de ses éléments sont observés de près par le ministère et les autres Métropoles dans la mesure où Strasbourg est l'une des premières à disposer d'un SERM en France, en cours de labellisation.

855 RÉGION GRAND EST, EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG (2021). *Schéma directeur des mobilités*, 26 pp.

856 RÉGION GRAND EST, EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG (2022). *Protocole d'accord REME ferroviaire*, 6 pp.

Limites et perspectives de recherche

Notre recherche présente plusieurs limites qui exigent de prendre les résultats proposés avec toute la précaution nécessaire.

Limite 1 : une approche monographique

La première de ces limites réside dans l'approche monographique pour laquelle nous avons opté. Celle-ci permet une compréhension approfondie du cas strasbourgeois, par ailleurs l'un des services express régionaux métropolitains les plus aboutis. Elle s'explique d'une part par notre temps passé en début de doctorat auprès de l'autorité organisatrice de l'Eurométropole de Strasbourg, et d'autre part, par la crise sanitaire qui a figé le monde dans l'incertitude pendant plusieurs mois et a beaucoup contraint nos propres capacités de déplacement et l'avancement des autres projets. Une approche comparative aurait toutefois pu être envisagée. Les projets de SERM à Bordeaux et Toulouse ou le *Leman Express* genevois auraient été des contrepoints qu'il eût été opportun d'étudier au regard des variations importantes dans le contexte et la nature des réseaux autant que dans la configuration de leurs arènes métropolitaines (une Métropole toulousaine peu enthousiaste par rapport à l'exécutif bordelais, une Région Nouvelle-Aquitaine volontariste...). De la même manière, le projet du Réseau express de l'aire métropolitaine lyonnaise (REAL) débuté en 2005 sans arriver à son terme aurait également pu être support à comparaison. Les villes voisines allemandes et suisses présentent elles aussi des programmes similaires, et souvent plus avancés que le REME strasbourgeois. Récemment inauguré, le *Breisgau S-Bahn* de Fribourg-en-Brisgau est ainsi mentionné par les représentants de l'Association des usagers des transports urbains strasbourgeois (ASTUS) comme un modèle d'intégration tarifaire et d'intermodalité. Au même titre que le *Leman Express*, un autre exemple est le projet *Trireno* en cours de développement au sein de la métropole trinationale de Bâle, pour laquelle l'enjeu transfrontalier est un élément de comparaison intéressant. Ces différents exemples constituent autant de pistes possibles pour poursuivre la réflexion sur la territorialité des trains du quotidien, et les influences mutuelles, par intertextualité ou dialogisme, entre les récits métropolitains allemands, suisses et français qui en résultent.

Limite 2 : un recueil d'acteurs incomplet

Évoquée en introduction de notre travail, notre enquête de terrain repose sur une série d'entretiens semi-directifs menés avec des protagonistes impliqués la genèse du Réseau express métropolitain européen. Si le corpus inclut des élus chargés du portage politique du projet, des techniciens responsables de sa conception et de sa mise en œuvre et des associations dépositaires des revendications citoyennes à son

sujet, aucune des composantes de la SNCF n'a toutefois répondu à nos sollicitations. Les perspectives spécifiques au gestionnaire du réseau ferré national (SNCF RÉSEAU) autant que celles de l'opérateur de transport ferroviaire (SNCF VOYAGEURS) ne nous sont ainsi pas connues directement, mais font l'objet d'une reconstitution biaisée sur la base des témoignages donnés par les autres acteurs. Leur rationalité propre nous échappe cependant. Il en résulte un angle-mort substantiel qui, s'il n'est pas handicapant, rend néanmoins incomplète la représentation que nous proposons de l'arène métropolitaine. En outre, dans la continuité de cette limite, le travail fournit une approche processuelle et dynamique de la construction métropolitaine en exposant l'évolution des cadres et des formes de coopération liées au REME, et le rôle qu'y prennent les diverses institutions impliquées. Ce travail fait toutefois l'impasse sur l'importance des acteurs individuels. En effet, leurs activités, leurs logiques d'action et les relations formelles et informelles qu'ils entretiennent entre eux peuvent avoir eu un impact dans le blocage de certains dossiers, autant que dans l'orientation et la définition des mécanismes de coopération et notamment ceux qui ont pu aboutir au rapprochement inédit entre les exécutifs eurométropolitain et régional autour du REME. Cette question constitue ainsi une autre piste potentielle d'approfondissement. Enfin, si l'enquête de terrain se consacre aux positions et engagements des protagonistes locaux, force est de constater qu'entre les premières ébauches du *MétoRhin* puis du REM(E) de Strasbourg et la loi relative aux services express régionaux métropolitains (SERM), une pluralité d'acteurs a récemment émergé sur la scène nationale. Certains relèvent de la sphère associative, à l'instar du groupe de pression *Objectif RER métropolitains*. D'autres sont issus du monde politique. C'est le cas de l'auteur de la proposition de loi en question, le député de la 8^e circonscription des Bouches-du-Rhône, Jean-Marc ZULESI. C'est également le cas de l'ancien maire de Saint-Dié-des-Vosges et ancien vice-président aux transports de la Région Grand Est, David VALENCE. Devenu député de la 2^e circonscription des Vosges, il a été appelé à prendre la tête du Conseil d'orientation des infrastructures en 2022, à la veille du lancement du REME de Strasbourg qu'il a contribué à développer. S'intéresser aux connivences, convergences et oppositions entre les différents niveaux de décision et entre les scènes locales et nationales pourra se révéler une riche source d'approfondissement de la question.

Limite 3 : une posture métropolitaine

Une dernière limite qui nous apparaît quant à notre travail est sa posture résolument prométropolitaine. L'on pourrait ainsi déplorer que cette recherche n'aborde la question que de manière « *strasbourgeo-centrique* », pour reprendre le reproche adressé à l'Agence d'urbanisme Strasbourg-Rhin supérieur par des élus pendant les ateliers territoriaux du Grenelle des Mobilités. Le point de vue adopté se résume en effet peut-être à affirmer en quoi Strasbourg va bénéficier du nouveau réseau. Il ne fait peut-

être pas assez l'effort d'interroger les conséquences que le REME aura par ailleurs sur « les territoires », compris comme les espaces périurbains desservis. La mise en place du SERM strasbourgeois fera-t-elle peser sur les villes et villages bas-rhinois le risque d'une pression foncière accrue ? Contribuera-t-il à repousser toujours plus loin les limites de la métropole en donnant accès plus efficacement et plus régulièrement ses marges ? Dans une perspective de zéro artificialisation nette, quel sera l'impact du déploiement du REME dans la dynamique bas-rhinoise d'étalement urbain ? De la même manière, au-delà de la figure de la Métropole coopérative, de quelle manière les espaces périphériques participent-ils eux aussi à l'édifice interterritorial ? Quels acteurs territoriaux prendront part au projet de syndicat mixte de transport en cours de mise en place ? Lesquels s'abstiendront ? Pour quelles raisons ? De telles interrogations ouvrent des pistes passionnantes de réflexion, que seul le développement des prochaines phases du REME permettra d'approfondir avec sérieux.

Vers l'émergence de métropoles ferroviaires ?

Somme toute, cette recherche a ainsi démontré en quoi la notion de SERM est consubstantielle d'un certain principe métropolitain. Mais l'acronyme affirme également sa condition régionale. Cette nature duale incarne pour ainsi dire l'idéal de la réforme territoriale, et une étape majeure des politiques de décentralisation, qui voient dans le couple Région/Métropole l'union du stratège spatial et de la locomotive économique. L'argumentaire a surtout exposé en quoi le projet du REME est l'occasion d'actualiser les dimensions de la métropole strasbourgeoise et ses ancrages dans la proximité et le Rhin supérieur, de faire l'expérience de la coopération pour l'autorité organisatrice métropolitaine, et de prendre ses marques en tant qu'acteur du rail pour son homologue régionale.

Au regard de l'espace fonctionnel au sein duquel se déploie le réseau, la desserte de territoires périurbains distants et proches par des lignes régionales diamétralisées et cadencées participe bien du renforcement du lien centre-périphérie. Le resserrement de l'ensemble métropolisé autour de son pôle en consolide également la centralité. Le SERM devient en réponse à la métropolisation l'armature sur laquelle repose un écosystème mobilitaire multi- et intermodal de portée mezzo- (la proximité du bassin métropolitain) et supramétropolitaine (les villes du Rhin supérieur) : en son sein, la logique de nœud ferroviaire ouvre la voie à une logique réticulaire et aréolaire d'organisation des mobilités du quotidien. Le nouveau *Réseau express métropolitain européen* contribue effectivement à restructurer sur le plan spatial l'aire d'attraction strasbourgeoise par le biais d'une offre de service intensifiée. Dans la proximité d'abord — ce à quoi renvoie son qualificatif « métropolitain » —, puis dans toute sa dimension transfrontalière — ce à quoi l'adjectif « européen » fait référence —. Revendiqué avec détermination

par des associations d'usagers proactives et forces de proposition, ce cadre spatio-temporel témoigne d'un récit territorial consensuel, fondé sur les mobilités du quotidien, et inscrit au sein d'un territoire de projet construit autour du bassin de vie. L'hypothèse spatiale et fonctionnelle est ainsi validée au regard de l'affirmation métropolitaine à laquelle le REME participe.

En parallèle, sur le plan politique, le développement du REME illustre une forme de construction métropolitaine et prend acte des récentes reconfigurations du paysage actoriel en proposant une gouvernance interterritoriale sans ambiguïté. L'Eurométropole de Strasbourg apparaît dès lors comme un acteur doté d'une importante capacité transactionnelle, apte à projeter une action au-delà des limites de son ressort territorial par l'invention de cadres de coopération inédits. Le suivi de l'évolution du REME a aussi révélé la fonction éminemment métropolitaine incarnée par la Région Grand Est dans l'organisation de l'offre interurbaine et intermodale, et a mis en lumière le renforcement de son rôle d'acteur du ferroviaire. Grâce à leur complémentarité d'échelle et de compétences, les deux collectivités ont ainsi pu faire un apprentissage réussi de la coopération. Leur action conjuguée concilie leur champ et périmètre d'action respectif dans une logique véritablement interterritoriale, donne corps au couple Région/Métropole tel qu'il a été imaginé par la réforme territoriale et valide l'hypothèse politique et transactionnelle. Reste à savoir si l'alliance stratégique entre les deux autorités, et les dispositifs opérationnels mis en œuvre pour l'organiser, se limiteront à la seule question des mobilités ou s'ils pourront être reproduits sur d'autres sujets et venir enrichir d'autres aspects de l'aménagement du territoire strasbourgeois, pour répondre d'une même voix aux crises actuelles et futures qui ne manquent et ne manqueront pas de le toucher.

Trois idées principales ressortent ainsi de cette recherche. Au regard du rôle incontournable que la mobilité joue dans l'expression du fait métropolitain, il apparaît ainsi que le ferroviaire — compris comme système sociotechnique — façonne et en organise les modes de vie et les relations politiques. Il peut dès lors contribuer à la construction fonctionnelle et institutionnelle des métropoles. Les SERM développés aujourd'hui dans les grandes agglomérations françaises participent bien d'une recomposition de leurs périmètres politiques à l'aune de réalités fonctionnelles conséquentes de la métropolisation. En cela, les syndicats mixtes de transport proposés par la loi SRU en France ou les « *communautés tarifaires* » suisses pourraient émerger comme des structures pertinentes pour fédérer en leur sein les autorités organisatrices compétentes, promouvoir l'intégration tarifaire et billettique entre les offres ferrées, routières et urbaines, et œuvrer à rendre l'écosystème mobilitaire plus attractif et plus efficace que l'automobile. Si ces syndicats reconnaissent l'éclatement de l'objet métropolitain, ils peuvent également participer de son unification à l'échelle du fait spatial et réticulaire qu'ils recouvrent.

Parce qu'ils rassemblent Région, Métropole et EPCI pour décider et agir sur une variété de questions, ils confèrent à la métropole et à la fabrique métropolitaine une matérialité politique. Celle-ci n'est pas le fruit d'un projet imposé par l'État dans une démarche *top-down*, mais relève d'une émergence locale et de dynamiques ascendantes issues autant d'une initiative des forces vives du territoire que d'une prise en main et d'un pilotage des pouvoirs publics locaux.

Ensuite, plus que des dispositifs de mobilité, le ferroviaire de manière générale et les services express régionaux métropolitains plus particulièrement sont à comprendre comme des instruments dont les acteurs métropolitains peuvent se saisir pour exprimer et concrétiser une vision spatiale et territoriale. L'intégration de lignes capillaires précaires — les LDFT — au sein du projet de REME pour en faire des liaisons transfrontalières majeures constitue en cela un exemple frappant de l'habileté du Conseil régional, garant de la solidarité et stratège de l'équilibre du territoire. Leur sauvegarde est par là même assurée et cofinancée par leur inscription au contrat de plan État-Région avec une participation de SNCF RÉSEAU. Dans un contexte budgétaire contraint, le Grand Est fait ainsi d'une pierre deux coups en répondant à l'enjeu d'accessibilité territoriale du maintien de ces petites lignes à l'échelle régionale tout en contribuant au développement de la métropole strasbourgeoise.

En parallèle, à l'instar du tramway dans les années 1990-2020, le train du quotidien devient aussi pour l'Eurométropole de Strasbourg un élément discursif de son récit métropolitain. Plus qu'une (in)jonction ferrée, la figure de la métropole ferroviaire participe de l'image d'un bassin métropolitain millionnaire et rendu cohérent par les mobilités. Par rapport à d'autres projets de SERM développés en France, l'une des particularités du REME réside dans sa dimension transfrontalière, qui renforce son inscription rhénane et sa position européenne : l'Europe et le Rhin restent dès lors pour Strasbourg des leviers d'une légitimation métropolitaine sur les rails. La signature par l'Eurométropole et une dizaine de villes badoises et alsaciennes du manifeste *Le Rhin supérieur, la clef d'un réseau ferroviaire européen à la hauteur du défi climatique et social* en faveur du train et des liens manquants en est une preuve tangible. Ainsi, si « *au milieu du XIX^e siècle, l'on construisait des lignes pour consolider politiquement* » la jeune nation française (FINEZ et QUESSETTE, 2018)⁸⁵⁷, l'étoile de LEGRAND⁸⁵⁸ et son schéma centralisé

laissent aujourd'hui place à une traduction ferroviaire du processus de décentralisation, pour laquelle il appartient plus que jamais au rail-bien commun — à travers l'avatar des SERM — de consolider durablement l'édifice (inter)territorial des métropoles.

857 FINEZ, J. et QUESSETTE, L. (2018). « Au-delà des mythes ferroviaires, le rail ce bien commun ». In *Le Monde*, avril 2018.

858 À ce titre, l'article 1^{er} de la loi du 11 juin 1842 relative à l'établissement des grandes lignes de chemin de fer consacre le schéma en étoile du réseau ferroviaire proposé par le directeur général des Ponts et chaussées et des Mines Baptiste Alexis Victor LEGRAND, connu aujourd'hui sous l'appellation « **étoile de Legrand** », dont les rayons convergent sur les gares parisiennes en provenance du reste de la France.

LOI du 11 juin 1842 relative à l'établissement des grandes lignes de chemin de fer. URL: <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/LEGITEXT000006074967>.

BIBLIOGRAPHIE

PROLOGUE

Une invitation au voyage

Articles scientifiques, communications et chapitres d’ouvrage

MAZZONI, C. et SARTORETTI, I. (2017), « Formes et lieux de la mobilité holistique : scénarii pour la gare centrale de Strasbourg ». In MAZZONI, C., BORGHI, R. (dir.), *La ville-énergie. Futurs possibles*, Paris, Éd. La Commune, coll. *Strasbourg Métropole* pp 289-301.

INTRODUCTION GÉNÉRALE

Le REME de Strasbourg : une approche métropolitaine par la territorialité des trains du quotidien

Articles de presse

MONOD, O. (2019). « Le Gouvernement abandonne-t-il la division par 4 des émissions de gaz à effet de serre... ou veut-il aller plus loin ? ». In *Libération*, édition du 8 février 2019, [En ligne], consulté le 17 février 2020. URL : https://www.liberation.fr/checknews/2019/02/14/le-gouvernementabandonne-t-il-la-division-par-4-des-emissions-de-gaz-a-effet-de-serre-ou-veut-il-al_1708709.

Articles scientifiques, communications et chapitres d’ouvrage

ASCHER, Fr. (2005). « Dans une société hypertexte ». In *Sciences Humaines*, N°165, pp 23-24.

BASSAND, M.(2001). « Métropoles et métropolisation ». In BASSAND, M., KAUFMANN, V., JOYE, D., *Enjeux de la sociologie urbaine*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, pp 15-32.

BÉDARD, M. (2017). « Les vertus identitaire, relationnelle et heuristique de la territorialité — D’une conception culturelle à une conceptualisation tripartite ». In *Cybergeo : Revue Européenne de Géographie*, [En ligne], Espace, Société, Territoire, document 838, mis en ligne le 20 décembre 2017, consulté le 07 janvier 2020. URL : <http://journals.openedition.org/cybergeo/28853>.

CONESA, A. (2008). « Transports et Régions métropolitaines, éléments pour une analyse territoriale et réstistique ». In *PRAXIS, revue électronique d’aménagement*, 24 pp, [En ligne], HALSHS, document fhalshs-00544247f, mis en ligne le 7 décembre 2010, consulté le 7 janvier 2020. URL : <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00544247/document>.

DI MÉO, G. (2010). « La métropolisation. Une clé de lecture de l’organisation contemporaine des espaces géographiques ». In *L’information géographique*, Éd. Armand Colin, 2010/3 vol. 74, pp 23-38.

GHORRA-GOBIN, C. (2010). « De la métropolisation : un nouveau paradigme ? ». In *Quaderni. Communication, technologies, pouvoir*, Éd. Armand Colin, N°73 *La métropole parisienne entre récits, paroles et échanges*, pp 25-33.

HAËNTJENS, J. (2009). « Stratégies et avenir des villes européennes », In *Futuribles*, N°354, pp 5-17.

HALBERT, L., CONVERY, F. J., THIERSTEIN, A. (2006). « Reflections on the Polycentric Metropolis ». In *Built Environment*, vol. 32, N°2, 4 pp, pp 110-113.

JOURDAN, G. (2006). « Le processus de métropolisation et ses spécificités en PACA ». In *Urbanisme*, Hors Série N°28, Actes du 26^e colloque de la FNAU *Métropole en question, métropole en action*, pp 29-30.

KAUFMANN, V. (2002). « Temps et pratiques modales : le plus court est-il le mieux ? ». In *Recherche Transport Sécurité*, N°75, pp 131-143.

KAUFMANN, V. (2005). « La mobilité au quotidien : nécessité, proposition et test d’une nouvelle approche ». In VODOZ, L., PFISTER-GIAUQUE, B. et JEMELIN, C., *Les territoires de la mobilité. L’aire du temps*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, pp 57-69.

LAMOUR, Chr. et DECOVILLE, A. (2014). « Vers une territorialité métropolitaine transfrontalière hybride ? ». In *Métropoles*, N°14, [En ligne], mis en ligne le 24 juin 2014, consulté le 7 janvier 2020. URL : <http://journals.openedition.org/metropoles/4914>.

PARIS, D. (2004). « Infrastructure de transport, intégration spatiale, renouvellement urbain et construction métropolitaine : l’exemple de la métropole lilloise ». In SIINO, C., LAUMIÈRE, F. et LERICHE, F., *Métropolisation et grands équipements structurants*, Toulouse, Presses Universitaires du Mirail, pp 91-107.

PARROCHIA, D. (2001). « La rationalité réticulaire ». In PARROCHIA, D. (dir.), *Penser les réseaux*, Seyssel, Éd. Champ Vallon, 272 pp, pp 7-23.

PÉNY, A. (2017). « L’institut Efficacy et le renouvellement de la recherche sur les gares ». In *Actes du séminaire Les gares, nouveaux villages urbains ?*, Paris, PUCA-Chaire des Gares, pp 39-41.

PINSON, G. et SALA PALA, V. (2007). « Peut-on vraiment se passer de l’entretien en sociologie de l’action publique ? ». In *Revue française de science politique*, N°57-5, pp 555-597.

PUCCI, P., VACHERET, G. (trad.) (1999). « Interconnexion et rôle des nœuds d’infrastructures : du sectoriel au général ». In *Flux Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et Territoires*, N°38, pp 30-38.

RAFFESTIN, C. (1986), « Écogenèse territoriale et territorialité ». In AURIAC, F. & BRUNET, R. (dir.). *L’espace. Jeux et enjeux*, Paris, Éd. Fayard, coll. *Nouvelle encyclopédie Diderot*, pp 175-185.

SHAW, D., SYKES, O. (2005). « Addressing Connectivity in Spatial Planning: The Case of the English Regions ». In *Planning Theory and Practices*, vol. 6, N°1, pp 11-33.

Discours, conférences, communiqués de presse et communication politique

EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG (2023). « Un manifeste franco-allemand pour le train ». In *Webmag Strasbourg Eurométropole*. [En ligne] consulté le 10 février 2023. URL : <https://www.strasbourg.eu/-/webmag-un-manifeste-franco-allemand-pour-le-train>.

HERRMANN, R. (2015). « Quelles politiques de mobilités dans des territoires métropolisés ». Discours inaugural à la 24^e Rencontre de l’ADEUS et au cycle de conférences La mobilité au cœur du nouveau des territoires, organisé par l’ADEUS le 28 mai 2015.

MACRON, E. (2022, 27 novembre). *Je réponds à vos questions sur l’écologie, la suite* [Vidéo]. YouTube (00:07:08-00:09:02). URL : https://www.youtube.com/watch?v=_FmLxUk5C4&ab_channel=EmmanuelMacron.

MATIGNON (2023). *Discours de la Première ministre Élisabeth BORNE — Remise du rapport du Conseil d’orientation des infrastructures (COI) et présentation d’un plan d’avenir pour les transports*. [En ligne] publié le 24 février 2023. URL : <https://www.gouvernement.fr/discours/discours-de-la-premiere-ministre-elisabeth-borne-remise-du-rapport-du-conseil-dorientation-des-infrastructures-coi-et-presentacion-dun-plan-davenir-pour-les-transports>.

PONS, A. (2015). « Le temps des intercommunalités stratégés ». Discours d’introduction à la 24^e Rencontre de l’ADEUS dans le cadre du cycle de conférences La mobilité au cœur du nouveau des territoires, organisé par l’ADEUS le 19 novembre 2015.

RÉGIONS DE FRANCE (28 novembre 2022). « Communiqué de presse. Annonce du chef de l’Etat relative aux RER métropolitains : l’appel des Régions en faveur d’un New Deal a été entendu, elles demandent rapidement des engagements à la hauteur des annonces ». URL : <https://regions-france.org/actualites/actualites-nationales/communiquie-annonce-chef-de-letat-relative-aux-rer-metropolitains-lappel-regions-faveur-dun-new-deal-a-ete-entendu-demandent-rapidement-engagement-s-a/>.

SNCF RÉSEAU (2019). « SNCF RÉSEAU, catalyseur du développement des "réseaux express métropolitains" », [En ligne], publié le 20 juin 2019, consulté le 6 janvier 2020. URL : <https://www.sncf-reseau.com/fr/entreprise/newsroom/actualite/sncf-reseau-catalyseur-developpement-reseaux-express-metropolitains>.

Ouvrages scientifiques

AMAR, G. (2016). *Homo mobilis. Une civilisation du mouvement : de la vitesse à la reliance*, Limoges, Éd. FYP.

ARBORIO, A.-M. et FOURNIER, P. (2015). *L’observation directe*, Paris, Éd. Armand Colin, coll. 128.

ASCHER, F. (1995). *Métapolis ou l’avenir des villes*, Paris, Éd. Odile Jacob.

CASTELLS, M. (1998). *La société en réseaux, vol. 1, l’ère de l’information*, Paris, Éd. Fayard.

DUPUY, G. (1991). *L’urbanisme des réseaux, théories et méthodes*, Éd. Armand Collin, collection *Géographie*.

GRILLET-AUBERT, A. (dir.), GROSJEAN, B., LELOUTRE, G., PUCCI, P., BAZAUD C. et BOWIE K. (2015). *La desserte ferroviaire des territoires périurbains, construire la ville autour des gares (Bruxelles/Milan/Paris/Washington)*, Paris, Éd. Recherche.

HALBERT, L. (2010). *L’avantage métropolitain*, Paris, PUF, coll. *La ville en débat*.

HASSENTEUFEL, P. (2011). *Sociologie politique : l’action publique*, Paris, Éd. Armand Colin, coll. U.

KAUFMANN, J.-Cl. (2016). *L’entretien compréhensif*, Paris, Éd. Armand Colin, coll. 128.

KNOEPFLE, P., LARRUE, C., VARONE, Fr. et SAVARD, J.-Fr. (2001). *Analyse et pilotage des politiques publiques – France, Suisse, Canada, Montréal*, Presses de l’Université du Québec, 452 pp, pp 113-146.

LEPETIT, B. et PUMAIN, D. (1999). *Temporalités urbaines*, Paris, Éd. Économica.

LUSSAULT, M. (2017). *Hyper-lieux. Les nouvelles géographies politiques de la mondialisation*, Paris, Éd. Seuil, coll. *La couleur des idées*.

MAZZONI, C. et BORGHI, R. (2017). *La ville-énergie. Futurs possibles*, Paris, Éd. La Commune, coll. *Strasbourg métropole*.

MAZZONI, C. et D’ÉMILIO, L. (2014). *Images et récits pour la ville archipel*, Paris, Éd. La Commune, coll. *Strasbourg métropole*.

MAZZONI, C. et GRIGOROVSKI, A. (2014). *Ourlets urbains dans la ville-mosaïque*, Paris, Éd. La Commune, coll. *Strasbourg métropole*.

ORFIELD, M. (2005). *Metropolitics*, Washington D.C., Brookings Institution.

SACK, R. D. (1986). *Human territoriality. Its theory and history*. Cambridge, Cambridge University Press.

SIINO, C., LAUMIÈRE, F. et LERICHE, F. (2004). *Métropolisation et grands équipements structurants*, Toulouse, Presses Universitaires du Mirail.

VIARD, J. (1994). *La Société d'archipel ou les territoires du village global*, La Tour d'Aigues, DATAR-Éd. de l'Aube, coll. *Monde en cours*.

Thèses et HDR

BOZZANI-FRANC, S. (2006). *Grandes Vitesses, Métropolisation et Organisation des territoires : L'apport de l'intermodalité aéro-ferroviaire à grande vitesse au rayonnement métropolitain*, thèse de doctorat en géographie et aménagement, Lille, Université des Sciences et Technologie de Lille-Lille I.

CHAPELON, L. (1997). *Offre de transport et aménagement du territoire : évaluation spatio-temporelle des projets de modification de l'offre par modélisation multi-échelle des systèmes de transport*, thèse de doctorat en aménagement, Tours, CESA.

CONESA, A. (2010). *Modélisation des réseaux de transports collectifs métropolitains pour une structuration des territoires par les réseaux : applications aux régions Nord-Pas-de-Calais et Provence-Alpes-Côte d'Azur*, thèse de doctorat en géographie et aménagement, Lille, Université des Sciences et Technologie de Lille-Lille I.

D'ÉMILIO, L. (2013). *La ville durable dans le débat français ; entre réflexion et praxis : figures de projet à l'oeuvre à Strasbourg*, thèse de doctorat en urbanisme et aménagement du territoire, Strasbourg, Université de Strasbourg.

GRIGOROVSKI, A. (2016). *Architecture urbaine, cultures de projet et outils conceptuels en débats : "figure", "récit" et "scénario" dans la pensée et la représentation de la ville contemporaine*, thèse de doctorat en aménagement et architecture, Strasbourg, Université de Strasbourg.

LAJARGE, R. (2012). *Territorialités en développement. Contribution aux sciences territoriales*, HDR, Grenoble, Université Grenoble Alpes, 3 tomes.

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 et allemandes en matière de transport*, thèse de doctorat en aménagement de l'espace et urbanisme, Toulouse, Université de Toulouse Jean Jaurès.

Littérature grise

ADÉUS (2017). *Pour un Grenelle des Mobilités : ouvrons le débat!* Strasbourg, ADÉUS, 28 pp.

BRUNETIÈRE, J-R. (coord.), ALEXANDRE, S., D'AUBREBY, M., DEBIESSÉ, G., GUÉRIN, A.-J., PERRET, B. et SCHWARTZ, D. (2013). *Le facteur 4 en France : la division par 4 des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2050*. Rapport du CGEDD au MEDDE, 215 p.

COMMISSION EUROPÉENNE (1999). *Schéma de développement de l'espace communautaire. Vers un développement spatial équilibré et durable du territoire de l'Union européenne*. Luxembourg, Office des publications officielles des Communautés européennes, 94 pp.

INSEE (2020). *Base des aires d'attraction des villes 2020*. [En ligne] publié le 17 septembre 2021, consulté le 21 octobre 2021. URL : https://www.insee.fr/fr/information/4803954.

OCDE (2013). *Définition of Functional Urban Areas (FUA) for the OECD metropolitan database*, 9 pp.

ORATE (2007). *Study on Urban Functions*, 253 pp.

POCHEZ, R., WAGNER, N., et CABANNE, I. (2016). *Projections de la demande de transport sur le long terme*, Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer. [En ligne], consulté le 17 février 2020. URL : https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/Th%C3%A9ma%20-%20Projections%20de%20la%20demande%20de%20transport%20sur%20le%20long%20terme.pdf.

SARRON C., SERRE Ph. (2019). *Chiffres clés du transport 2019. Commissariat général au développement durable*. [En ligne], consulté le 17 février 2020. URL : https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/2019-04/datalab-52-chiffres-cles-du-transport-avril2019.pdf.

Textes de loi

LOI N°82-1153 du 30 décembre 1982 d'Orientation des transports intérieurs (LOTI). URL : https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/LEGITEXT000006068730/.

LOI N°2014-58 du 27 janvier 2014 de Modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (1) (MAPTAM). URL : https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000028526298/.

LOI N°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'Orientation des mobilités (LOM). URL : https://www.legifrance.gouv.fr/dossierlegislatif/JORFDOLE000037646678/.

PREMIÈRE PARTIE

Le transport ferroviaire de voyageurs, support d'une action métropolitaine pour structurer les espaces métropolisés

Articles scientifiques, communications et chapitres d'ouvrage

CHOAY, Fr. (1994). « Le règne de l'urbain et la mort de la ville ». In *La ville, art et architecture en Europe, 1870-1993*, Paris, Centre Georges Pompidou, 468 pp, pp 26-35.

GHORRA-GOBIN, C. (2010). « De la métropolisation : un nouveau paradigme ? ». In *Quaderni. Communication, technologies, pouvoir*, Éd. Armand Colin, N°73 *La métropole parisienne entre récits, paroles et échanges*, pp 25-33.

LUSSAULT, M. (2010a). « L'urbain : quelques mots pour le dire ». In CAILLY, L. et VANIER, M. (dir.) (2010). *La France, une géographie urbaine*, Paris, Éd. Armand Collin, coll. U, 368 pp, pp 35-54.

RONCAYOLO, M. (1993). « Métropoles : hier et aujourd'hui ». In *Métropoles en déséquilibre ?*, actes du colloque de Lyon (22-23 novembre 1990), Paris- Lyon, Éd. Economica — agence d'Urbanisme de la communauté urbaine de Lyon, pp 9-13.

Ouvrages

ASCHER, Fr. (1995). *Métopolis ou l'avenir des villes*, Paris, Éd. Odile Jacob.

BAILLY, A., HURIOT, J.-M. (1999). *Villes et croissances : théories, modèles perspectives*, Éd. Anthropos-Économica.

BASSAND, M. (1997). *Métropolisation et inégalités sociales*, Lausanne, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes.

BASSAND, M., KAUFMANN, V., JOYE, D. (2001). *Enjeux de la sociologie urbaine*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes.

BERTOLINI, L. et SPIT, T. (1998). *Cities on rails: the redevelopment of railway stations areas*, Londres, Éd. Routledge.

CASTELLS, M. (1998). *La société en réseaux, vol. 1, l'ère de l'information*, Paris, Éd. Fayard.

CERVERO, R. (1998). *The Transit Metropolis. A global inquiry*, Washington/Covelo, Island Press.

CHOMBART DE LAUWE, P.-H. (1982). *La fin des villes : mythe ou réalité*, Paris, Éd. Calmann-Lévy.

DERYCKE, P.-H., HURIOT, J.-M. et PUMAIN, D. (dir.) (1996). *Penser la ville — Théorie et modèles*, Paris, Éd. Anthropos.

DUBOIS-TAINE, G. et CHALAS, Y. (1997). *La ville émergente*, Paris, Éd. de L'Aube.

DUPUY, G. (1991). *L'urbanisme des réseaux : théories et méthodes*, Paris, Éd. Armand Colin.

GRILLET-AUBERT, A. et GUTH, S. (2003). *Transport et architecture du territoire. Recherche, état des lieux et perspectives*, Paris, Éd. Recherches/IPRAUS.

GRILLET-AUBERT, A. et GUTH, S. (2005). *Déplacements. Architectures du transport : territoires en mutation*, Paris, Éd. Recherches/IPRAUS, coll. *Questionnements*.

GRILLET-AUBERT, A. (dir.), GROSJEAN, B., LELOUTRE, G. et PUCCI, P. (2015). *La desserte ferroviaire des territoires périurbains. Construire la ville autour des gares Bruxelles/ Milan/ Paris/ Washington*, Paris, Éd. Recherches, coll. *Questionnements*.

HÉRAUD, J.-A., et NONN, H. (2013). *Le développement métropolitain strasbourgeois. Cahiers de l'Association de prospective rhénane, vol. 6*, Strasbourg, Éd. Néothèque.

LACOUR, C., PUISSANT, S. (1999). *La métropolisation : croissance, diversité, fractures*, Paris, Éd. Anthropos-Économica.

L'HOSTIS, A. et BAPTISTE, H. (2005). « A Transport network for a City network: Analysing the quality of the public transport service in the Nord-Pas-de-Calais region ». In *European Journal of Spatial Development*, N°20. [En ligne] consulté le 12 novembre 2019. URL : https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-00145683/document.

MANGIN, D. (2004). *Infrastructures et formes de la ville contemporaine : la ville franchisée*, Paris, Éd. de La Villette- CERTU.

MANGIN, D. (2004). *La ville franchisée : Formes et structures de la ville contemporaine*, Paris, Éd. de la Villette.

PINSON, D. et THOMANN, S. (2001). *La maison en ses territoires. De la villa à la ville diffuse*, Paris, éd. L'Harmattan.

SASSEN, S. (2001). *The Global City: New York, London, Tokyo*, Princeton, Princeton University Press.

SIINO, C., LAUMIÈRE, F. et LERICHE, F. (2004). *Métropolisation et grands équipements structurants*, Toulouse, Presses Universitaires du Mirail.

STATHOPOULOS, N. (1997). *Performance territoriale des réseaux de transport*, Paris, Presses de l'ENPC.

TERRIN, J.-J. (dir.) (2011). *Gares et dynamiques urbaines. Les enjeux de la grande vitesse*, Marseille, éd. Parenthèses, coll. La ville en train de se faire.

TIRY-ONO, C. (2017). *La gare : une fabrique de projets. Renouveau de l'équipement ferroviaire à travers la construction d'un modèle métropolitain international pour Tokyo au début du XXI^e siècle*. [En ligne] consulté le 24 mai 2018. URL : http://www.urbanisme-puca.gouv.fr/IMG/pdf/tiry_ono_papier_final_popsu_avril2017.pdf.

VELTZ, P. (1996). *Mondialisation, villes et territoires. L'économie d'archipel*, Paris, Presses Universitaires de France.

WIEL, M. (1999). *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*, Bruxelles, Éd. Mardaga, coll. *Architectures + Recherches*.

WIEL, M. (2002). *Ville et automobile*, Paris, Éd. Descartes.

Littérature grise

BURY, J.-C. (2003). *Métropoles et structuration du territoire*, avis et rapport du Conseil Économique et Social, Paris, La Documentation française, 268 pp.

Textes de loi

LOI N°2014-58 du 27 janvier 2014 de Modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (1) (MAPTAM). URL : <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000028526298/>.

CHAPITRE 1

Métropole et métropolisation. Définitions et enjeux au prisme de la mobilité

Article de presse spécialisée

DACHELET, M. (2009). « Pic du pétrole : impasse des politiques d'aménagement du territoire ». [En ligne] publié le 21 octobre 2009, consulté le 9 juin 2022. URL : <https://etopia.be/2-pic-du-petrole-impasse-des-politiques-damenagement-du-territoire/>.

Articles scientifiques, communications et chapitres d'ouvrage

APPARICIO, Ph. (2000). « Les indices de ségrégation résidentielle : un outil intégré dans un système d'information géographique ». In *Cybergeo : European Journal of Geography*, document 134, Espace, Société, Territoire. [En ligne], consulté le 2 octobre 2019. URL : <https://journals.openedition.org/cybergeo/12063>.

ASCHER, Fr. (2003). « Métropolisation ». In LÉVY, J. et LUSSAULT, M. (dir.) (2003). *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Éd. Belin, 1128 pp, p 612-615.

BAILLY, A. (1973). « Les théories de l'organisation de l'espace ». In *L'Espace géographique*, N°2-2, pp 81-93.

BONNEVILLE, M. (1993). « Processus de métropolisation et dynamiques de recomposition territoriale dans l'agglomération lyonnaise ». In *Actes du colloque Métropoles en déséquilibre ?*, programme interministériel Mutations économiques et urbanisation, Paris, Éd. Economica, 617 pp, pp 321-343.

BORDREUIL, S. (1995). « De la densité habitante aux densités mouvantes : l'hyperurbanité ». In *Les Annales de la Recherche Urbaine*, N°67, pp 5-14.

BOUCHERON, P. (2021). « Métropoles en longue durée, les leçons de l'histoire ». Conférence dans le cadre du colloque POPSU *Pour des métropoles résiliente. Métropoles en transition cherchent trajectoires territoriales*, 21-22 janvier 2021, Paris, éd. POPSU, 28 pp.

BOURDEAU-LEPAGE, L. et HURIOT, J.-M. (2005a). « The metropolis in retrospect. From the trading metropolis to the global metropolis ». In *Recherches économiques de Louvain*, 2005/3, vol. 71, pp 257-284.

BRETAGNOLLE, A. et ROBIC, M.-C. (2005). « Au risque de l'expérimentation. Révolutions technologiques et représentations du monde ». In *L'Information géographique*, N°69-3, pp 5-27.

BRUNET, R., FERRAS, R. et THÉRY H. (1992). « Métropole ». In *Les mots de la géographie. Dictionnaire critique*, Montpellier-Paris, Éd. RECLUS- La Documentation Française, coll. *Dynamiques du territoire*, 518 pp.

CAILLY, L. (2003). « Périurbain ». In LÉVY, J. et LUSSAULT, M. (dir.) (2003). *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Éd. Belin, 1128 pp, p 706-708.

CASTEL, J.-Ch. (2007). « De l'étalement urbain à l'émiettement urbain ». In *Les Annales de la Recherche Urbaine*, N°102, pp 89-96.

CASTEL, J.-Ch. (2010). « Ville dense, ville diffuse. Les deux faces de l'urbanisation ». In *Études foncières*, N°147, pp 14-20.

CHOAY, Fr. (1994). « Le règne de l'urbain et la mort de la ville ». In *La ville, art et architecture en Europe, 1870-1993*, Paris, Centre Georges Pompidou, 468 pp, pp 26-35.

CITOT, V. (2005). « Le processus historique de la Modernité et la possibilité de la liberté (universalisme et individualisme) ». In *Le Philosophoire*, N°25, pp 35-76.

CONESA, A. (2008). « Transports et Régions métropolitaines, éléments pour une analyse territoriale et réstistique ». In *PRAXIS, revue électronique d'aménagement*, 24 pp, [En ligne], HALSHS, document ffhalshs-00544247f, mis en ligne le 7 décembre 2010, consulté le 7 janvier 2020. URL : <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00544247/document>.

CORADE, N. et LACOUR, Cl. (1995). « La métropolisation : les commandements ». In *Cahiers de la recherche de l'IERSO*, N°95.04, 40 pp.

COUDROY DE LILLE, L. (2007). « Arturo Soria (1844-1920), urbaniste de la Cité linéaire ». In *Urbanisme*, N°353, mars-avril 2007.

DAGORN, R. (2003). « Métropole/Mégapole ». In LEVY, J. et LUSSAULT, M. (dir.) (2003). *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Éd. Belin, 1128 pp, pp 609-614.

DEVEREUX, M. (2013). « La diffusion de l'idéal des cités jardins dans le monde ». In *Les cahiers de l'IAU-IDF*, N°165, pp 10-13.

DI MÉO, G. (2010). « La métropolisation. Une clé de lecture de l'organisation contemporaine des espaces géographiques ». In *L'information géographique*, Éd. Armand Colin, 2010/3 vol. 74, pp 23-38.

DONZELOT, J. (2004). « La ville à trois vitesses : relégation, périurbanisation, gentrification ». In *Esprit*, N°303, pp 14-40.

DULAU, P. (2009). « Martin Heidegger, la parole et la terre ». In PACQUOT, Th. et YOUNES, Chr. (2009). *Le territoire des philosophes*, Paris, Éd. La Découverte, 398 pp, pp 177-200.

DUPUY, G. (1984). « Villes, systèmes, et réseaux. Le rôle historique des techniques urbaines ». In *Annales de la recherche urbaine*, N°23-24, *Les réseaux techniques urbains*, pp 231-241.

DUTHILLEUL, J.-M. (2015). « La ville européenne du XXI^e siècle : l'art de la mise en relation ». In MASBOUNGI, A. (2015). *Ville et voiture*, Marseille, Éd. Parenthèses, coll. *Projets urbains*, 224 pp, pp 74-78, p. 74.

FRIEDMANN, J. (1986). « The World City Hypothesis ». In *Development and Change*, N°17-1, pp 69-83.

FUSCO, G. et SCARELLA, F. (2011). « Métropolisation et ségrégation socio-spatiale. Les flux de mobilité résidentielle en Provence-Alpes-Côte d'Azur ». In *L'Espace géographique*, N°40-4, pp 319-336.

GASCHET, Fr. et LATOUR, Cl. (2002). « Métropolisation, centre et centralité ». In *Revue d'économie Régionale et Urbaine*, N°1, pp 49-72.

GHORRA-GOBIN, C. (2007). « Une ville mondiale est-elle forcément une ville globale ? Un questionnement de la géographie française ». In *L'information géographique*, 2007-2, vol. 71, pp 32-42.

GHORRA-GOBIN, C. (2010). « De la métropolisation : un nouveau paradigme ? ». In *Quaderni. Communication, technologies, pouvoir*, Éd. Armand Colin, N°73 *La métropole parisienne entre récits, paroles et échanges*, pp 25-33.

HARRIS, C. D., ULLMAN, E. L. (1945). « The nature of cities ». In *Annals of the American Academy of Political and Social Science*, vol. 242, N°1, pp 7-17.

HOHENBERG, P. M. (2004). « The Historical Geography of European Cities: An Interpretive Essay ». In HENDERSON, J. V. et THISSE, J.-Fr. (2015). *Handbook of Regional and Urban Economics*, vol. 4 Cities and Geography, pp 3021-3052.

LATERRASSE, J. (2018). « Urbanisme et trame urbaine, ce que nous apprend l'histoire des villes ». In *e-Phaistos Revue d'histoire des techniques*, V-1 2016-2018, *Ville et technique*. [En ligne], mise en lige le 28 janvier 2018, consulté le 15 juin 2020. URL : <http://journals.openedition.org/ephaistos/1281>.

LE CORBUSIER (1951). « Le "Modulor" et la "Loi des 7V" », *verbatim* de conférence à Milan. In *Atti e rassegna tecnica della società degli ingegneri e degli architetti in Torino* (1952), N°4, p. 132. [En ligne] consulté le 19 novembre 2019. URL : https://digit.biblio.polito.it/622/1/1952_031.pdf.

LEROY, S. (2000). « Sémantiques de la métropolisation ». In *Espace géographique*, tome 29, N°1, pp 78-86.

LUSSAULT, M. (2009). « Urbain mondialisé ». In STÉBÉ, J.-M. et MARCHAL, H. *Traité sur la Ville*, Paris, Éd. PUF, 816 pp, pp 723-770.

MADORÉ, Fr. (2005). « Nouveaux territoires de l'habiter en France : les enclaves résidentielles fermées ». In *Géoconfluence* (2005). *La France : des territoires en mutation, dossier thématique*. [En ligne] consulté le 24 mai 2019. URL : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/doc/territ/FranceMut/FranceMutScient.htm>.

MANGIN, D. (2009). « Les métropoles européennes de l'après-crise ». In *Futuribles*, N°354, pp 33-38.

McGEE, T. G. et WANG, Y.-L. (1992). « La formation des mégapoles en Asie ». In *Mappemonde*, N°4, p. 2-3.

MERLIN, P., CHOAY, Fr. (1996). « Métropole ». In *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, 880 pp.

MONCOMBLE, Fr. (2009). « Mobilité, réseaux, flux ». In STÉBÉ, J.-M. et MARCHAL, H (2009). *Traité sur la ville*, Paris, Éd. PUF, 784 pp, pp 353-397.

MONGIN, O. (2009). « La métropole dans un monde de flux ou la mondialisation freinée par le bas ». In *Esprit*, N°2009-12, pp 124-125.

MORISSET, Br. (1997). « La délimitation des aires métropolitaines. Représentations et enjeu politique ». In *Les Annales de la Géographie*, t. 106, N°595, pp 243-262

NÉGRER, E. (2012). « Métropolisation et réforme territoriale ». In *Revue française d'administration publique*, École Nationale d'Administration, 2012/1, N°141, pp 73-86.

OFFNER, J.-M. (2011). « Métropole ». In PASQUIER, R., GUIGNER, S., COLE, A. (dir.), *Dictionnaire des politiques territoriales*, Paris, Presses de Science Po, 628 pp, pp 329-335.

PACQUOT, Th. (2009). « Georg Simmel, la ville moderne comme 'état d'esprit' ». In PACQUOT, Th. et YOUNÈS, Chr. (dir.) (2009). *Le territoire des philosophes*, Paris, Éd. La Découverte, 398 pp, pp 325-336.

PAULUS, F. (2007). « Trajectoires économiques des villes françaises ». In MATTEI, M.-F., PUMAIN, D. (dir.) (2007). *Données urbaines*, tome 5, Paris, Éd. Anthropos-Économica, 381 pp, pp 62-99.

PEILLON, C. (2007). « La Méditerranée, fragments d'un discours amoureux ». In *La pensée de midi*, N°22, pp 16-22.

PERROUX, Fr. (1967). « Note sur la ville considérée comme pôle de développement et foyer de progrès ». In *Revue Tiers-Monde*, N°8-32, pp 1147-1158.

PINSON, D. (2009). « Histoire des villes ». In STÉBÉ, J.-M. et MARCHAL, H. (dir.) (2009). *Traité sur la ville*, Paris, Éd. PUF, 784 pp, pp 41-90.

RECLUS, É. (1895). « The Evolution of Cities ». In *The Contemporary Review*, N°67-2, pp 246-264.

RICHARDSON, H. W. (1980). « Polarization Reversal in Developing Countries ». In *Papers of the Regional Science*, N°45, pp 67-85.

ROUGE, M. F. (1953). « L'organisation de l'espace et les réseaux ». In *Éventail de l'histoire vivante*, hommage à Lucien FEBVRE, Paris, Éd. Armand Colin, pp 401-405.

SECCHI, B. (2002). « L'émergence de la ville diffuse ». In *Diagonal*, N°156, pp 10-12.

SIMAY, Ph. (2009). « Walter Benjamin : la ville comme expérience ». In PACQUOT, Th. et YOUNÈS, Chr. (dir.) (2009). *Le territoire des philosophes*, Paris, Éd. La Découverte, 398 pp, pp 63-79.

TABOURIN, E. (1995). « Les formes de l'étalement urbain ». In *Les Annales de la Recherche Urbaine*, N°67, pp 33-44.

VIDAL DE LA BLACHE, P. (1911). « La relativité des divisions régionales ». In *Athéna*, conférence à l'École des Hautes Études sociales.

VON HOFFMANN, A., FELKNER, J. (2002). « The historical origins and causes of urban decentralization in the United States ». In *Working Paper 02-1*, Joint Center for Housing Studies, Harvard University.

ZAHAVI, Y., RYAN, M. (1980). « Stability of Travel Components over Time ». In *Transportation Research Record*, N°750, pp 19-26.

Ouvrages scientifiques

AMAR, G. (2016). *Homo mobilis. Une civilisation du mouvement : de la vitesse à la reliance*, Limoges, Éd. FYP.

ASCHER, Fr. (1995). *Métapolis ou l'avenir des villes*, Paris, Éd. Odile Jacob.

BAIROCH, P. (1985). *De Jéricho à Mexico. Villes et économie dans l'histoire*, Paris, Éd. Gallimard.

BARLES, S. et DUMONT, M. (2021). *Métabolisme et métropole. La métropole lilloise, entre mondialisation et interterritorialité*. Paris, Éd. Flammarion-Autrement, coll. *Les Cahiers POPSU*.

BASSAND, M., KAUFMANN, V. et JOYE, D. (dir.) (2007). *Enjeux de la sociologie urbaine*, Lausanne, Presses Polytechniques Universitaires Romandes.

BRUNET, R (1989). *Les villes européennes*, Montpellier-Paris, Éd. La Documentation française, *Datar-Reclus*.

BUCHANAN, C. D. (1963). *Traffic in Towns, a study of the Long Term Problems of Traffic in Urban Areas*, Londres.

CERVERO, R. (1998). *The Transit Metropolis: A Global Inquiry*, Washington, DC, Éd. Island Press.

CHARMES, É. (2011). *La ville émiettée. Essai sur la clubbisation de la vie urbaine*, Paris, Presses Universitaires de France, coll. *La Ville en débat*.

CHOMBART DE LAUWE, P.-H. (1982). *La fin des villes : mythe ou réalité*, Paris, Éd. Calmann-Lévy.

COHEN, J.-L. et HARTMUT, Fr. (dir.) (2013). *Metropolen. Mythen – Bilder – Entwürfe. 1850-1950, Berlin*, Éd. Deutscher Kunstverlag.

CROZET, Y., JOLY, Y. (2006). *La "Loi de Zahavi" : quelle pertinence pour comprendre la construction et la dilatation des espaces-temps de la ville ?*, Paris, Éd. PUCA.

DETHIER, J. (dir.) (1978). *Le temps des gares*, Paris, Centre Georges Pompidou.

DI MÉO (1996). *Les territoires du quotidien*, Paris, Éd. L'Harmattan.

DOLLFUS, O. (1996). *La mondialisation*, Paris, Presses de Sciences Po.

DUPUY, G. (1991). *L'urbanisme des réseaux : théories et méthodes*, Paris, Éd. Armand Colin.

DUPUY, G. (1995). *Les territoires de l'automobile*, Paris, Éd. Économica.

ESTÈBE, Ph., TALANDIER, M. (2005). *La carte politique, instrument de solidarité urbaine ? L'intercommunalité à l'épreuve de la polarisation sociale*, Paris, Éd. PUCA.

GEDDES, P. (1915). *Cities in Evolution: an Introduction to the town planning Movement and to the Study of Civics*, Londres, Éd. Williams Publication.

GHORRA-GOBIN, C. (2015). *La métropolisation en question*, Paris, Presses Universitaires de France, coll. *La ville en débat*.

GOTTMANN, J. (1961). *Megalopolis: The Urbanized Northeastern Seaboard of the United States*, New York, Éd. The Twentieth Century Fund.

GRAFMEYER, Y., JOSEPH, I (1984). *L'École de Chicago. Naissance de l'écologie urbaine*, Paris, Éd. Aubier, *RES Champ urbain*.

GRAVIER, J.-Fr. (1947). *Paris et le désert français*, Paris, Éd. Flammarion.

HALBERT, L. (2010). *L'avantage métropolitain*, Paris, Presses Universitaires de France, coll. *La ville en débat*.

HALL, P. (1966). *The World Cities*, Londres, Éd. Weidenfeld & Nicolson.

HÉRAUD, J.-A., et NONN, H. (2013). *Le développement métropolitain strasbourgeois. Cahiers de l'Association de prospective rhénane*, vol. 6, Strasbourg, Éd. Néothèque.

HOWARD, E. (1902), ELZIERE, Th. et ENGELMANN, J.-J. (trad.) (1969). *Les Cités jardins de demain*, Paris, Éd. Dunod.

HOYT, H. (1933). *One hundred years of land values in Chicago. The relationship of the growth of Chicago to the rise of its land values, 1830-1933*, Chicago, University of Chicago Press.

JOUVE, B., et LEFÈVRE, C. (2003). *Horizons métropolitains*, Lausanne, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, coll. *Logiques territoriales*.

LACOUR, C. et PUISSANT, S. (1999). *La métropolisation : croissance, diversité, fractures*, Paris, Éd. Anthropos-Économica, coll. *Villes*.

LOYER, Fr., PINCHON, J.-Fr., CHÂTELET, A.-M., DE ANDIA, B. (1995). *Autour de l'Opéra : naissance de la ville moderne*, Paris, Éd. Délégation à l'action artistique de la Ville de Paris

LUSSAULT, M. (2013). *L'Avènement du Monde. Essai sur l'habitation humaine de la Terre*, Paris, Éd. du Seuil.

MACKINDER, H. J. (1902). *Great Britain and the British Seas*, Londres, Éd. William Heineman.

MONGIN, O. (2013). *La ville des flux, l'envers et l'endroit de la mondialisation urbaine*, Paris, Éd. Fayard, coll. *Documents et témoignages*.

NEWMAN, P., KENWORTHY, J. (1989). *Cities and automobile. An international sourcebook*, Brookfield, Éd. Glower Technical.

NEWMAN, P., KENWORTHY, J. (1999). *Sustainability and Cities. Overcoming automobile dependence*, Washington D.C., Éd. Island Press.

OFFNER, J.-M. (2020). *Anachronismes urbains*, Paris, Presses de Sciences Po.

PARK, R. E., BURGESS, E. W. ET MCKENZIE, R. D. (1925). *The City*, Chicago, University of Chicago Press.

PERROUX, Fr. (1961). *L'économie du xx^e siècle*, Paris, Presses Universitaires de France.

POULIT, J. (2005). *Le territoire des hommes : la création de richesse, d'emplois et de bien-être au sein d'une planète préservée*, Paris, Éd. François Bourin.

SASSEN, S. (2001). *The Global City: New York, London, Tokyo*, Princeton, Princeton University Press.

SIEVERTZ, Th. (2004). *Entre-ville : une lecture de la Zwischenstadt*, Marseille, Éd. Parenthèse, coll. *Eupalinos / A+U*.

SORIA Y MATA, A. (1913), BENOIT-LEVY, G. (trad.) (1979). *La cité linéaire, nouvelle architecture des villes*, Paris, Éd. CERA.

STÉBÉ, J.-M. et MARCHAL, H. *Traité sur la Ville*, Paris, Éd. PUF.

VODOZ, L., PFISTER-GIAUQUE, B. et JEMELIN, C. (2004). *Les territoires de la Mobilité. L'aire du temps*, Lausanne, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes.

WIEL, M. (1999). *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*, Paris, Éd. Maspero.

WIEL, M. (2002). *Ville et automobile*, Paris, Éd. Descartes.

Thèses

BOZZANI-FRANC, S. (2006). *Grandes Vitesses, Métropolisation et Organisation des territoires : L'apport de l'intermodalité aéro-ferroviaire à grande vitesse au rayonnement métropolitain*, thèse de doctorat en géographie et aménagement, Lille, Université des Sciences et Technologie de Lille-Lille I.

EL HADEF, M. (2016). *De la ville de l'automobile à la ville des transports collectifs : le cas des sites propres bus du sud-est parisien*, thèse de doctorat en urbanisme et aménagement, Paris, Université Paris-Est.

GINGEMBRE, J. (2017). *Vers des territoires métropolisés en réseau ? Le cas émergent du sillon lorrain*, thèse de doctorat en géographie, Nancy, Université de Lorraine.

PAULUS, F. (2004). *Coévolution dans les systèmes de villes : croissance et spécialisation des aires urbaines françaises de 1950 à 2000*, thèse de doctorat en géographie, Paris, Université Paris I-Panthéon-Sorbonne

Littérature grise

BBSR (2011). *Metropolitan areas in Europe*, Bonn, BBSR Online Publikation, N°1/2011, 127 pp.

BRETAGNOLLE, A., LE GOIX, R., VACCHIANI-MARCUZZO, C. (2011). *Métropoles et mondialisation*, Paris, La Documentation française, 63 pp.

BOURDEAU-LEPAGE, L. et HURIOT, J.-M. (2003). *Metropolises. Stability vs. Change*, rapport de recherche, LATEC-Université de Bourgogne-CNRS, 17 pp.

DIJKSTRA, L., POELMAN, H. et VENERI, P. (2019). « The EU-OECD definition of a functional urban area ». In *OECD Regional Development Working Papers*, N°2019-11, 19 pp.

GALLETY, J.-Cl. (coord.) (2013). « Le processus de métropolisation et l'urbain de demain ». In *Essentiel*, N°15, Lyon, Éd. CERTU, 54 pp.

HALBERT, L., CICILLE, P., ROZENBLAT, C. (2012). *Quelles métropoles en Europe ? Des villes en réseau*, Paris, La Documentation Française, 108 pp.

JULLIEN, Ph. (2002). « Onze fonctions pour qualifier les grandes villes ». In *Insee Première*, N°840, 4 pp.

LERCARI, L., VILLAUME, S. (2020). « Les aires d'attraction des villes dans le Grand Est : 87 aires qui regroupent 92% de la population régionale ». In *INSEE Flash Grand Est*, N°40. [En ligne] consulté le 25 octobre 2021. URL : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/4807056>.

ORATE (2007). *Study on Urban Functions*, rapport final de recherche, 253 pp.

Textes de loi

LOI N°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la Solidarité et au renouvellement urbains (SRU). URL : <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000000207538/>.

CHAPITRE 2

Aménager les métropoles avec les trains du quotidien : une reconfiguration des cadres d'action

Articles de presse, articles de presse spécialisée

JEHANNO, A. et MAHUTEAU, V. (2022). « Regards d'experts. RER #1 : Les services express métropolitains ou le retour de la baguette magique ? ». [En ligne] Site internet du SYSTRA, consulté le 14 juillet 2023. URL : https://www.systra.com/expert_insights/les-services-express-metropolitains-ou-le-retour-de-la-baguette-magique/.

LE MONDE, AFP (2022a). « Le patron de la SNCF souhaite 100 milliards d'euros d'investissement sur quinze ans pour participer à la décarbonation des transports ». [En ligne] publié le 14 juillet 2022. URL : https://www.lemonde.fr/economie/article/2022/07/14/le-patron-de-la-sncf-souhaite-100-milliards-d-euros-d-investissement-sur-quinze-ans-pour-participer-a-la-decarbonation-des-transports_6134694_3234.html.

LE MONDE (2022b). « Pour un "new deal" ferroviaire, à la mesure des crises, des défis de nos générations et du changement climatique ». [En ligne] publié le 22 octobre 2022. URL : https://www.lemonde.fr/idees/article/2022/10/22/l-appel-des-presidents-de-15-regions-francaises-pour-un-new-deal-ferroviaire-a-la-mesure-des-crises-des-defis-de-nos-generations-et-du-changement-climatique_6146872_3232.html.

Articles scientifiques, communications et chapitres d'ouvrage

BARON, N. et ROSEAU, N. (2016). « Les gares au miroir de l'urbain ». In *Flux*, N°103-104, pp 1-8.

BARONE, S., OLLIVIER-TRIGALO, M. (2011). « La régionalisation de l'action publique en France au prisme du transport ferroviaire ». In *Politique et Sociétés*, N°2011/2, pp 65-82.

BERTONI, A. et ZAZA, O. (2022). « L'infrastruttura ferroviaria come attore territoriale: strategie e tattiche di riuso nella valle della Roya ». In *Sociologia Urbana e Rurale*, N°128, pp 47-58.

BEYER, A. (2021). « Grandeur, décadence et possible renouveau du réseau ferroviaire secondaire français ». In *Géoconfluences*. [En ligne] publié le 30 novembre 2021, consulté le 20 décembre 2021. URL : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-thematiques/mobilites-flux-et-transports/articles-scientifiques/reseau-ferroviaire-secondaire-france>.

BEYER, A. et LACOSTE, R. (2017). « La transition écologique des territoires urbano-portuaires. Les enseignements de la démarche de reconnexion énergétique engagé entre la ville et le port de Strasbourg ». In *Revue d'économie régionale et urbaine*, N°2017-5, pp 857-880.

BOURSIER-MOUGENOT, I. et OLLIVIER-TRIGALO, M. (1993). « La territorialité du réseau SNCF ». In *Flux*, N°12, pp 19-28.

CHAPELON, L. (1996). « Modélisation multi-échelles des réseaux : vers une plus grande précision de l'accessibilité ». In *Mappemonde*, N°3, pp 28-36.

CLAVAL, P. (2005). « L'étude géographique des réseaux au croisement des théories de la communication et des relations institutionnalisées ». In *Actes du Festival International de Géographie Le monde en réseaux. Lieux visibles, liens invisibles*, Saint-Dié-des-Vosges. [En ligne] consulté le 18 novembre 2019. URL : http://fig-st-die.education.fr/actes/actes_2005/claval/article.htm.

DEBARBIEUX, B. (1999). « L'exploration des mondes intérieurs ». In KNAFOU, R. (dir.). *Géographie, état des lieux*, Paris, Éd. Belin, coll. Mappemonde, pp 371-384.

DEBARBIEUX, B. (2007). « Territoire-territorialité-territorialisation : aujourd'hui encore, et bien moins que demain... ». In VANIER, M. (coord.). *Territoires, territorialité, territorialisation. Controverse et perspectives*, Rennes, Éd. des Presses universitaires de Rennes, pp 75-89.

DI MÉO, G. (2003). « Structure spatiale ». In LÉVY, J. et LUSSAULT, M., *Dictionnaire de la géographie et des espaces des sociétés*, Paris, Éd. Belin, pp 879-880.

DI MEO, G. (2008). « Une géographie sociale entre représentations et action ». In *Montagnes méditerranéennes et développement territorial*, N°23, pp 13-21.

DI MÉO, G. (2012). « La territorialité : une tension régulatrice des contradictions territoriales ». In BECKOUICHE, P., GRASLAND, C., GUÉRIN-PACE, F. et MOISSERON, J.-Y. (dir.), *Fonder les sciences du territoire*, Paris, Éd. Karthala, p 41-52.

DUPUY, G. (1987a). « Les réseaux techniques sont-ils des réseaux ? ». In *L'Espace géographique*, N°16-3, pp 175-184.

DUPUY, G. (1987b). « Vers une théorie territoriale des réseaux : une application au transport urbain ». In *Annales de géographie*, N°538, pp 658-679.

DUPUY, G. (1993). « Géographie et économie des transports ». In *L'Espace géographique*, N°3, pp 193-209.

DUPUY, G. et OFFNER, J.-M. (2005). « Réseau : bilans et perspectives ». In *Flux*, N°62, pp 4-9.

FACCHINETTI-MANNONE, V. (2004). « Les gares TGV périphériques : de nouveaux pôles de développement ? ». In SIINO, C., LAUMIÈRE, F. et LERICHE, F., *Métropolisation et grands équipements structurants*, Toulouse, Presses Universitaires du Mirail, pp 71-84.

FAURE, A. (2004). « Territoires/ Territorialisation ». In BOUSSAGUET, I., JACQUOT, S. et RAVINET, P. (2004). *Dictionnaire des politiques publiques*, Paris, Éd. Les Presses de Science Po, 518 pp, pp 430-436.

GINET, P. (2012). « Le territoire, un concept opératoire pour la Géographie appliquée (à l'aménagement) ». In *Documentaliste – Sciences de l'Information*, N°49, Éd. ADBS, pp 26-27.

GUIHÉRY, L., ROUSSEAU, M.-L. (2023). « Les premiers pas du RER métropolitain transfrontalier de Strasbourg : enseignements des expériences allemandes et suisses pour un renouveau de services ferroviaires métropolitains en France ». In *Allemagne d'Aujourd'hui*, N°244, pp 139-153.

HEIDEGGER, M. (1958a), PRÉAU, A. (trad.) (1993). « Bâtit, habite, penser ». In *Essais et conférences*, 1936-1953, Paris, Éd. Gallimard, coll. *Tel*, pp 170-193.

HEIDEGGER, M. (1958b), PRÉAU, A. (trad.) (1993). « L'homme habite en poète ». In *Essais et conférences*, 1936-1953, Paris, Éd. Gallimard, coll. *Tel*, pp 224-245.

LE BERRE, M. (1992). « Territoire ». In BAILLY, A., FERRAS, R. et PUMAIN, D., *Encyclopédie de géographie*, Paris, Éd. Économica, pp 601-622.

LE BRETON, É. (2006). « Homo mobilis ». In BONNET, M. et AUBERTEL, P., *La ville aux limites de la mobilité*, Paris, Éd. PUF, pp 23-31.

LERESCHE, J.-Ph., SAEZ, G. (1997). « Identités territoriales et régimes politiques de la frontière ». In *Pôle Sud*, N°7, *Élites*, politiques et territoires, pp 27-47.

LÉVY, J. (2003). « Territoire ». In LÉVY, J. et LUSSAULT, M. (dir.) (2003). *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Éd. Belin, 1034 pp, pp 907-910.

LUSSAULT, M. (2014). « Relier/séparer : les jeux humains de la distance », publié le 17 juin 2014 sur le site internet du Collectif-reos, p. 4. [En ligne] consulté le 19 novembre 2019. URL : http://www.collectif-reos.net/2014/06/michel-lussault-relier-separer-les-jeux-humains-de-la-distance.html.

MATHIEU, J.-L., (2003). « von Thünen », In LEVY, J. et LUSSAULT, M. (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Éd. Belin, pp 923-924.

MERLIN, P., (2010). « Aménagement du territoire », In MERLIN P. et CHOAY, F. (dir.), *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, Éd. PUF, pp 42-47.

MICOUD, A. (2000). « Patrimoine et légitimité des territoires. De la construction d'un autre espace et d'un autre temps commun ». In GERBEAUX, F. (2000). *Utopies pour le territoire : cohérence ou complexité ?*, La Tour d'Aigues, Éd. de l'Aube, pp 53-78.

MOINE, A. (2006). « Le territoire comme un système complexe : un concept opératoire pour l'aménagement et la géographie ». In *L'Espace Géographique*, N°2, tome 35, Paris, Éd. Belin, pp 115-132.

MUSSO, P. (2001). « Genèse et critique de la notion de réseau ». In PARROCHIA, D. (dir.), *Penser les réseaux*, Seyssel, Éd. Champ Vallon, 272 pp, pp 194-217.

OFFNER, J.-M. (1993). « Les effets structurants du transport : mythe politique, mystification scientifique ». In *L'Espace géographique*, N°22-3, pp 233-242.

OFFNER, J.-M. (2000). « Réseaux et dynamiques urbaines : le filigrane trompeur des maillages techniques ». In PAQUOT, Th., *La ville et l'urbain, état des savoirs*, Paris, Éd. de la Découverte, pp 137-145.

OFFNER, J.-M. (2003). « Réseau ». In LÉVY, J. et LUSSAULT, M., *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris, Éd. Belin, pp 795-796.

OLLIVIER-TRIGALO, M. (2009). « Politiques de transport : où en sont les Régions ? Actions, doctrines et institutionnalisation ». In *Revue d'Économie Régionale et Urbaine*, N°2009-3, pp 471-490.

PARROCHIA, D. (2001). « La rationalité réticulaire ». In PARROCHIA, D. (dir.), *Penser les réseaux*, Seyssel, Éd. Champ Vallon, 272 pp, pp 7-23.

PINI, G. (1998). « La Géographie des transports ». In BAILLY, A., *Les concepts de la géographie humaine*, Éd. Armand Colin, Paris, pp 135-140.

PLASSARD, Fr. (1988). « Le réseau TGV et les transformations de l'espace : la Région Rhône-Alpes ». In *Les annales de la recherche urbaine*, N°39, pp 112-116.

PLASSARD, Fr. (1993). « Les enjeux territoriaux des transports ». In PLASSARD, Fr., BONNAFOUS, A. et VULIN, B., *Circuler Demain*, Paris, Éd. de l'Aube, pp 49-58.

PLASSARD, Fr. (1997). « Les effets des infrastructures de transport, modèles et paradigmes ». In BURMEISTER, A. et JOIGNAUX, G., *Infrastructures de transport et territoires*, Paris, Éd. de l'Harmattan, pp 39-54.

PUCCI, P. (1999). « Interconnexion et rôle des nœuds d'infrastructures : du sectoriel au général ». In *Flux*, N°38, *Réseaux et territoires en interconnexions*, pp 30-38.

RAFFESTIN, Cl. (1987). « Repères pour une théorie de la territorialité humaine ». In *Cahiers du Groupe Réseaux*, N°7, pp 7-22.

REVELLI, Br. (2020). « Un effet de structuration des territoires ? Le rail comme outil et symbole pour "faire région" en Occitanie ». In *Flux*, N°122, pp 53-68.

SAVY, M. (2017). « Préface ». In BARON, N. et MESSULAM, P., *Réseaux ferrés et territoires. La géographie humaine du chemin de fer, un retour aux sources*, Paris, Presses des Ponts, pp 11-17.

ZEMBRI, P. (1997). « L'émergence des réseaux ferroviaires en France : quand un territoire institutionnel modifié s'impose au territoire fonctionnel ». In *Flux*, N°29, pp 25-40.

Ouvrages scientifiques

BAVOUX, J.-J., BEAUCIRE, F., CHAPELON, L. et ZEMBRI, P. (2005). *Géographie des transports*, Paris, Éd. Armand Colin.

BERQUE, A. (2000). *Écoumène. Introduction à l'étude des milieux humains*, Paris, Éd. Belin.

BERTOLINI, L., SPIT, T. (1998). *Cities on rails: The Redevelopment of Railway Stations and their Surroundings*, Londres, Éd. Routledge.

BRUNET, R., FERRAS, R., THERY, H. (1993). *Les mots de la géographie. Dictionnaire critique*, Paris, Éd. Reclus-La Documentation française.

CALLON, M. et LATOUR, M. (1991). *La Science telle qu'elle se fait. Anthologie de la sociologie des sciences de langue anglaise*, Paris, Éd. La Découverte.

CASTELLS, M. (1998). *La société en réseaux, vol. 1, l'ère de l'information*, Paris, Éd. Fayard.

CLAVAL, P. (1981). *La logique des villes. Essai d'urbanologie*, Paris, Éd. LITEC, coll. *Géographie économique et sociale*.

DERYCKE, P.-H., HURIOT, J.-M. et PUMAIN, D. (dir.) (1996). *Penser la ville — Théorie et modèles*, Paris, Éd. Anthropos.

DI MÉO, G. (1998). *Géographie sociale et Territoires*, Paris, Éd. Nathan.

DUPUY, G. (1991). *L'urbanisme des réseaux : théories et méthodes*, Paris, Éd. Armand Colin.

ÉLIAS, N. (1981). *Qu'est-ce que la sociologie ?*, Aix-en-Provence, Éd. Pandora, coll. Des sociétés.

FRÉMONT, A., CHEVALIER, J., HÉRIN, R. et RENARD, J. (1984). *Géographie sociale*, Paris, Éd. Masson.

GUEZ, A. (dir.) (2020). « *Petites lignes* » ferroviaires, des infrastructures recyclables. *Une exploration*. Paris, Éd. Recherches.

KAUFMANN, V. (2008). *Les paradoxes de la mobilité. Bouger, s'enraciner*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes.

LE CORBUSIER (1971). *La Charte d'Athènes*, Paris, Éd. du Seuil.

LUSSAULT, M. (2007). *L'Homme spatiale, la construction sociale de l'espace humain*, Paris, Éd. Seuil, coll. *La couleur des idées*.

PINCHEMEL, G. et PINCHEMEL, Ph. (1997). *La Face de la Terre : éléments de géographie*, Paris, Éd. Armand Colin.

PUMAIN, D. et OFFNER, J.-M. (1996). *Réseaux et territoires — significations croisées*, Paris, Éd. de l'Aube, coll. *Territoire*.

PUMAIN, D., SAINT-JULIEN, T. (1997). *L'Analyse spatiale : localisations dans l'espace*, Paris, Éd. Armand Colin, coll. *Cursus*.

RAFFESTIN, C. (1984). *Pour une géographie du pouvoir*, Paris, Éd. LITEC, coll. *Géographie économique et sociale*.

ROLLAND-MAY, C. (2000). *Évaluation des territoires : concepts, modèles, méthodes*, Paris, Éd. Hermès.

VIDAL DE LA BLACHE, P. (1921). *Principes de géographie humaine*, Paris, Éd. ENS.

Thèses

BARONE, S. (2008). *Le Train des régions. Régionalisation des transports collectifs et recompositions de l'action publique*, thèse de doctorat en sciences de l'homme et société, Montpellier, Université Montpellier 1.

CERCEAU, J. (2013). *L'écologie industrielle comme processus de construction territoriale : application aux espaces portuaires*, thèse de doctorat en sciences et génie de l'environnement, Saint-Etienne, École nationale supérieur des Mines.

CONESA, A. (2010). *Modélisation des réseaux de transports collectifs métropolitains pour une structuration des territoires par les réseaux : applications aux régions Nord-Pas-de-Calais et Provence-Alpes-Côte d'Azur*, thèse de doctorat en géographie et aménagement, Lille, Université des Sciences et Technologie de Lille-Lille I.

DECOUPIGNY, F. (2000). *Accès et diffusion des visiteurs sur les espaces naturels. Modélisation et simulations prospectives*, thèse de doctorat urbanisme et aménagement de l'espace, Tours, Université François Rabelais.

Littérature grise

HAENEL, H. (1993). *Examen de l'évolution de la situation de la SNCF : finances, missions de service public, relations avec les collectivités locales, rôle dans l'aménagement du territoire*, rapport de la Commission d'enquête, Sénat, 269 pp.

JACQUIN, O., TABAROT, Ph. et PERROT, E. (2021). *Avis N°167 (2021-2022) fait au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable*, Sénat, Paris. [En ligne] publié le 18 novembre 2021. URL : https://www.senat.fr/rap/a21-167-2/a21-167-2.html.

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE (2020). *La Stratégie nationale bas-carbone: la transition écologique et solidaire vers la neutralité carbone*. Paris, MTES, 192 pp.

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE (2021). *Les projets de lignes à grande vitesse en France*. [En ligne] publié le 14 avril 2021, consulté le 18 mai 2022. URL : https://www.ecologie.gouv.fr/projets-lignes-grande-vitesse-en-france.

OBJECTIF RER MÉTROPOLITAINS (2022). « 12 points clef pour réussir les projets de RER Métropolitains ». [En ligne] URL : https://objectifrerm.fr/12-points-cles-pour-reussir-les-projets-de-rer-metropolitains/.

OLLIVIER-TRIGALO, M., DEBIZET, G., FAURE, A., GOURGUES, G., GUÉRANGER, D. et alii (2007). *Six régions à l'épreuve des politiques de transport. Décentralisation, régionalisation ferroviaire et différenciation*, rapport INRETS N°55, 233 pp.

PLASSARD, Fr. (2003). *Transport et Territoire*, La Documentation Française, 95 pp.

RÉGION DE FRANCE (2022). *Les chiffres-clefs des Régions*. URL : https://regions-france.org/chiffres-cles-des-regions/.

RÉGION GRAND EST (2021). *Guide d'aménagement des points d'arrêt ferroviaires TER*, 85 pp.

ROCHE, P.-A., MEGRAUD, M. et RITZ, D. (2018). *Mobilités du quotidien : répondre aux urgences et préparer l'avenir, synthèse du rapport du Conseil d'orientation des infrastructures à la ministre chargée des transports*, Paris, MTES, 19 pp. URL : https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/2018.02.01_synthese_rapport_conseil_d_orientation_des_infrastructures_0.pdf.

SAVY, M. (dir.) (2009). *Questions clés pour le transport en Europe*, Paris, Conseil national des transports, Observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe, La Documentation Française.

SNCF RÉSEAU (2020). *Étoiles ferroviaires et services express métropolitains. Schéma directeur*. Paris, Éd. SNCF RÉSEAU, 72 pp.

SNCF RÉSEAU (2021). *Lignes de desserte fine du territoire : une nouvelle méthode pour les projets de modernisation*. [En ligne] édition de mai 2021, consulté le 17 juillet 2021. URL : https://www.sncf-reseau.com/sites/default/files/2021-07/Guide_LDFT_2021.pdf.

SPINETTA, J.-C. (2018). *L'avenir du transport ferroviaire*, Rapport au Premier Ministre, 127pp.

Textes de loi

ARAFER (2023). *Le transport ferroviaire. Du 1^{er} au 4^e paquet ferroviaire*. [En ligne] site de l'autorité de régulation des transports. URL : https://www.autorite-transport.fr/le-ferroviaire/le-cadre-juridique/les-paquets-ferroviaires/en-savoir-plus-sur-les-paquets-ferroviaires/.

COMMISSION EUROPEENNE (2001). *Directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité*. URL : https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32001L0014:FR:HTML.

LOI N°82-1153 du 30 décembre 1982 d'Orientation des transports intérieurs (LOTI). URL : https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/LEGITEXT000006068730/.

LOI N°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la Solidarité et au renouvellement urbains (SRU). URL : https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000000207538/.

LOI constitutionnelle N°2003-276 du 28 mars 2003 relative à l'Organisation décentralisée de la République (1). URL : https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000000601882/2020-11-17/.

LOI N°2014-872 du 4 août 2014 portant Réforme ferroviaire (1). URL : https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000029330511.

LOI N°2018-515 du 27 juin 2018 pour un Nouveau pacte ferroviaire. URL : https://www.legifrance.gouv.fr/dossierlegislatif/JORFDOLE000036708397/.

LOI N°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'Orientation des mobilités (LOM). URL : https://www.legifrance.gouv.fr/dossierlegislatif/JORFDOLE000037646678/.

Proposition de LOI N°1166 relative aux Services express régionaux métropolitains (SERM). URL : https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/16/textes/l16b1166_proposition-loi.

Discours, conférences et communiqués de presse

MACRON, E. (2017). *Déclaration de M Emmanuel MACRON, Président de la République, sur la nouvelle ligne TGV Paris-Rennes et sur le développement des infrastructures de transport dans les territoires*, à Rennes le 1^{er} juillet 2017. [En ligne] consulté le 8 mars 2021. URL : https://www.vie-publique.fr/discours/203088-declaration-de-m-emmanuel-macron-president-de-la-republique-sur-la-no.

MACRON, E. (2022, 27 novembre). *Je réponds à vos questions sur l'écologie, la suite* [Vidéo]. YouTube (00:07:08-00:09:02). URL : https://www.youtube.com/watch?v=_FmtLxUk5C4&ab_channel=EmmanuelMacron.

MATIGNON (2023). Discours de la Première ministre Élisabeth BORNE — Remise du rapport du Conseil d'orientation des infrastructures (COI) et présentation d'un plan d'avenir pour les transports. [En ligne] publié le 24 février 2023. URL : https://www.gouvernement.fr/discours/discours-de-la-premiere-ministre-elisabeth-borne-remise-du-rapport-du-conseil-dorientation-des-infrastructures-coi-et-presentation-dun-plan-davenir-pour-les-transport.

DEUXIÈME PARTIE

Strasbourg, laboratoire d'une construction métropolitaine autour des mobilités ferroviaires

Articles scientifiques

ARAB, N., IDT, J., LEFEUVRE, M.-P. (2009). « Actions publiques métropolitaines : entre concurrences et coopérations ». In BOURDIN, A. et PROST, R. (dir.). *Projets et stratégies urbaines : regards comparatifs*, Marseille, Éd. Parenthèses, 256 pp, pp 188-202.

DURAN, P., THOENIG, J.-Cl., (1996). « L'État et la gestion publique territoriale ». In *Revue française de sciences politiques*, N°46,pp 580-623.

Ouvrages scientifiques

CAGÉ, A. (2021). *Des marges au centre : mettre le respect au cœur des relations métropolitaines*, Paris, Éd. Autrement, coll. POPSU.

DEVISME, L. et FORT-JACQUES, Th. (2022). *Transformations de l'action publique métropolitaine. Le laboratoire nantais et ses nouveaux objets*, Paris, Éd. Autrement, coll. POPSU.

LEFEVRE, Chr. (2009). *Gouverner les métropoles*, Paris, Éd. L.G.D.J. L'extenso, coll. *Politiques locales*.

VANIER, M. (2008). *Le pouvoir des territoires — Essai sur l'interterritorialité*, Paris, Éd. Économica Anthropos.

Documents de planification

EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG (2019 a). *Projet d'aménagement et de développement durable*, 57 pp.

SYNDICAT MIXTE DU SCOTERS (2016). *Projet d'aménagement et de développement durable*, 33 pp.

Littérature grise

AHMED IBIRO, I. (2017). *Étude prospective sur le développement de l'offre ferroviaire périurbaine de l'Eurométropole de Strasbourg*, Université de Strasbourg, Faculté de Géographie et d'Aménagement, Master 1, ASTUS et FNAUT ALSACE, 70 pp.

Textes de loi, décisions et délibérations institutionnelles

LOI N°2014-58 du 27 janvier 2014 de Modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (1) (MAPTAM). URL : https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000028526298/.

Proposition de LOI N°1166 relative aux Services express régionaux métropolitains (SERM). URL : https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/16/textes/l16b1166_proposition-loi.

RÉGION GRAND EST (2019). *Délibération N°19SP-1125 du 20 juin 2019 : Réseau Express Métropolitain de Strasbourg — Projet d'aménagement autour du nœud ferroviaire*. [En ligne] consulté le 17 août 2022. URL : https://www.grandest.fr/deliberations/.

RÉGION GRAND EST (2020). *Délibération N°20CP-1792 du 27 novembre 2020 : CPER 2015-2020 Études pour le développement du Réseau Express Métropolitain de Strasbourg*. [En ligne]. URL : https://www.grandest.fr/deliberations/.

RÉGION GRAND EST (2021). *Délibération N°21CP-978 du 19 novembre 2021 : Financement de six études ferroviaires dans le cadre du projet de Réseau Express Métropolitain Européen de Strasbourg au titre du CPER 2015-2022*. [En ligne]. URL : https://www.grandest.fr/deliberations/.

RÉGION GRAND EST (2022). *Délibération N°22SP-356 du 27 janvier 2022 : Réseau Express Métropolitain Européen Strasbourgeois — Protocole d'Accord avec l'Eurométropole de Strasbourg*. [En ligne]. URL : https://www.grandest.fr/deliberations/.

CHAPITRE 3

Aux origines du REME, le Grenelle des Mobilités (2017-2020) : objets, acteurs et régulation d'un processus de construction métropolitaine

Articles de presse, articles de presse spécialisée

AGENCE FRANCE-PRESSE (2019). « Pollution de l'air : la France condamnée pour dépassement systématique du seuil de dioxyde d'azote, Strasbourg concerné ». [En ligne] consulté le 3 août 2022. URL : https://www.dna.fr/france-monde/2019/10/24/depus-2010-la-france-depasse-systematiquement-le-seuil-limite-de-dioxyde-d-azote.

THIERY, X. (2023). « Un manifeste franco-allemand en faveur du rail européen ». In *Les Dernières Nouvelles d'Alsace*, édition du 20 janvier 2023.

Articles scientifiques, communications et chapitres d'ouvrage

BOURDIN, A (2015). « L'action métropolitaine, version française ». In *Espaces et Sociétés*, N°160-161, pp 173-187.

GUILLEMOT, L. CHAVINIER, E., LEVY, J. ET BEAUDE, B. (2010). « Little Big City ». In *L'information géographique*, N°74, pp 105-128.

MORETTO, S. (2009). « L'expertise d'usage au défi de la concertation : quelles marges de manœuvre pour les usagers des transports ? », communication lors des *Premières journées doctorales sur la participation du public et la démocratie participative*, ENS-Lyon, 27-28 novembre 2009. [En ligne] consulté le 7 septembre 2022. URL : https://www.participation-et-democratie.fr/system/files/06Sabrina%20Moretto.pdf.

NAHRATH, S. et VARONE, Fr. (2007). « Les espaces fonctionnels comme changements d'échelles de l'action publique ». In FAURE, A., LERESCHE, J.-Ph., MULLER, P. et NAHRATH, S. (dir.). *Action publique et changements d'échelles : les nouvelles focales politiques*, Paris, Éd. L'Harmattan, 380 pp, pp 235-249.

Ouvrages scientifiques

BOURDIN, A. (2020). *Penser la métropole post-carbone et la faire*. Paris, Éd. PUCA, 70 pp.

BROWN, L., REIX, F., GONZALEZ, A., GODIER, P. et MAUTRAY, M. (2022). *La métropole coopérative et ses ressources. Récits sur la gestion de l'eau et de l'alimentation à Bordeaux*, Paris, Éd. Flammarion-Autrement, coll. *Les Cahiers POPSU*.

DUPUY, G. (1991). *L'urbanisme des réseaux : théories et méthodes*, Paris, Éd. Armand Colin.

JAILLET, M.-C. (2021). *De la "saison 2" à la "saison 3", qu'avons-nous appris et que nous reste-t-il à apprendre ?, note d'orientation*, troisième séminaire du conseil stratégique du programme POPSU *Métropoles*, 30 et 31 août 2021, Éd. POPSU.

ROSSANO, Fr., STEINER Br., BEYER, A. et HERAUD, J.-A. (2021). *De la ville-port à la métropole fluviale - Un portulan pour Strasbourg*, Paris, Éd. Autrement, coll. *Les Cahiers POPSU*.

Discours, manifestes, conférences et communiqués de presse

BOUBA-OLGA, O. (2019). « Pour un nouveau récit territorial ». Conférence dans le cadre du colloque POPSU *La recherche pour et avec les petites villes*, 14 novembre 2018, Paris, Éd. Autrement, coll. *Les conférences POPSU*.

BRUGÈRE, F. (2021). « Pour une métropole hospitalière ». Conférence dans le cadre du colloque POPSU *Pour des métropoles résilientes. Métropoles en transition cherchent trajectoires territoriales*, 21-22 janvier 2021, Paris, Éd. POPSU, 26 pp.

EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG *et alii* (2023). *Le Rhin supérieur, la clef d'un réseau ferroviaire européen à la hauteur du défi climatique et social*, 6 pp.

FLEURY, C. (2021). « Habiter le monde de l'Anthropocène ». Conférence dans le cadre du colloque POPSU *Pour des métropoles résiliente. Métropoles en transition cherchent trajectoires territoriales*, 21-22 janvier 2021, Paris, Éd. POPSU, 27 pp.

LAURENT, É. (2021). « La métropole coopérative : éléments d'analyse et de mesure ». Conférence dans le cadre du colloque POPSU *Pour des métropoles résilientes. Métropoles en transition cherchent trajectoires territoriales*, 21-22 janvier 2021, Paris, Éd. Autrement, coll. *Les conférences POPSU*.

Thèses

ARAB, N. (2004). *L'activité de projet dans l'aménagement urbain. Processus d'élaboration et modes de pilotage : les cas de la ligne B du tramway strasbourgeois et d'Odysseum à Montpellier*, thèse de doctorat en urbanisme et aménagement, Marne-la-Vallée, École Nationale des Ponts et Chaussées.

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 et allemandes en matière de transport*, thèse de doctorat en aménagement de l'espace et urbanisme, Toulouse, Université de Toulouse Jean Jaurès.

MORETTO, S. (2012). *L'expertise d'usage, une nouvelle légitimité pour la concertation : application aux déplacements urbaines*, thèse de doctorat en aménagement de l'espace et urbanisme, Paris, Université Paris-Est.

Littérature grise

AHMED IBIRO, I. (2017). *Étude prospective sur le développement de l'offre ferroviaire périurbaine de l'Eurométropole de Strasbourg*, Université de Strasbourg, Faculté de Géographie et d'Aménagement, Master 1, ASTUS et FNAUT ALSACE, 70 pp.

ASTUS (2019). *Actes du colloques. Regards croisés : mobilité et réseaux de transport des grandes agglomérations du Rhin supérieur*, 66 pp.

KAUFMANN, V. et BARBEY, J. (2004). *Politique des transports : un état des lieux de la recherche*, rapport final DRAST-PREDIT, 98 pp.

INSEE (2019). « Analyses Grand-Est. Quatre actifs sur dix quittent chaque jour leur intercommunalité pour aller travailler ». [En ligne] consulté le 29 juillet 2022. URL : https://www.insee.fr/fr/statistiques/4207097.

SNCF RÉSEAU (2020). *Schéma directeur : étoiles ferroviaires et services express métropolitains*, 72 pp.

Documents de planification, connaissance du territoire

ADEUS (2014). « L'usage de la voiture particulière au rythme des pendulaires ». In *Les Notes de l'ADEUS*, N°144, 8 pp.

ADEUS (2017). *Pour un Grenelle des Mobilité : ouvrons le débat !*, 28 pp.

ADEUS (2018). *Grenelle des Mobilités : à l'heure des choix*, 12 pp.

ADEUS (2019a). *Réaménagement des territoires autour de l'A35 : synthèses de diagnostic et d'enjeux*, 12 pp.

ADEUS (2019c). *Grenelle des Mobilités : les fiches actions*, 43 pp.

ADEUS (2020). *Grenelle des Mobilités : le point sur la démarche*, 16 pp.

EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG (2019a). *Projet d'aménagement et de développement durable*, 57 pp.

EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG, DIRECTION DES MOBILITÉS (2022a). *La révolution des mobilités*, 39 pp.

FÉDÉRATION NATIONALE DES AGENCES D'URBANISME — FNAU (2019). « Regards extérieurs sur le réaménagement des abords de l'A35 », In *Club projet urbain et paysage*, N°16, 38 pp.

SRADDET (2017). *Eurométropole de Strasbourg : portrait d'agglomération*, 8 pp.

SRADDET (2019). *Annexe N°2 : diagnostic thématique transport de voyageurs*, 74 pp.

Textes de loi, décisions et délibérations institutionnelles

CONSEIL D'ÉTAT (2021). « Pollution de l'air : le Conseil d'État condamne l'État à payer 10 millions d'euros ». [En ligne] consulté le 4 août 2022. URL : https://www.conseil-etat.fr/actualites/pollution-de-l-air-le-conseil-d-etat-condamne-l-etat-a-payer-10-millions-d-euros.

LOI N°2014-58 du 27 janvier 2014 de Modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (1) (MAPTAM). URL : https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000028526298/.

LOI N°2015-991 du 7 août 2015 portant Nouvelle organisation territoriale de la République (1) (NOTRÉ). URL : https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000030985460/.

LOI N°2018-515 du 27 juin 2018 pour un Nouveau pacte ferroviaire. URL : https://www.legifrance.gouv.fr/dossierlegislatif/JORFDOLE000036708397/.

LOI N°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'Orientation des mobilités (LOM). URL : https://www.legifrance.gouv.fr/dossierlegislatif/JORFDOLE000037646678/.

CHAPITRE 4

Le Réseau express métropolitain et européen (REME), levier d'une reterritorialisation autour du rail

Articles de presse, articles de presse spécialisée

BALZINGER, C. (2022). « REME : Strasbourg veut faire du train un transport en commun comme les autres ». In *ACTU Strasbourg*. [En ligne] publié le 4 février 2022. URL : https://actu.fr/grand-est/strasbourg_67482/rem-e-strasbourg-veut-faire-du-train-un-transport-en-commun-comme-les-autres_48434632.html.

COCQUET, M. (2019). « Strasbourg — La ville invente son RER ». In *Le Point*, édition du 14 mars 2019. [En ligne] consulté le 9 septembre 2022. URL : https://www.lepoint.fr/villes/strasbourg-la-ville-invente-son-rer-14-03-2019-2300926php.

GÉRARD, J.-Fr. (2022a). « Irréalizable en l'état, le "RER strasbourgeois" sera lancé en deux temps ». In *Rue 89 Strasbourg*. [En ligne] publié le 2 mai 2022. URL : https://www.rue89strasbourg.com/rer-strasbourg-retard-233379.

GÉRARD, J.-Fr. (2022b). « Des agents SNCF racontent les dysfonctionnements qui énervent les voyageurs et la Région Grand Est ». In *Rue 89 Strasbourg*. [En ligne] publié le 2 mai 2022. URL : https://www.rue89strasbourg.com/agents-sncf-dysfonctionnements-region-grand-est-233262.

KREMPP, G. (2018). « Fin 2019, sept guichets SNCF de moins à Strasbourg ». In *Rue 89 Strasbourg* [En ligne]. Publié le 29 août 2018. URL : https://www.rue89strasbourg.com/fin-2019-guichets-gare-sncf-strasbourg-141003.

KREMPP, G. (2021a). « Magasins agrandis, terrasses et restaurant haut de gamme… La future gare de Strasbourg sera un centre commercial ». In *Rue 89 Strasbourg* [En ligne]. Publié le 18 avril 2021. URL : https://www.rue89strasbourg.com/magasins-agrandis-terrasses-et-restaurant-haut-de-gamme-la-future-gare-de-strasbourg-sera-un-centre-commercial-205275.

KREMPP, G. (2021b). « Pour l'Eurométropole, "la future gare de Strasbourg oublie les voyageurs" ». In *Rue 89 Strasbourg* [En ligne]. Publié le 29 septembre 2021. URL : https://www.rue89strasbourg.com/pour-leurometropole-la-future-gare-de-strasbourg-oublie-les-voyageurs-218118.

MIRGUET, O. (2021). « Grand Est. Une SPL pour piloter l'ouverture à la concurrence des TER ». In *La Lettre du Cheminot*. [En ligne] publié le 16 mai 2021. URL : https://www.lettreducheminot.fr/ter/grand-est-une-spl-pour-piloter-louverture-a-la-concurrence-des-ter/.

Articles scientifiques, communications et chapitres d'ouvrage

ARAB, N., IDT, J., LEFEUVRE, M.-P. (2009). « Actions publiques métropolitaines : entre concurrences et coopérations ». In BOURDIN, A. et PROST, R. (dir.). *Projets et stratégies urbaines : regards comparatifs*, Marseille, Éd. Parenthèses, 256 pp, pp 188-202.

BOURDIN, A. (2015). « L'action métropolitaine, version française ». *In Espaces et sociétés*, N°160-161, PP 173-187.

DEBIZET, G. (2007). « Les projets ferroviaires des Régions dans les aires métropolitaine. Des histoires d'arènes ». *In Six régions à l'épreuve des politiques de transport. Décentralisation, régionalisation ferroviaire et différenciation*, rapport INRETS N°55, 233 pp, pp 47-59.

DURAN, P., THOENIG, J.-Cl., (1996). « L'État et la gestion publique territoriale ». *In Revue française de sciences politiques*, N°46, pp 580-623.

FORTHOFFER, J. (2022). « Note de travail sur les mobilités : un RER pour l'Eurométropole de Strasbourg ». *In Les Notes de l'Association de Prospective Rhénane*, 12 pp.

FRÈRE, S., MÉNERAULT, Ph. et ROUSSEL, I. (2000). « PDU et dynamique des institutions à Lille et à Valenciennes ». *In Recherche — Transports — Sécurité*, vol. 69, pp 22-34.

GUILLEMOT, L. CHAVINIER, E., LEVY, J. ET BEAUDE, B. (2010). « Little Big City ». *In L'information géographique*, N°74, pp 105-128.

JOUVE, B. (2004). « Gouvernance et décentralisation : les masques tombent enfin ». *In EspacesTemps.net*. [En ligne] publié le 17 janvier 2004, consulté le 7 juin 2022. URL : http://espacestemp.net/document522.html.

LE GALÈS, P. (1995). « Du gouvernement des villes à la gouvernance urbaine ». *In Revue française de science politique*, vol. 45, N°1, pp 57-95.

OFFNER, J.-M., avec la collaboration de MÉNERAULT, Ph. et SACHET, S. (2002). « Les transports urbains : entre secteurs, réseaux et territoires ». *In Annuaire 2002 des collectivités locales*, Grala, Éd. CNRS, pp. 169-184.

PINSON, G. (2010). « La gouvernance des villes françaises. Du schéma centre-périphérie au régimes urbains ». *In ARPoS*, N°32, « Pôle Sud », pp 73-92.

RICHER, C., HASIAK, S. et JOUVE, N. (2021). « Les syndicats mixtes de transport de la loi SRU : un outil de la gouvernance interterritoriale des mobilités ? ». *In Flux – Cahiers scientifiques internationaux de Réseaux et territoires*, N°83, pp 51-67.

SUTTON, K. et VARLET, J. (2015). « Le RER en Suisse, entre accompagnateur de métropolisation et incubateur de métropoles ». *In Géotransport*, N°5-6, « Transport et métropolisation », pp 115-134

THOENIG, J.Cl. (2005). « Pour une épistémologie des recherches sur l'action publique ». *In FILÂTRE*, D. et de TERSSAC, G. (2005). *Les dynamiques intermédiaires au cœur de l'action publique*, Toulouse, Éd. Octarès, pp 285-306.

Ouvrages scientifiques

DEVISME, L. et FORT-JACQUES, Th. (2022). *Transformations de l'action publique métropolitaine. Le laboratoire nantais et ses nouveaux objets*, Paris, Éd. Autrement, coll. *POPSU*.

FRIEDBERG, E. (1993). *Le pouvoir et la règle. Dynamiques de l'action organisée*, Paris, Éd. Le Seuil.

LEFEUVRE, M.-P. (2016). *Faire métropole : de nouvelles règles du jeu ?*, Paris, Éd. du Moniteur, coll. *POPSU*.

VANIER, M. (2008). *Le pouvoir des territoires — Essai sur l'interterritorialité*, Paris, Éd. Économica Anthropos.

Discours, manifestes, conférences et communiqués de presse

RÉGION GRAND EST (2021). *Communiqué de presse : La Région Grand Est et l'Eurométropole de Strasbourg renforcent leur coopération en faveur d'une aire métropolitaine plus mobile, plus interconnectée et plus écologique*. [En ligne] publié le 19 mars 2021. URL : https://www.grandest.fr/wp-content/uploads/2021/03/03-19-21-cpresse-mobilites-regionems-2.pdf.

RÉGION GRAND EST (2022). « RER strasbourgeois : la capitale européenne au cœur d'un des meilleurs réseaux de transport en Europe ». [En ligne] consulté le 6 octobre 2022. URL : https://www.grandest.fr/actualites/rer-strasbourgeois-la-capitale-europeenne-au-coeur-dun-des-meilleurs-reseaux-de-transport-en-europe/amp/.

Thèses

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 et allemandes en matière de transport*, thèse de doctorat en aménagement de l'espace et urbanisme, Toulouse, Université de Toulouse Jean Jaurès.

Littérature grise

AHMED IBIRO, I. (2017). *Étude prospective sur le développement de l'offre ferroviaire périurbaine de l'Eurométropole de Strasbourg*, Université de Strasbourg, Faculté de Géographie et d'Aménagement, Master 1, ASTUS et FNAUT ALSACE, 70 pp.

HAENEL, H. (1993). *Examen de l'évolution de la situation de la SNCF : finances, missions de service public, relations avec les collectivités locales, rôle dans l'aménagement du territoire*, rapport de la Commission d'enquête, Sénat, 269 pp.

MARITON, H. (2008). *Rapport d'information sur les péages ferroviaires*. Assemblée Nationale, Commission des finances, de l'économie générale et du plan, 48 pp.

OLLIVIER-TRIGALO, M., DEBIZET, G., FAURE, A., GOURGUES, G., GUÉRANGER, D. *et alii* (2007). *Six régions à l'épreuve des politiques de transport. Décentralisation, régionalisation ferroviaire et différenciation*, rapport INRETS N°55, 233 pp.

Documents de planification, connaissance du territoire

ADEUS (2016). « Offre et demande TER dans le Bas-Rhin. Quelle adéquation pour l'accès à l'Eurométropole ? ». *In Notes de l'ADEUS*, N°230, 8 pp.

ASTUS (2020). *PEM de la gare de Vendenheim : diagnostic sur l'accessibilité effectué le 25 novembre 2020*, 7 pp.

ASTUS (2020). *PEM de la gare de Lingolsheim : diagnostic sur l'accessibilité effectué le 26 novembre 2020*, 10 pp.

ASTUS (2021). *État des lieux des PEM sur les gares et haltes TER de l'Eurométropole de Strasbourg*, 30 pp.

CODIR REME (2023). *État d'avancement du lancement au 3 février 2023*, 17 pp.

ENTRAINMUNDO (2020). *Demandes pour l'amélioration des équipements de la gare de Mundolsheim et de ses abords*, 22 pp.

EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG (2019b). *Plan local d'urbanisme*, tome 3, « Programme d'orientation et d'action », 270 pp, pp 224-225.

Textes de loi, décisions et délibérations institutionnelles

ARAFER (2014). « Fenêtre d'indisponibilité ». *In Document de référence du réseau*. [En ligne] consulté le 22 août 2022. URL : https://www.autorite-transport.fr/glossaire/fenetre-dindisponibilite/.

ARAFER (2019). *Décision N°2019-059 du 3 octobre 2019 portant mise en demeure de SNCF RÉSEAU pour méconnaissance de la décision N°2014-023 du 18 novembre 2014 relative à la réservation et à l'utilisation par SNCF RÉSEAU de capacités pour les travaux*. [En ligne] consulté le 22 août 2022. URL : https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2019/10/decision-2019-059-version-publique.pdf.

COMMISSION EUROPEENNE (2001). *Directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité*. URL : https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32001L0014:FR:HTML.

EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG (2019c). Délibération N°28 du 29 novembre 2019. *Études et travaux des Pôles d'échanges multimodaux (PEM) de l'Eurométropole de Strasbourg sur la période 2020-2025*.

EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG (2021). Délibération N°E-2021-511 du 7 mai 2021. *Pacte pour une nouvelle politique ambitieuse des mobilités sur le bassin de vie de l'Eurométropole : schéma directeur des mobilités entre la Région Grand Est et l'Eurométropole de Strasbourg. Désignation d'un-e représentant-e de l'Eurométropole de Strasbourg au Conseil d'Administration de la SPL Grand Est Mobilités*.

EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG (2022b). Délibération N°E-2022-671 du 28 juin 2022. *Réseau Express Métropolitain Européen — Lancement de la concertation préalable à l'aménagement du Hub Multimodal de Strasbourg — Secteur Halles et arrière gare*.

LOI N°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la Solidarité et au renouvellement urbains (SRU). URL : https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000000207538/.

LOI N°2015-991 du 7 août 2015 portant Nouvelle organisation territoriale de la République (1) (NOTRÉ). URL : https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000030985460/.

LOI N°2018-515 du 27 juin 2018 pour un Nouveau pacte ferroviaire. URL : https://www.legifrance.gouv.fr/dossierlegislatif/JORFDOLE000036708397/.

LOI N°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'Orientation des mobilités (LOM). URL : https://www.legifrance.gouv.fr/dossierlegislatif/JORFDOLE000037646678/.

RÉGION GRAND EST, EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG (2021). *Schéma directeur des mobilités*, 26 pp.

RÉGION GRAND EST, EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG (2022). *Protocole d'accord REME ferroviaire*, 6 pp.

CONCLUSION GÉNÉRALE ET PERSPECTIVES

Articles de presse, articles de presse spécialisée

FINEZ, J. et QUESSETTE, L. (2018). « Au-delà des mythes ferroviaires, le rail ce bien commun ». *In Le Monde*, avril 2018.

Articles scientifiques, communications et chapitres d'ouvrage

ARAB, N. (2012). « La construction métropolitaine au défi de la coopération entre acteurs publics locaux ». Communication lors de la conférence internationale *Gouverner la métropole : pouvoirs et territoires, bilans et directions de recherche*, Paris, 28-30 novembre 2012.

ARAB, N., IDT, J. et LEFEUVRE, M.-P. (2009). « Actions publiques métropolitaines : entre concurrences et coopérations ». In BOURDIN, A. et PROST, R. (dir.). *Projets et stratégies urbaines : regards comparatifs*, Marseille, Éd. Parenthèses, 256 pp, pp 188-202.

ARAB, N., IDT, J. et LEFEUVRE, M.-P. (2015). « L'inter-institutionnalité technique au cœur de la construction métropolitaine ». In *Espace et Société*, N°160-161, pp 189-203

BOURDIN, A. (2015). « L'action métropolitaine, version française ». In *Espaces et sociétés*, N°160-161, pp 173-187.

DUPUY, G. (1987a). « Les réseaux techniques sont-ils des réseaux ? ». In *L'Espace géographique*, N°16-3, pp 175-184.

DUPUY, G. (1987b). « Vers une théorie territoriale des réseaux : une application au transport urbain ». In *Annales de géographie*, N°538, pp 658-679.

MAULAT, J. (2012). « Développement du transport ferroviaire périurbain et mutation des référentiels de l'action publique. Vers une cohérence renouvelée entre réseau ferré et territoire ? Le cas de la ligne C dans la métropole toulousaine ». In *Revue géographique de l'Est*, vol. 52, N°1-2, [En ligne] consulté le 7 septembre 2022. URL : <https://journals.openedition.org/rge/3587>.

NAHRATH, S. et VARONE, Fr. (2007). « Les espaces fonctionnels comme changements d'échelles de l'action publique ». In FAURE, A., LERESCHE, J.-Ph., MULLER, P. et NAHRATH, S. (dir.). *Action publique et changements d'échelles : les nouvelles focales politiques*, Paris, Éd. L'Harmattan, 380 pp, pp 235-249.

Ouvrages scientifiques

BOUBA-OLGA, O. (2019). « Pour un nouveau récit territorial ». Conférence dans le cadre du colloque POPSU *La recherche pour et avec les petites villes*, 14 novembre 2018, Paris, Éd. Autrement, coll. *Les conférences POPSU*.

JAILLET, M.-C. (2021). *De la "saison 2" à la "saison 3", qu'avons-nous appris et que nous reste-t-il à apprendre ?*, note d'orientation, troisième séminaire du conseil stratégique du programme POPSU *Métropoles*, 30 et 31 août 2021, Éd. POPSU.

NEWMAN, P., KENWORTHY, J. (1989). *Cities and automobile. An international sourcebook*, Brookfield, Éd. Glower Technical.

NEWMAN, P., KENWORTHY, J. (1989). *Sustainability and Cities. Overcoming automobile dependence*, Washington D.C., Éd. Island Press.

Textes de loi, décisions et délibérations institutionnelles

LOI N°2014-58 du 27 janvier 2014 de Modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (1) (MAPTAM). URL : <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000028526298/>.

LOI N°2015-991 du 7 août 2015 portant Nouvelle organisation territoriale de la République (1) (NOTRÉ). URL : <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000030985460/>.

LOI N°2018-515 du 27 juin 2018 pour un Nouveau pacte ferroviaire. URL : <https://www.legifrance.gouv.fr/dossierlegislatif/JORFDOLE000036708397/>.

LOI N°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'Orientation des mobilités (LOM). URL : <https://www.legifrance.gouv.fr/dossierlegislatif/JORFDOLE000037646678/>.

Proposition de LOI N°1166 relative aux Services express régionaux métropolitains (SERM). URL : https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/16/textes/l16b1166_proposition-loi.

RÉGION GRAND EST, EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG (2021). *Schéma directeur des mobilités*, 26 pp.

RÉGION GRAND EST, EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG (2022). *Protocole d'accord REME ferroviaire*, 6 pp.

TABLE DES SIGLES ET DES ACRONYMES

Cette section explicite certains sigles et acronymes utilisés dans les pages qui suivent. Le signe typographique † indique que l'entité en question n'existe plus sous la forme définie ici.

AAV. Aire d'attraction d'une ville (INSEE).

ADEUS. Agence de d'urbanisme de Strasbourg Rhin Supérieur, autrefois Agence d'urbanisme et de développement de l'agglomération strasbourgeoise.

AMM. Archipel métropolitain / mégapolitain mondial.

AOT †. Autorité organisatrice des transports. Aujourd'hui **AOMD.** Autorité organisatrice des mobilités durables.

AOTU †. Autorité organisatrice des transports urbains.

ASTUS. Association des usagers des transports urbains de l'agglomération strasbourgeoise.

BBSR. *Das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung.*

BHNS. Bus à haut niveau de service.

CA. Communauté d'agglomération.

CCI. Chambre du commerce et de l'industrie.

CD67 †. Conseil départemental du Bas-Rhin. Aujourd'hui **CEA.** Collectivité européenne d'Alsace.

CERTU †. Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques. Aujourd'hui **CEREMA.** Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement.

CES †. Conseil économique et social. Aujourd'hui **CESE.** Conseil économique, social et environnemental.

CESER. Conseil économique, social et environnemental régional.

CFDT. Confédération française démocratique du travail.

CFM. Cadres des fonctions métropolitaines (INSEE).

CGCT. Code général des collectivités territoriales.

CGDD. Commissariat général au développement durable.

CGEDD. Conseil général de l'environnement et du développement durable.

COM'COM. Communauté de communes.

COP21. Conférence des parties 21.

COFIL. Comité de pilotage politique.

COPRO. Comité de projet technique.

COTECH. Comité technique stratégique.

CPER. Contrat de plan État-Région.

CSP. Catégories socio-professionnelles (INSEE).

CTBR. Compagnie des transports du Bas-Rhin.

CTS. Compagnie des transports strasbourgeois.

CU. Communauté urbaine.

CUS †. Communauté urbaine de Strasbourg. Devenue Eurométropole de Strasbourg.

DATAR †. Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale.

DB. Deutsche Bahn.

DMT †. Direction de la mobilité et des transports de l'Eurométropole de Strasbourg. Puis **DMEPN †.** Direction de la mobilité et des espaces publics et naturels de l'Eurométropole de Strasbourg. Actuellement, **DM.** Direction de la Mobilité.

DOO. Document d'orientation et d'objectifs (SCOT).

DRÉAL. Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement.

ÉLAN. Loi portant Évolution du logement, de l'aménagement et du numérique.

EMA. Enquête ménage allégée.

EMD. Enquête ménage-déplacement.

EMS. Emplois métropolitains supérieurs (INSEE).

EPCI. Établissement public de coopération intercommunale.

ÉPIC. Établissements publics à caractère industriel et commercial.

ERTMS. *European rail traffic management system*, système européen de gestion du trafic ferroviaire.

FIAT. Fonds d'intervention pour l'aménagement du territoire.

FNAU. Fédération nationale des agences d'urbanisme.

FNAUT GRAND EST. Fédération nationale des associations d'usagers des transports, section Grand Est.

FUA. *Functionnal urban area*, ou aire urbaine fonctionnelle (ORATE, Eurostat, OCDE).

GART. Groupement des autorités responsables de transport.

GDM. Grenelle des Mobilités.

GECT. Groupement européen de coopération territorial.

GCO †. Grand contournement ouest de Strasbourg. Aujourd'hui **COS.** Contournement ouest de Strasbourg.

GES. Gaz à effet de serre.

GPE. Grand Paris Express.

IAU-IDF †. Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France. Aujourd'hui **IPR.** Institut Paris-Région.

ICE. *Intercity Express.*

INRETS. Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité.

INSEE. Institut national de la statistique et des études économiques.

LDFT. Ligne de desserte fine du territoire.

LOM. Loi d'Orientation des mobilités du 24 décembre 2019.

LOTI. Loi d'Orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982.

MAAS. *Mobility as a Service.*

MAPTAM. Loi de Modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles.

MCC †. Ministère de la culture et de la communication.

MEEM †. Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer.

MEDDE †. Ministère de l'environnement, du développement durable et de l'énergie.

MTES. Ministère de la transition écologique et solidaire.

MT †. Ministère chargé du transport.

MUA. *Morphological urban area*, ou zone urbaine morphologique (ORATE).

NPF. Loi pour un Nouveau pacte ferroviaire du 27 juin 2018.

NOTRÉ. Loi portant Nouvelle organisation territoriale de la République du 7 août 2015.

ÖBB. *Österreichischen Bundesbahnen.*

OCDE. Organisation de coopération et de développement économiques.

ORATE. Observatoire en réseau de l'aménagement du territoire européen. Aussi connu sous le sigle anglosaxon **ESPON.** *European Observation Network, Territorial Development and Cohesion.*

OSB. *Ortenau S-Bahn.*

PADD. Projet d'aménagement et de développement durable (PLUi).

PCET. Plan climat-énergie territorial.

PEM. Pôle d'échange multimodal.

PETR. Pôle d'équilibre territorial et rural.

PDU. Plan de déplacements urbains (PLUi).

PLUi. Plan local d'urbanisme intercommunal.

POPSU. Plate-forme d'observation des projets et stratégies urbaines du PUCA.

P+R. Parc relais.

PREDIT. Programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres.

PTU. Périmètre de transport urbain.

PUCA. Plan urbanisme, construction, architecture.

REM †. Réseau express métropolitain développé à Strasbourg. Aujourd'hui **REME.** Réseau express métropolitain européen.

RER. Réseau express régional parisien.

RMT-TMO. Région Métropolitaine Trinationale-*Trinationale Metropolregion Oberrhein.*

RTE-T. Réseaux transeuropéens de transport.

SA. Société anonyme.

SCOT. Schéma de cohérence territoriale.

SCOTERS. Schéma de cohérence territoriale de la région de Strasbourg.

SD'AP. Schéma directeur d'accessibilité programmée.

SDAU †. Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme.

SEM. (1) Société d'économie mixte.

SEM. (2) Service express métropolitain. Aujourd'hui **SERM.** Service express régional métropolitain.

SNCF. Société nationale des chemins de fer français.

SPL. Société publique locale.

SRADDET. Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires.

SRU. Loi relative à la Solidarité et au renouvellement urbains du 13 décembre 2000.

TAD. Transport à la demande.

TCU. Transport en commun urbain.

TCI. Transport en commun interurbain.

TER. Train express régional.

TET. Train d'équilibre du territoire.

TGV. Train à grande vitesse français.

TSPO. Transport en site propre de l'Ouest strasbourgeois.

TTK. *TransportTechnologie-Consult Karlsruhe GmbH.*

VAE. Vélo à assistance électrique.

VAL. Véhicule automatique léger.

VLIO. Voie de liaison intercommunale Ouest.

ZA. Zone d'activités.

ZAC. Zone d'aménagement concerté.

ZAE. Zone d'activités économiques.

ZFE^m. Zone à faible émission métropolitaine.

ZTL. Zone à trafic limité.

ZUP. Zone d'urbanisme prioritaire.

ZWEG. *Südwestdeutsche Verkehrs-Aktiengesellschaft.*

TABLE DES FIGURES ET DES ILLUSTRATIONS

INTRODUCTION GÉNÉRALE

Le REME de Strasbourg : une approche métropolitaine par la territorialité des trains du quotidien

FIGURE O-1 (p. 7)

Chronologie synoptique croisant cadre juridique des politiques ferroviaires, évolutions du réseau, mutations urbaines et programmes de recherche. © DEBUS, L. (2021), d'après DELAGE, A. (2013), PUCA, Légifrance, SNCF, SNCF RÉSEAU.

FIGURE O-2 (p. 19)

Le cheminement scientifique de la recherche : une démarche hypothético-déductive. © DEBUS, L. (2021).

CHAPITRE 1

Métropole et métropolisation.

Définitions et enjeux au prisme de la mobilité

FIGURE I-1 (p. 37)

La corrélation entre forme urbaine et mode de déplacement majoritaire : trois régimes urbains. © NEWMAN, P., KENWORTHY, J. (1989).

FIGURE I-2 (p. 39)

Routes commerciales et métropoles négociantes de l'Europe occidentale du XIII^e au XV^e siècle. © DEBUS, L. (2021), d'après NONN, H. (2001).

FIGURE I-3 (p. 43)

Densité ferroviaire européenne à la fin du XIX^e siècle. © DEBUS, L. (2021), d'après VIDAL DE LA BLACHE, P. (1894).

FIGURE I-4 (p. 45)

Le régime de la ville radiale ou des transports en commun : changement d'échelle du fait urbain. © ARCHIVES DE LA VILLE DE STRASBOURG, fonds CTS, 1W 889 / DANISH TOWN PLANNING INSTITUTE (1947).

FIGURE I-5a (p. 48)

Le Plan Cerdá (1859), l'infrastructure et la voirie au service de l'urbanisme. © MUSEU D'HISTORIA DE LA CIUTAT, Barcelona.

FIGURE I-5b (p. 49)

« Paris embellie, Paris agrandie, Paris assainie ». ALPHAND, J.-C. A. (1867-1873). Les promenades de Paris. © CITÉ DE L'ARCHITECTURE ET DU PATRIMOINE, Paris.

FIGURE I-6 (p. 51)

L'urbanisme linéaire de Soria y Mata. © SORIA Y MATA, A. (1894).

FIGURE I-7 (p. 53)

Mise en réseau des cités-jardins et inscription du chemin de fer entre ville et campagne. © HOWARD, E. (1898). *Tomorrow: A Peaceful Path to Real Reform.*

FIGURE I-8 (p. 57)

Chandigarh, un exemple de la ville dépendante de l'automobile, IN LE CORBUSIER, Les trois établissements humains. © FONDATION LE CORBUSIER/ ADAGP (2020).

FIGURE I-9a (p. 60)

Une hiérarchie du réseau des métropoles mondiales, dans les années 1980, et classement GaWC des villes mondiales en 2012. © DEBUS, L. (2021), d'après FRIEDMANN, J. (1986) et GaWC (2012).

FIGURE I-9b (p. 61)

Des métropoles d'équilibre pour balancer la macrocéphalie parisienne. © DEBUS, L. (2021), d'après HAUTREUX, J. et ROCHEFORT, M. (1963, 1965).

FIGURE I-10 (p. 69)

L'index des fonctions métropolitaines et les indicateurs qui le composent. © DEBUS, L. (2021), d'après BBSR (2011).

FIGURE I-11a (p. 75)

Tableau comparatif multicritères des définitions de l'INSEE. © DEBUS, L. (2021), d'après l'INSEE.

FIGURE I-11b (p. 76)

Méthodologie algorithmique de définition des aires urbaines fonctionnelles. © DEBUS, L. (2021), avec les illustrations de DIJKSTRA, L., POELMAN, H. et VENERI, P. (2019), p. 8.

FIGURE I-11c (p. 77)

Le nouveau maillage du territoire français : les aires d'attraction des villes. © INSEE, Eurostat (2021).

FIGURE I-12 (pp 80-81)

Le modèle de renversement de polarité et le modèle centre-périphérie. © DEBUS, L. (2021), d'après HEINEBERG, H. (2006), RICHARDSON, H. W. (1980), et FRIEDMANN, J. (1966).

FIGURE I-13 (p. 83)

Structuration-type d'une région métropolitaine. © DEBUS, L. (2021).

FIGURE II-14 (p. 89)

Modèles de structuration urbaine de l'école de Chicago. © PARK, R. E., BURGESS, E. W. et MCKENZIE, R. D. (1925). *The City*, Chicago, University of Chicago Press, p. 51 / HARRIS, C. D., ULLMAN, E. L. (1945). « The nature of cities ». *In Annals of the American Academy of Political and Social Science*, vol. 242, N°1, pp 7-17, p. 11.

CHAPITRE 2

Aménager les métropoles avec les trains du quotidien : une reconfiguration des cadres d'action

FIGURE II-1 (p. 99)

Modèles d'analyse spatiale. © DEBUS, L. (2021).

FIGURE II-2 (p. 103)

Du réseau virtuel au réseau réel. © DEBUS, L. (2020), d'après DUPUY, G. (1987a ; 1987b ; 1991).

FIGURE II-3 (p. 111)

Épaisseur, interrelations et multidimensionnalité du système territorial. © DEBUS, L. (2022), d'après MOINE, A. (2006).

FIGURE II-4 (p. 118)

Topologie et morphologie de réseaux de transport. © DEBUS, L. (2020), d'après DECOUIGNY, F. (2000) et CONESA, A. (2010).

FIGURE II-5 (p. 119)

Les réseaux grande vitesse finlandais (en haut) et français (en bas) : deux configurations spatiales polarisées. © DEBUS, L. (2021).

FIGURE II-6a (p. 124)

Les lignes grande vitesse (LGV), liaisons privilégiées du réseau ferré national. © SNCF RÉSEAU (2022).

FIGURE II-6b (p. 125)

L'Europe des villes et les réseaux transeuropéens de transport (RTE-T). © COMMISSION EUROPÉENNE (2013).

FIGURE II-6c (p. 127)

Les réseaux ferroviaires en Région Grand Est : pouvoir aller partout. © SNCF RÉSEAU (2018).

FIGURE II-7 (p. 136)

Organigramme du groupe ferroviaire SNCF. © SNCF (2020).

FIGURE II-8 (p. 138)

Ouverture à la concurrence du transport ferroviaire : calendriers prévisionnels. © SNCF (2020).

FIGURE II-9 (p. 143)

Les projets de SEM et l'organisation des flux majeurs en France. © SNCF RÉSEAU (2020).

FIGURE II-10 (p. 145)

Les projets de SERM en Europe et en France. © OBJECTIF RER MÉTROPOLITAINS (2022).

FIGURE II-11 (p. 151)

Une double réflexion sur l'accessibilité des points d'arrêt et l'accessibilité du territoire en transport en commun durant la journée. © RÉSEAU DES SEPT AGENCES D'URBANISME DU GRAND EST (2021) ; ADEUS (2020).

FIGURE II-12 (p. 153)

Principes de desserte périurbaine d'une étoile ferroviaire type et modalités d'exploitation. © SNCF RÉSEAU (2020).

FIGURE II-13 (p. 157)

Modes de transport, couverture spatiale et territorialités réticulaires. © LE BOT, N. (2019).

FIGURE II-14 (p. 161)

Schéma synthétique des enjeux des SERM. © DEBUS, L. (2023).

FIGURE II-15 (p. 163)

Chronologie synthétique de l'émergence des SERM. © DEBUS, L. (2023).

CHAPITRE 3

Aux origines du REME, le Grenelle des Mobilités (2017-2020) : objets, acteurs et régulation d'un processus de construction métropolitaine

FIGURE III-1 (p. 181)

Chronologie de la démarche consultative du Grenelle des Mobilités. © ADEUS (2020).

FIGURE III-2 (pp 184-185)

La démarche Grenelle, support d'une construction territoriale par les mobilités. © DEBUS, L. (2022).

FIGURE III-3 (p. 189)

Un Réseau express métropolitain structurant l'aire métropolitaine strasbourgeoise. © RR&A-Territoires Mobiles / ADEUS (2017).

FIGURE III-4a (p. 191)

Un aménagement du territoire par les projets de mobilité, trois scénarios contrastés pour la métropole strasbourgeoise. © ADEUS (2018).

FIGURE III-4b (p. 192)

Un aménagement du territoire par les projets de mobilité, une métropole attractive, d'influence européenne et rhénane. © ADEUS (2017), PADD EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG (2019).

FIGURE III-4c (p. 193)

Un aménagement du territoire par les projets de mobilité, une métropole attractive, d'influence européenne et rhénane. © ADEUS (2017), PADD EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG (2019).

FIGURE III-5a (pp 196-197)

Grenelle des Mobilités, spatialisation du socle des projets. © ADEUS (2019).

FIGURE III-5b (pp 198-199)

Grenelle des Mobilités, spatialisation des projets en émergence (en couleurs). © ADEUS (2019).

FIGURE III-6 (p. 201)

Schéma conceptuel des réflexions concernant le Réseau express métropolitain. © ADEUS (2018).

FIGURE III-7 (pp 206-207)

Grenelle des Mobilités, vers un nouveau système de mobilité : des actions engagées aux actions envisagées. © ADEUS (2020).

FIGURE III-8 (p. 211)

EuroRegio et EuroExpress : renforcer le maillage entre métropoles du Rhin supérieur, structurer et intensifier les liaisons à grande vitesse. © EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG et alii (2023).

CHAPITRE 4

Le Réseau express métropolitain et européen (REME), levier d'une reterritorialisation autour du rail

FIGURE IV-1 (p. 231)

L'étoile ferroviaire strasbourgeoise et ses branches. © SNCF RÉSEAU (2018), rutsch.eu (2022).

FIGURE IV-2 (p. 233)

Le pôle d'échange multimodal de la gare centrale et les points d'arrêt SNCF de l'Eurométropole. © DEBUS, L. (2022), ADEUS (2017).

FIGURE IV-3a (p. 236)

Offre et demande TER dans le Bas-Rhin (2015-2016). © ADEUS (2016), FONDS SOCIAL EUROPÉEN.

FIGURE IV-3b (p. 237)

Lignes TER à destination de Strasbourg et bassin de rabattement respectif. © ADEUS (2016), FONDS SOCIAL EUROPÉEN.

FIGURE IV-4 (p. 241)

MétroRhin, d'une stratégie ferroviaire ambitieuse à sa « concrétisation ». © EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG (2015), SWEG (2020).

FIGURE IV-5 (p. 243)

Un proposition de l'ASTUS pour un « RER » de l'agglomération strasbourgeoise. © ASTUS (2021).

FIGURE IV-6 (p. 245)

Du MétroRhin aux premières propositions pour un service express métropolitain. © EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG (2019).

FIGURE IV-7 (pp 248-249)

Phasage du REME à l'issue du Grenelle des Mobilités. © ADEUS (2019).

FIGURE IV-8 (p. 251)

Désengorger l'étoile ferroviaire strasbourgeoise. © SNCF RÉSEAU (2018).

FIGURE IV-9 (p. 253)

L'offre prévue au service annuel 2023 par SNCF Voyageurs et l'offre ferroviaire effective. © Schéma directeur des mobilités (2021), entretien avec Th. PHILLIPS (RÉGION GRAND EST).

FIGURE IV-10a (p. 256)

État des lieux du système mobilitaire en 2022 : une étoile ferroviaire fragile et vieillissante, des accès routiers congestionnés. © DEBUS, L. (2022).

FIGURE IV-10b (p. 257)

La portée spatiale du REME ferroviaire et routier à partir du SA 2023 : un ancrage de la métropole dans la proximité. © DEBUS, L. (2022).

FIGURE IV-10c (p. 258)

La portée spatiale du REME ferroviaire et routier à partir du SA 2025 : un élargissement métropolitain transfrontalier. © DEBUS, L. (2022).

FIGURE IV-10d (p. 259)

La portée spatiale du REME ferroviaire et routier au delà de 2030 : la consolidation d'une métropole des proximités relatives. © DEBUS, L. (2022).

FIGURE IV-11 (p. 261)

Lignes urbaines et interurbaines ciblées par l'offre routière du REME. © RÉGION GRAND EST, EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG (2021).

FIGURE IV-12 (p. 265)

Un hub multimodal multisite pour accompagner le développement du REME ferroviaire et routier. © EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG (2022).

FIGURE IV-13 (p. 281)

Projet de réagencement des espaces et de l'offre commerciale en gare de Strasbourg. © SNCF RETAIL & CONNEXIONS (2021).

FIGURE IV-14a (p. 294)

Un cofinancement et un pilotage resserré autour du binôme Région-Eurométropole. © DEBUS, L. (2022).

FIGURE IV-14b (p. 295)

Une gouvernance élargie autour du binôme Région-Eurométropole. © DEBUS, L. (2022).

FIGURE IV-10a
(p. 256)



FIGURE IV-10b
(p. 257)

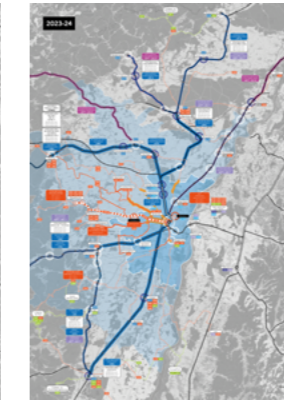


FIGURE IV-10c
(p. 258)



FIGURE IV-10d
(p. 259)



INFRASTRUCTURES

TRONÇONS FERROVIAIRES ÉLECTRIFIÉS

- grande vitesse
- mixtes < 3 voies
- mixtes à 2 voies

TRONÇONS FERROVIAIRES NON-ÉLECTRIFIÉS

- mixtes à 2 voies
- mixtes à 1 voie
- tronçons inexploités

LIGNES DE DESSERTE FINE DU TERRITOIRE

- tronçons de catégorie UIC 7
- tronçons de catégorie UIC 8

TRAVAUX

- section d'infrastructure en travaux
- infrastructures routières nécessitant des aménagements de sites propres

REME VOLET FERROVIAIRE

À PARTIR DE 2023-2024

- ligne diamétralisée Saverne ↔ Sélestat
- lignes structurantes
- lignes secondaires

À PARTIR DE 2025-2030

- ligne transfrontalière Strasbourg ↔ Offenbourg structurante
- autres lignes transfrontalières cadencées

APRÈS 2030

- ligne diamétralisée Haguenau ↔ Kehl

REME VOLET CARS EXPRESS

AVANT 2022

- transport en site propre de l'ouest (TSPO, ligne 230)
- parking-relais TSPO
- autres lignes régionales FLUO67
- lignes touristiques saisonnières FLUO67

À PARTIR DE 2023-2024

- lignes structurantes TSPO (220, 230, 240)
- lignes secondaires TSPO (205, 209, 404)

À PARTIR DE 2025-2030

- ligne BHNS diamétralisée ou à rebond M35

MULTIMODALITÉ

- gares métropolitaines (TGV / ICE / TER / REME)
- gares ou haltes TER / REME
- gares routière ou haltes TSPO
- pôles d'échanges multimodaux créés
- pôles d'échanges multimodaux existants

PÉRIMÈTRE & AIRE

- Eurométropole de Strasbourg (périmètre ZFE et périmètre CTS)
- communes de l'aire d'attraction de Strasbourg (INSEE, 2022)

TABLE DES MATIÈRES

II-III	Résumé de la thèse / Abstract
IV-V	Remerciements
VI-VII	Sommaire
IX-XIV	Prologue. Une invitation au voyage
1	INTRODUCTION GÉNÉRALE
	LE REME DE STRASBOURG : UNE APPROCHE MÉTROPOLITAINE PAR LA TERRITORIALITÉ DES TRAINS DU QUOTIDIEN
3	Introduction
4	Question fondamentale et approche de la recherche
5	Réseaux de transport, territoire et métropolisation
5	Réseaux de transport et territoire : un lien dialogique mis en lumière par la recherche
8	Réseaux de transport et métropolisation : la région métropolitaine comme système
11	Action métropolitaine et politiques de déplacement : les trains du quotidien comme levier
14	La métropole strasbourgeoise et son REME : un territoire d'étude
16	Problématique et hypothèses de recherche
18	Méthodologie et dispositif de recherche
23	Annonce du plan
25	PREMIÈRE PARTIE
	LE TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS, SUPPORT D'UNE ACTION MÉTROPOLITAINE POUR STRUCTURER LES ESPACES MÉTROPOLISÉS
27	Introduction de la partie
33	CHAPITRE 1
	MÉTROPOLE ET MÉTROPOLISATION. DÉFINITIONS ET ENJEUX AU PRISME DE LA MOBILITÉ
33	Introduction
35	1. La métropolisation comme processus historique
38	1.1. Le négoce et l'ouverture sur le monde au service de la métropole mercantile
41	1.2. La métropole industrielle entre suburbanisation et ordre réticulaire
41	1.2.1. Un second moment métropolitain : la métropole industrielle
42	1.2.2. L'émergence d'une pensée urbanistique en réponse aux mutations des villes : le régime de la ville radiale
46	1.2.3. La trame viaire pour organiser la croissance urbaine et décongestionner la ville
50	1.2.4. Le ferroviaire : expérimentations urbaines entre la ligne et le point
55	1.3. La métropole industrielle entre suburbanisation et ordre réticulaire
55	1.3.1. Le régime de la ville dépendante de l'automobile
56	1.3.2. Entre le global et le régional : un moment métropolitain interscalaire
59	1.3.3. L'urbain généralisé : le diffus et le fluide
65	2. La métropole comme recompositions sociospatiales : la mobilité pour dimensionner et qualifier les espaces métropolisés
67	2.1. Dimensionner la métropole
67	2.1.1. Repérer le phénomène de métropolisation par la démographie et l'économie
71	2.1.2. Circonscrire la métropole dans l'espace à l'aune des pratiques quotidiennes de mobilité
78	2.2. Qualifier les espaces métropolisés
78	2.2.1. Une réorganisation de la structure urbaine
82	2.2.2. Des périphéries entre étalement et émiettement urbain
86	2.2.3. Des réalités métropolitaines fragmentées

90	3. Conclusion — des régions métropolitaines à aménager
90	Constance et adaptabilité du fait métropolitain
91	Métropole et mobilité : un lien consubstantiel
93	CHAPITRE 2
	AMÉNAGER LES MÉTROPOLES AVEC LES TRAINS DU QUOTIDIEN : UNE RECONFIGURATION DES CADRES D'ACTION
93	Introduction
95	1. Concepts réticulaires et aménagistes d'une territorialité des réseaux
98	1.1. Le transport, facilitateur des interrelations espace/société/territoire
100	1.1.1. Le problème de la distance
101	1.1.2. Le transport à l'articulation entre individu et société
102	1.1.3. Le transport comme médiation entre pouvoir et espace
107	1.2. Le transport, composante territoriale
107	1.2.1. De l'espace approprié à l'espace aménagé, quelques définitions de la notion de territoire
109	1.2.2. Le territoire, un système complexe
113	1.2.3. Réseaux de transport, territorialité et territorialisation
117	1.3. Le réseau, caractéristiques spatiales et opérationnelles
117	1.3.1. Formes et fonctions des réseaux de transport
122	1.3.2. Régimes de proximité et spatialité réticulaire
129	1.3.3. Entre infrastructure et déplacements : le réseau stratifié
132	2. Les services express régionaux métropolitains (SERM) : décarboner les mobilités pour aménager les métropoles
133	2.1. Les trains du quotidien : un paysage ferroviaire en recomposition
133	2.1.1. La régionalisation du transport ferroviaire de voyageurs
138	2.1.2. L'évolution du groupe SNCF et l'ouverture à la concurrence du transport régional de voyageurs
140	2.1.3. La promotion des trains du quotidien, la LOM de 24 décembre 2019 et la notion de service express métropolitain (SEM)
144	2.2. Les SERM : état des lieux d'une réflexion émergente
144	2.2.1. Des projets en cours d'élaboration dans les métropoles françaises
148	2.2.2. Mettre en œuvre une offre ferroviaire attractive
155	2.2.3. Proposer une intégration multimodale effective
158	2.2.4. Assurer des modalités de gouvernance, de pilotage et de financement à la hauteur des projets
164	3. Conclusion — les trains du quotidien, une infrastructure territoriale pour aménager les régions métropolitaines
164	Le réseau de transport comme projet territorial négocié
165	L'émergence des services express régionaux métropolitains en France
167	DEUXIÈME PARTIE
	STRASBOURG, LABORATOIRE D'UNE CONSTRUCTION MÉTROPOLITAINE AUTOUR DES MOBILITÉS FERROVIAIRES
169	Introduction de la partie
173	CHAPITRE 3
	AUX ORIGINES DU REME, LE GRENNELLE DES MOBILITÉS (2017-2020) : OBJETS, ACTEURS ET RÉGULATION D'UN PROCESSUS DE CONSTRUCTION MÉTROPOLITAINE
173	Introduction
176	1. Une démarche partenariale et itérative : de l'identification d'un « problème collectif » à la mise en récits et en images d'une vision territoriale

176	1.1.	La nécessité de repenser le bassin de mobilité de la métropole strasbourgeoise
183	1.2.	Récits, images, projets : l'élaboration collective d'une vision territoriale, un processus itératif et délicat
183	1.2.1.	De premières réflexions issues d'une consultation des forces vives du territoire
187	1.2.2.	Un équilibre à trouver entre trois visions territoriales
190	1.2.3.	Un bouquet de projets pour redessiner le système de transports strasbourgeois
203	2.	Une démarche confrontée à ses forces et contradictions
203	2.1.	Des intentions initiales peu avouables : rendre le contournement ouest de Strasbourg acceptable
208	2.2.	L'élaboration d'un récit territorial consensuel : éclairage par les stratégies d'acteurs
208	2.2.1.	Des territoires «schizophrènes» entre critique et support d'une vision «strasbourgeo-centrique», des voisins allemands plus distants
212	2.2.2.	Des associations d'usagers proactives, l'émergence d'une expertise d'usage
215	2.2.3.	Les grandes collectivités confrontées à la recomposition territoriale
219	3.	Conclusion — le Grenelle des Mobilités, un apprentissage de la coopération pour une métropole en transition
219		La mise au débat des mobilités pour élaborer la mise en récit de la métropole
222		L'action métropolitaine face aux défis du quotidien, de l'hospitalité et de la coopération
227		CHAPITRE 4 LE RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN ET EUROPÉEN (REME), LÉVIER D'UNE RETERRITORIALISATION AUTOUR DU RAIL
227		<i>Introduction</i>
230	1.	Une redéfinition de la portée spatio-temporelle de la métropole au prisme des déplacements quotidiens
230	1.1.	Une étoile ferroviaire développée mais fragile
239	1.2.	Du MétroRhin de l'Eurométropole au « RER » de l'ASTUS, premières esquisses d'un réseau ferroviaire métropolitain
239	1.2.1.	MétroRhin, une première réflexion interne au service Déplacements
240	1.2.2.	Le RER rêvé par l'Association des usagers des transports strasbourgeois
244	1.3.	Le REME ferroviaire et routier : esprit de synthèse, opportunisme et ambitions mesurées au prisme budgétaire
244	1.3.1.	Une préfiguration dans le cadre du Grenelle des Mobilités
247	1.3.2.	Une définition de l'offre de service par un schéma directeur des mobilités, co-élaboré par la Région Grand Est et l'Eurométropole de Strasbourg
250	1.3.3.	Le volet ferroviaire : un saut d'offre progressif pour étendre la portée métropolitaine
260	1.3.4.	Le volet cars express : une équité d'accès à la métropole pour les territoires ouest
263	1.3.5.	Le secteur Gare centrale – les Halles – Gare basse, perspectives d'évolution d'un hub multimodal
269	2.	Une arène métropolitaine en construction, entre consensus interterritorial et tensions intersectorielles
269	2.1.	Le cadre général de l'arène métropolitaine du REME : alliance stratégique et interdépendance sectorielle
276	2.2.	Le REME entre chantiers et scènes de tension
276	2.2.1.	Un système de péages ferroviaires controversé et de moins en moins soutenable
280	2.2.2.	L'opposition marquée de l'Eurométropole au projet commercial en Gare centrale de Strasbourg
283	2.2.3.	L'impossible objectif du SA 2023, victime de « fenêtres de surveillance » trop contraignantes, du contexte post-COVID et de l'impréparation de SNCF
286	2.2.4.	Une intégration tarifaire encore balbutiante la perspective d'un syndicat mixte
291	2.3.	Deux niveaux de gouvernance interterritoriale pour financer le projet, structurer la profusion d'acteurs et résorber les tensions

298	3.	Conclusion — le Réseau express métropolitain européen, clefs d'une reconfiguration territoriale
298		La traduction spatiale du récit métropolitain : une métropole rhénane transfrontalière à portée de train
299		Un levier politique à l'épreuve de la coopération interterritoriale et intersectorielle
301		CONCLUSION GÉNÉRALE ET PERSPECTIVES
303		<i>Introduction</i>
304.		Métropole, réseau, (inter)territorialité
304		Métropole et métropolisation. Définitions et enjeux au prisme de la mobilité
305		Aménager les métropoles avec les trains du quotidien : une reconfiguration des cadres d'action
307		Strasbourg, un récit métropolitain fondé sur les déplacements du quotidien
308		Aux origines du REME, le Grenelle des Mobilités (2017-2020) : objets, acteurs et régulation d'un processus de construction métropolitaine
305		Le Réseau express métropolitain et européen (REME), levier d'une reterritorialisation autour du rail
310		Limites et perspectives de la recherche
310		Limite 1 : une approche monographique
311		Limite 2 : un recueil d'acteurs incomplet
312		Limite 3 : une posture métropolitaine
312		Vers l'émergence de métropoles ferroviaires ?
317		BIBLIOGRAPHIE
337		<i>Table des sigles et des acronymes</i>
340		<i>Table des figures et des illustrations</i>
343		<i>Légende des cartographies du REME</i>
344		<i>Table des matières</i>

Du Grenelle des Mobilités au Réseau express métropolitain européen (REME)

*Strasbourg, récit d'une construction métropolitaine sur les rails,
entre jeux d'acteurs et recompositions territoriales*

RÉSUMÉ

métropolisation — SERM — trains du quotidien — action métropolitaine — régionalisation ferroviaire

Comprise comme un ensemble de processus socio-économiques aux implications spatiales fortes, la métropolisation a bouleversé la relation des sociétés urbaines à leurs territoires, et impose aujourd'hui de réinterroger leur aménagement autant que le rôle des réseaux de transport dans celui-ci. Strasbourg et son intercommunalité, élevées au rang d'Eurométropole par la loi MAPTAM, ne sont pas épargnées. Alors que la métropole s'institutionnalise, l'Alsace se métropolise, avec pour conséquences notables une densification des agglomérations attractives (Strasbourg, Mulhouse, Colmar), et un régime d'étalement urbain, sources de déplacements pendulaires plus fréquents et plus longs. En résulte une hausse des niveaux de pollution imputables au transport automobile qui ne satisfont plus aux exigences légales européennes et aux recommandations des autorités de santé publique. En parallèle, le système de transport strasbourgeois, conçu dans les années 1990, arrive à bout de souffle. Victimes de leur efficacité, les réseaux routiers, TER et de transports collectifs urbains actuels frôlent l'asphyxie et se révèlent peu adaptés aux modes de vie contemporains et aux nouvelles organisations spatiales en émergence. Cette recherche vise dès lors à saisir les reconfigurations territoriales et les jeux d'acteur à l'œuvre dans la fabrique métropolitaine strasbourgeoise. Elle interroge le rôle d'un service express régional métropolitain (SERM), d'une part, dans les processus engagés à Strasbourg de construction métropolitaine et, d'autre part, dans la structuration de l'aire métropolitaine transfrontalière strasbourgeoise. La thèse s'articule pour ce faire autour de l'analyse des éléments de synthèse et du projet ferroviaire majeur — celui de Réseau express métropolitain européen (REME) — qui ressortent de la mise au débat public de ces questions dans le cadre de la démarche du Grenelle des Mobilités. Elle intègre à cette fin une série d'entretiens d'acteurs locaux (édiles, techniciens, associations d'usagers des transports) qui permet de cerner les différents enjeux issus de cette concertation. Entre arène politique, récit collectif et territoire projeté, cette approche par le REME — dont l'égrégore est porté collectivement par deux stratégies de l'aménagement du territoire et des transports : l'Eurométropole et la Région Grand Est — met en lumière l'émergence d'une interterritorialité fédératrice autour du rail qui redéfinit les contours métropolitains strasbourgeois.

ABSTRACT

metropolisation — SERM — mass transit — metropolitan action — railway regionalisation

The metropolis on track. Stakeholders interactions and territorial reconfigurations at work in the construction of a rail-oriented project for the Strasbourg metropolitan area.

Metropolisation, as a set of socio-economic processes with strong spatial ramifications, has overturned the relationship between urban societies and their territories, and now imposes the need to re-examine their planning as well as the inherent role of transportation networks. Despite having been promoted to the status of Eurométropole by the MAPTAM Law (2014), Strasbourg and its intercommunalité are not spared. Whilst their metropolitan institutionalisation is still under way, Alsace is also undergoing metropolisation: urban areas are growing denser and more attractive, urban sprawl reaches new high, longer commuting is more frequent and increasing pollution levels from traffic no longer meet European legal requirements and public health authorities' guidelines. Meanwhile, the city's transport system, conceived in the 1990s, has run out of steam. Victims of their own efficiency, the current road, rail and urban public transport networks are close to asphyxiation and are no longer adapted to the new emerging territorial organisations and lifestyles. This research therefore seeks to understand the territorial reconfigurations and stakeholders' interactions at work in the construction of a rail-oriented project for the Strasbourg metropolitan area. It questions the role of passenger rail transport in the processes of metropolitan governance construction in Strasbourg and in the structural organisation of the Strasbourg cross-border metropolitan area. On the one hand, it is based on an analysis of the narrative emerged from the public debate on these issues during the Grenelle des Mobilités process and its major project, the metropolitan express network (REM). On the other hand, it also includes a series of interviews with local stakeholders (political figures, technicians, transport users' associations). Between a political arena, a collective narrative and a projected territory, this REM approach highlights the emergence of a federating interterritorialité around rail that redefines the Strasbourg metropolitan contours, the egregore of which is collectively carried by two regional planning strategists (NOTRé Law, MAPTAM Law, LOM): the Eurométropole and the Région Grand Est.

THÈSE présentée par :

Lionel DEBUS

soutenue en : 17 janvier 2024

pour obtenir le grade de : **Docteur de l'université de Strasbourg**

Discipline/ Spécialité : **Aménagement et Urbanisme**

Du Grenelle des Mobilités
au Réseau express métropolitain européen (REME)

*Strasbourg, récit d'une construction métropolitaine sur les rails,
entre jeux d'acteurs et recompositions territoriales*

tome 2 – annexes

THÈSE co-dirigée par :

M Laurent REYNÈS

Mme Cristiana MAZZONI

Professeur HDR, INSA de Strasbourg

Professeure HDR, ENSA de Paris Belleville

RAPPORTEURS :

M Antoine BEYER

Mme Karen BOWIE

Professeur des Universités HDR, CU Cergy Paris Université

Professeure émérite HDR, ENSA de Paris La Villette

EXAMINATEURS :

M Angelo BERTONI

M Laurent GUIHÉRY

Professeur HDR, ENSA de Strasbourg

Professeur des Universités HDR, CU Cergy Paris Université

5	ANNEXE 1 EXPLORER L'AVENIR MÉTROPOLITAIN
6	01A Séminaire Amup POPSU « Strasbourg, explorer l'avenir métropolitain » Intervention de Catherine TRAUTMANN, juillet 2017
18	01B International symposium Chaire partenariale franco-chinoise IMM « Innovative mobility and urban design » Table-ronde, 21 septembre 2018
22	01C Conférence transfrontalière des territoires Strasbourg-Karlsruhe Table ronde « Mobilité : freins et leviers à la mobilité des personnes dans l'espace métropolitain Strasbourg-Karlsruhe? », 27 février 2019
27	01D Pierre LAPLANE (ADEUS) Interview, 24 mars 2021
29	01E POPSU3 Métropoles « Strasbourg, métropole portuaire : interfaces et interactions territoriales » Interview de Catherine TRAUTMANN, 28 avril 2021
35	ANNEXE 2 PAROLES D'ACTEURS
36	02A Liste des acteurs contactés
38	02B Grille d'entretien
42	02C Synthèse des réponses
43	02D Benoît VIMBERT (ADEUS)
57	02E André ROTH (ASTUS)
67	02F François GIORDANI (FNAUT Grand Est)
90	02G Adeline DIEBOLD NICO (Région Grand Est)
100	02H Mireille GAZIN (Région Grand Est)
117	02I Alain JUND (Eurométropole de Strasbourg)
130	02J Robert HERRMANN (Eurométropole de Strasbourg)
151	02I Thibaud PHILLIPS (Région Grand Est)
161	ANNEXE 3 GRENELLE DES MOBILITÉS
162	03A « Grenelle des Mobilités, où va-t-on ? » Benoît VIMBERT et David MARX, 25 avril 2019
171	03B Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg, 7 mai 2021 Point 3 – délibération E-2021-511
185	03C Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg, 4 février 2022 Point 1 – délibération E-2022-153
200	03D Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg, 16 décembre 2022 Point 1 – délibération E-2022-1303
200	Point 1 – délibération E-2022-1303
217	Point 2 – délibération E-2022-975
217	Point 3 – délibération E-2022-1386
221	03E État des lieux Constats d'un écosystème mobilitaire à bout de souffle

ANNEXE 1

Explorer l'avenir métropolitain

verbatim de séminaires AMUP

verbatim d'interviews

verbatim événements ADEUS

01A

SÉMINAIRE AMUP

« Strasbourg, explorer l'avenir métropolitain »

Intervention de Catherine TRAUTMANN¹, juillet 2017

[Début de l'enregistrement quelques instants après le début de l'intervention]

Les réseaux transeuropéens de transport (RTE-T)²

Catherine TRAUTMANN (CT). ... des ensembles, je dirais, avec des plans au sol. La question c'est : est-ce qu'on est sur ces flux ou non ? Strasbourg est-elle un point d'interconnexion important, ou ne l'est-elle pas ? Et je peux vous dire qu'en ce moment, cela redessine l'Europe. Et si cela redessine l'Europe, cela redessine automatiquement notre pays, qui s'est très mal débrouillé pour être inscrit dans les flux européens prioritaires... Et cela redessine, bien entendu aussi, nos territoires régionaux et locaux.

La métropolisation du territoire alsacien

CT. Avec le phénomène de métropolisation qui est un autre facteur de transformation, l'on a un double phénomène : la dilatation réticulaire que l'on connaît bien, l'expansion, et puis l'on a en même temps ce fait de massification, de concentration qui fait que l'on a dans les métropoles cette sorte de double mouvement. En ayant regardé les cartes de l'agence d'urbanisme sur la question de la proximité, je me suis rendue que l'on avait en fait perdu en territoire rural les caractéristiques anciennes de la proximité depuis les années 1990 : proximité de services, proximité de commerces, de différents types d'activités dont on peut avoir besoin pour se sentir au fond dans un territoire vivant et qui offre des potentiels. Si l'on regarde le territoire alsacien, l'on voit qu'en ce qui concerne l'aire métropolitaine de Strasbourg, l'expansion métropolitaine jusqu'aux Vosges réorganise la proximité dans la densité. Si l'on va plus loin dans le pôle métropolitain, vers Mulhouse par exemple, l'on voit la désorganisation de la proximité : plus l'on s'enfonce dans les vallées, plus elle s'amenuise ; dans la couronne de Mulhouse, elle est en train d'être mise à mal.

Donc on voit que le phénomène mulhousien, qui n'est pas aujourd'hui un phénomène de métropolisation, au sens de sa dilatation/renforcement du tissu, est un problème. Et le phénomène se passe davantage du côté de Saint-Louis du fait de la proximité immédiate de Bâle. Je pense personnellement que ce que nous avons décidé de faire, c'est-à-dire de nous constituer en pôle métropolitain entre Mulhouse, Colmar et Strasbourg — bientôt avec Haguenau, en tout cas sur cette bande rhénane —, va nous permettre de chercher aussi à aller plus loin. Pas seulement vers notre arrière-pays à l'ouest, mais d'aller bien de l'autre côté du Rhin. L'on doit aussi jouer un rôle transfrontalier, et aller englober un territoire plus large avec cette armature métropolitaine rhénane.

Coopérer dans le Rhin supérieur

CT. Pourquoi est-ce peut-être plus facile de faire ainsi ? C'est que nous avons décidé de monter une coopération qui est aujourd'hui unique en Europe, et c'est le Port autonome qui en est le coordinateur.

1 Vice-Présidente de l'Eurométropole de Strasbourg, Présidente du Port Autonome de Strasbourg, Coordinatrice européenne du corridor RTE-T Mer du Nord-Baltique (depuis 2014).

2 Les thématiques qui apparaissent ici ont été ajoutées par nos soins sur la base des propos tenus.

Une coordination de neuf ports rhénans qui vont de Bâle jusqu'à Mannheim. Cette coordination a apporté un élément diagnostic : comment nos ports se portent-ils au moment où l'on a élaboré cette feuille de route de coopération ? L'on s'est rendu compte que nous ne savions pas tout. Nous avons découvert des données, certaines n'étaient pas mauvaises, mais d'autres n'étaient franchement pas bonnes. Nous avons également vu que l'on en partageait quelques-unes avec nos ports voisins, et que si l'on se mettait ensemble, cela pourrait peut-être aller beaucoup mieux.

Nous sommes donc inscrits dans une forme de coopération qui nous permet de continuer d'être en concurrence. Et elle est vive, forcément, sur cet espace où 75,0 % du trafic fluvial circule sur le Rhin. Bien sûr il y a l'arrivée vers le delta avec Rotterdam et tous les grands ports de la mer du Nord. Mais ce n'est pas seulement ça, c'est aussi ce qui redescend et qui va jusqu'au cœur de cet espace qui est le plus dense en Europe, le plus prospère en PIB (plutôt du côté allemand et suisse que du côté français). Et qui est aussi un lieu de concentration des savoirs, de la recherche et de l'innovation.

Inverser le regard ?

CT. Nous avons un territoire qui a des caractéristiques spécifiques. Depuis que j'étais enfant à Strasbourg, j'ai pris l'habitude de regarder la ville à l'envers. C'est-à-dire : si l'on inversait la ville ? Si les branches étaient des racines... Comment, au fond, jouer avec l'espace urbain ? Je suis d'ailleurs persuadée depuis ce moment-là que l'architecture est le premier rapport d'un enfant à la forme construite. Et l'architecture est essentielle pour arriver à se doter de la notion d'espace. Et on le sait, dans la formation d'un enfant, on le voit dans l'usage du corps, le dessin de l'espace est fondamental. Donc l'architecture de la ville et l'urbanisme, l'environnement sont absolument essentiels. J'ai connu quelqu'un qui était un grand inventeur, et qui avait une théorie sur les écritures. Il disait que les peuples qui ont vécu dans les dunes avaient produit l'écriture arabe qui est toute d'arabesques et n'a pas vraiment de verticale, alors que les peuples qui ont vécu dans des territoires agricoles et forestiers ont des écritures qui ont des jambages, des horizontales et des verticales. Et j'ai trouvé ça absolument magnifique, parce qu'on fait un peu des deux. Et finalement, tout se mélange, puisque l'on a au nord de l'Alsace, dans les basiliques romanes, les plus beaux exemples d'arabesques coptes, l'Alsace ayant été christianisée par des moines irlandais eux-mêmes christianisés par des moines coptes qui avaient quitté l'Égypte.

Ceci pour dire que l'on n'est pas les premiers à penser un territoire plus vaste ni à penser globalisation. Globalisation, à partir du monde qui était connu. Aujourd'hui, quel est-il ? Le monde n'est pas dessiné par les frontières, il est dessiné par un système juridique en Europe. Il est dessiné par un marché. Il est dessiné par les flux. Ce qui est très complexe ! C'est beaucoup plus difficile à comprendre, d'une part parce qu'il est lui-même mobile, il n'est pas fixe. C'est très difficile de vivre dans un espace qui n'est pas borné. Donc il faut lui donner de la densité. Et la densité, c'est un sujet d'actualité, puisque certains remettent en question les échanges de populations, même intraeuropéenne, et que le droit à la mobilité est un droit fondamental. Aussi, je fais cette petite incursion politique pour vous dire pourquoi je m'occupe de transport au niveau européen, mais aussi d'image, parce que ça fait partie de mes autres activités.

Territoires portuaires

CT. Nous sommes organisés au niveau européen à partir d'un territoire, que j'ai brossé rapidement : au bord du Rhin, le principal fleuve de transport de marchandises, un fleuve de transport touristique aussi avec un développement des bateaux de croisière extrêmement important. Une revalorisation des canaux pour différents types de transport, nous ouvrons aujourd'hui avec le Port autonome des ports

secondaires qui permettent de partir des besoins des entreprises : l'on ne crée pas l'infrastructure, l'on fait un choix d'opportunité. « Vous nous offrez la possibilité d'avoir suffisamment de marchés, de transport de marchandises dans les conteneurs, on vous crée le service ». On fait ça par exemple à Saverne-Dettwiller. Pourquoi ? Parce que le territoire du port aujourd'hui n'est plus celui de la ville seulement. C'est celui du Département. Donc nous sommes sur des territoires différents : municipal, d'agglomération ou métropolitain, pôle métropolitain, ancienne Région Alsace, Grande Région aujourd'hui... Tout ça dans un ensemble transfrontalier, la région métropolitaine trinationale du Rhin Supérieur et l'Europe.

Réorganisation modales des espaces urbains

CT. Si l'on regarde comment cela fonctionne, et quels sont les enjeux aujourd'hui, l'on a un double phénomène. La numérisation intervient à la fois par rapport à tout ce qui contribue à l'organisation, à la structuration des organismes (gouvernance, mais aussi l'industrie du futur, la robotique médicale, le spatial, les mobilités connectées et autonomes), mais en même temps on a aussi un rapport au temps de transport et à l'espace qui est redessiné par le transport, comme je vous le disais avant, et moins par la distance classique. Mais ça, vous le savez particulièrement bien puisque vous avez déjà travaillé ici sur ces sujets.

Donc les gens ne raisonnent pas en kilomètres, ils raisonnent en temps. Le paramètre a changé. Ce que j'expérimente aujourd'hui, c'est qu'à l'époque où l'on a réalisé le tramway, l'on avait un plan de déplacement qui était organisé sur le partage de l'espace et le transfert modal. Aujourd'hui, nous sommes encore sur de la distribution de mobilité avec un espace suffisant pour l'organiser lorsqu'elle est importante, mais nous sommes aussi sur du mélange modal, si l'on peut dire, en tissu urbain, et sur une redéfinition avec les écoquartiers... Mais nous devons aller plus loin sur la manière de traiter son déplacement, son travail, l'utilisation et la restitution de l'énergie, et tout cela, cela va changer.

Géopolitique des nouvelles mobilités

CT. Au niveau européen, il y a cette réflexion sur les nouvelles mobilités. Dans ce cadre et dans le cadre des neuf corridors de transport prioritaires, j'ai la charge de celui allant d'Anvers à Helsinki. Mais l'on discute de son extension vers l'Arctique parce que, c'est malheureux à dire, mais les glaces fondent et l'on va avoir des ouvertures de navigation plus grandes qui vont permettre de basculer de la Chine et de la Russie vers l'Europe en bateau. Cela va créer d'autres tensions, d'autres problèmes... Cela concerne fortement la Norvège, la Finlande, la Suède pour les pays européens concernés. Ces deux corridors, le Scandinave et le mien sont évidemment en première ligne. Le corridor dont j'ai la charge n'est pas abouti. C'est très intéressant, parce que je rencontre justement tous les enjeux climatiques, les enjeux des matériaux, les enjeux géostratégiques de sécurité, les tensions entre grandes puissances qui changent, avec les attaques sur les systèmes... Vous avez en même temps une guerre de position qui est en train de s'ouvrir et qui passe par le transport. Je n'imaginai pas d'ailleurs, au début, que je me retrouverais devant un corridor qui a été considéré comme la priorité pour les Chinois, que les Russes entendent maîtriser (en tout cas pour sa partie balte), et où moi, française, j'essaie d'agir. Pour l'instant, cela va, mais c'est compliqué...

En matière de mobilités, nous sommes donc dans un monde qui voit les uns et les autres prendre des initiatives, prendre position, s'observer ou agir. Lorsqu'un grand pays que j'ai cité décide de changer son fret de port, il lui montre qu'il a le droit de vie ou de mort sur le port en question ; ça ne donne pas lieu à une guerre, ça donne lieu à des tensions, et je peux vous donner plein d'exemples de ce type. Donc nous vivons dans un monde qui n'est absolument pas celui des Bisounours, et où la question des mobilités est

une question du futur. Pour nous : est-ce que l'on arrive à réduire les émissions ? Est-ce que l'on arrive à mieux gérer les smart grids, l'électricité et les infrastructures ? Comment l'habitat se transforme-t-il ? Devient-il un outil de production et de restitution de l'électricité ? Quelle est la place du véhicule dans tout cela ? Le véhicule autonome va-t-il devenir, à l'instar du téléphone mobile, habitable ? Ce sera une expansion de la maison, ce sera une extension de notre environnement.

Strasbourg, nœud urbain

CT. Ici à Strasbourg, nous sommes à un carrefour de quatre corridors européens. Les corridors Atlantique et mer du Nord-Méditerranée, offrent une ouverture vers le front atlantique, vers le Royaume-Uni et l'Irlande, le corridor Rhin-Alpes passe du côté allemand et va vers Gênes, le corridor mer du Nord-Méditerranée passe par Marseille et intègre le tunnel Lyon-Turin, et par ailleurs, le corridor Rhin-Main-Danube débute à Strasbourg et va vers l'est.

Strasbourg est par conséquent le seul nœud urbain (le concept de nœud urbain a été introduit dans les documents de planification de ces réseaux prioritaires de transport), un point d'interconnexion majeur pour le trafic voyageur et le trafic fret. Un nœud urbain est d'autant plus important qu'il connecte des corridors et des modes entre eux (l'aérien, le fluvial, le rail et la route). Ces nœuds urbains sont des plateformes particulièrement problématiques : traversée des trains de fret (sept cent quarante mètres de longueur réglementaire européenne, la SNCF souhaiterait passer à des trains de mille mètres de longueur), nombre croissant de conteneurs à acheminer très rapidement... Il faut des infrastructures pour absorber cette massification logistique, qui entraîne des problèmes de bruit, de nuisances, de temps... Nous sommes arrivés à un moment où il devient nécessaire de changer l'approche, pas seulement du chargement-déchargement ou de la chaîne logistique, mais aussi des impacts de la massification et des nouvelles formes de mobilité.

Du côté de la mobilité voyageur, c'est la mobilité comme service, c'est-à-dire ? Quelqu'un veut pouvoir partir de chez lui, et il lui importe peu de savoir s'il va devoir s'adresser à la SNCF, à Air France, à la Deutsche Bahn... Il veut pouvoir payer en une fois et avoir une solution qui lui permet d'aller d'un lieu à l'autre à partir de son mobile. Et ensuite, il appartient aux autres de s'organiser pour savoir qui se fait payer, comment redistribuer l'argent, comment cela fonctionne, etc. Je vous assure, le modèle économique n'est pas encore trouvé. Aujourd'hui, l'on fait beaucoup de tam-tam sur la mobilité comme service, mais si l'on regarde dans le détail, nous ne sommes pas encore tout à fait au point pour savoir comment cela fonctionne. Mais si vous prenez le Pass Mobilité de la CTS, vous avez déjà une expérience avec les différents modes qui vous permet de prendre le tramway, le bus, le vélo, le TER et louer une voiture sur l'ensemble du territoire métropolitain, avec une seule carte, un seul moyen d'abonnement. Cela a été fortement apprécié lors du congrès européen ERTICO.

Travailler sur les nœuds urbains, c'est donc travailler en même temps sur ce que l'on peut appeler en anglais les testbeds, des laboratoires ouverts dans lesquels toutes les problématiques se croisent : énergie, organisation de l'espace, gestion et concentration des flux, plateforme de services. C'est donc à partir de ce moment qu'avec l'un de mes collègues belges nous avons œuvré pour faire comprendre à la Commission que la réussite des nœuds urbains, c'était la réussite des corridors. Il ne faut pas seulement faire de la distance, mais aussi éviter que dans des points de concentration et de nœuds physiques gênants l'on rate complètement l'objectif. Il faut mobiliser les chercheurs, les institutions qui peuvent apporter de la matière de référence, pour chercher à résoudre et inventer de nouvelles manières de faire. Ceci est accepté, on l'a écrit dans un document de réflexion stratégique, présenté l'été dernier aux différents gouvernements et ministres des Transports, pour leur dire que la prochaine étape du

programme devra intégrer un certain nombre d'éléments : l'innovation, l'utilisation des corridors pour déployer les technologies, l'accélération des standardisations, voir où l'on en est (dans l'innovation et le déploiement des technologies...). On a aujourd'hui la démonstration que l'on a tout à notre portée. Par contre, il manque la décision politique ou la dimension réglementaire. D'où le travail que nous avons recommandé à la DG Move de la Commission d'avoir en permanence, en intégrant l'approche digitale de l'approche urbaine, une direction qui s'occupe des technologies intelligentes de transport et des nœuds urbains. Comment cela se passe dans un tissu urbain ? Parce que c'est là que l'on trouvera aussi les meilleures solutions. Et en même temps, nous cherchons à voir comment connecter les programmes (l'une des difficultés en Europe c'est la déconnexion des programmes). L'on fabrique des clusters et des consortiums à tout va, et ensuite ils ne se croisent pas. C'est vrai notamment pour les systèmes intelligents de transport (ITS) pour lesquels il y a plusieurs étapes de projet, et en ce moment nous cherchons à connecter les grands programmes ou les grands projets sur les ITS. Tous ne se connectent pas. J'ai de la chance au nord, les trois principaux programmes sont limitrophes, et l'on est en train de dessiner sur la base du corridor physique de transport un corridor unique malgré trois programmes différents... La gestion de la complexité en Europe est tout un art pour avoir au fond un effet réciproque positif de ce que l'on fait dans les ITS (les découvertes, les logiciels, les technologies, les capteurs, tout ce qu'on peut avoir à traiter ensemble), et qu'on puisse le déployer effectivement à bonne vitesse et à bonne dimension. Voilà où on en est sur le plan européen.

Colloque ERTICO, KIC Mobilité et Institut des mobilités

CT. Pour Strasbourg, nous avons en projet la création d'un Institut des Mobilités. Nous avons trois étapes dans notre stratégie inscrite dans la feuille de route économique éco2030 : l'accueil du colloque européen ERTICO sur les ITS, la mise en œuvre partenariale de l'Institut des Mobilités dans le consortium, réussir à obtenir le KIC Mobilité pour la prochaine quinquennale. La Knowledge & Innovation Community permettant l'articulation d'un certain nombre de partenaires, territoires, industriels, acteurs, de porter une priorité. Pour constituer cet Institut des Mobilités, il y a un partenaire universitaire (laboratoire ICUBE), un pôle de compétitivité (Véhicule du Futur) qui nous a énormément accompagnés pendant la préparation du colloque, un laboratoire d'essais (tester à échelle réelle les forces et les faiblesses de nos outils) qui est un laboratoire fermé à ciel ouvert (ancienne piste aéroportuaire) et un site urbain ouvert qui est Strasbourg. Il faut que nous-mêmes, au sein de la Grande Région, arrivions à faire ce que l'on fait déjà à la grande échelle de l'espace européen : faire collaborer au sein d'un même projet européen, additionner les capacités et les acteurs. Pour nous qui avons la chance d'avoir un port, le port, à partir de l'expérience que nous avons eue de cette coopération particulière, et sur lesquels on a quelques projets que l'on partage avec d'autres...

[Enregistrement coupé puis repris, quelques instants plus tard]

Strasbourg, apprendre des RTE-T

CT. ... et Hanovre sont dans ce corridor, ce qui est quand même un atout, avec Helsinki, Tallinn, Varsovie, enfin, puis tous les ports néerlandais et belges, jusqu'à Anvers. Donc c'est un corridor riche. Et j'essaye de faire en sorte, même si je ne dois pas entrer dans un quelconque conflit d'intérêts, que ce corridor ait une meilleure connexion avec Strasbourg. Parce que je vois tout ce que je peux faire, tout ce que j'initie au nord, et qui ne se fait pas automatiquement ici, pour différentes raisons. À partir de là, j'essaye de voir comment je peux faire descendre la connexion du réseau des ITS, comment l'on peut arriver à reconnecter, peut-être par Duisbourg, si l'on travaille avec eux, tout ce qui va devenir la partie la plus

avancée des trois sujets : le déploiement des nouvelles énergies (smart grid), sur les problématiques de sécurité routière (route intelligente)... L'on a aussi d'autres sujets sur lesquels nous allons également travailler dont évidemment le véhicule autonome (même si l'on en développe partout, il n'y a pas de localisation particulière).

Et donc quelles sont mes recommandations ? Au-delà de l'Eurométropole et du travail que l'on fait ensemble, de un, c'est le repérage des institutions, laboratoires, compétences... Déjà il faut être dans une boucle commune sur notre propre territoire, savoir ce que font les uns et les autres, pour pouvoir dans l'Institut des Mobilités, en quelque sorte, avoir ce réseau de chaires, parce que l'on a déjà la promesse d'une chaire industrielle pour l'Institut des Mobilités, et la possibilité de flécher une Chaire Gutenberg (CNRS) sur les mobilités. Donc il faut que l'on regarde ce qui peut être complémentaire, sur quels projets de recherche, comment cela peut se faire, et cela peut être une discussion que l'on peut avoir très vite, pour pouvoir prendre position. Et cela va être très positif pour vous puisque vous avez déjà construit votre Chaire, ce qui est génial. Ce qui nous donne un appui aussi certain sur la démarche que nous avons discuté avec différents partenaires à l'heure actuelle.

Voilà, je peux vous dire que ce que je peux faire, c'est du transfert de connaissance. Je suis plus particulièrement, auprès de la Commission de la Direction générale (DG Move), la Madame Innovation des coordinateurs. Donc je travaille, vous l'avez compris, sur ces problématiques de déploiement. Avec mon collègue Pat Cox qui lui travaille sur le corridor Scandinavie-Méditerranée, avec qui l'on travaille ensemble sur les ITS et les nœuds urbains, ce que nous cherchons à faire aussi, c'est repérer les points forts de compétences. Alors il y a un point fort de compétence sur les mobilités qui est repéré : c'est l'Université de Fribourg qui a fait une analyse économique du programme des RTE-T, des réseaux prioritaires de transport, et il va falloir que j'aie les voir pour que l'on puisse ajouter, si vous voulez, cette compétence d'analyse macro-économique à l'échelle européenne, que l'on est en train de transférer à l'échelle du corridor. Mais l'on peut peut-être aller jusqu'à l'échelle régionale au moins, pour faire en sorte que ces données et analyses, qui sont aujourd'hui nos instruments d'étude d'impact, puissent aussi être utilisées notamment dans des programmes de recherche, à l'appui de la gouvernance territoriale et je l'espère un jour nationale. Si au niveau national j'arrive à expliquer ce qu'on fait de bien au niveau européen en matière de corridors. Je vais essayer avec Elisabeth Borne, je l'ai fait un peu avec son prédécesseur, mais j'ai un peu de mal à me faire comprendre parce que cette approche, qui n'est pas uniquement une approche technologique, est une approche prospective économique à laquelle nous avons ajouté la dimension innovation y compris sociale. Et aujourd'hui, c'est une démarche qui mobilise énormément de partenaires dans le travail que l'on fait. Avant, c'était une affaire de spécialistes. Aujourd'hui, elle devient l'affaire de tous, parce que l'on va du véhicule particulier jusqu'à l'avion, le train, les drones... J'ai été trop longue, mais si vous avez des questions...

Cristiana MAZZONI (CM). Est-ce qu'on ouvre maintenant le débat ? Peut-être quelques questions...

[Enregistrement coupé puis repris, quelques instants plus tard]

Éric CHENDEROWSKY (ÉC). ... Dans cette recomposition de la concurrence entre territoires et dans la [peu clair] des corridors, l'avantage concurrentiel de Strasbourg avec son port, comment pourriez-vous l'exprimer ? Est-ce que Strasbourg n'existerait pas sans son port ? Est-ce que cela pourrait fonctionner ? L'idée c'est que l'on a un port ouvert sur la ville. Un port franc, complètement ouvert. Qu'est-ce que cela représente comme avantage par rapport à cette dynamique ? comment capitaliser sur le port et mieux le valoriser ?

Le port de Strasbourg, ses infrastructures ferroviaires et la logistique urbaine

CT. Capitaliser ? Absolument ! Alors, ceux qui ne connaissent pas le port ne mesurent pas ce que le port apporte. On a essayé pour ses 90 ans de rendre le port plus compréhensible : c'est un port urbain, d'où proviennent deux tiers des marchandises, même des choses sensibles comme des implants chirurgicaux. Avec des moyens adaptés, l'on peut transporter de très grosses machines qui viennent de Belfort (Alstom) et de toutes petites choses, comme les capsules à insuline fabriquées chez Lilly France, qui partent dans le monde entier depuis le port de Strasbourg.

Donc lorsque l'on dit des choses comme cela, l'on peut comprendre que l'on a aussi certaines entreprises qui sont ici dans la région et qui y restent parce qu'elles ont une chaîne de services complète et garantie, depuis la production jusqu'à l'acheminement au client. Donc être un port c'est un outil : l'une des clefs de la compétitivité des entreprises vient de deux sources complémentaires (à part la conquête classique de marchés et l'innovation dans la fabrication et le design des produits), la consommation d'énergie et la logistique.

Ce à quoi je réfléchis aujourd'hui, y compris sur les sujets que l'on va traiter en proximité avec la SNCF, avec le Port et avec l'Eurométropole, cher Éric, c'est de voir comment l'on structure la logistique urbaine, comment cette logistique urbaine tient compte de tous ces défis dont j'ai parlé, et constitue, en quelque sorte, cette économie de flux intraterritoriale utile à la fois, je dirais, pour les habitants, mais aussi pour l'ensemble des activités. Et pourquoi est-ce que c'est important ?

À l'arrière-gare, vous avez une voie ferrée. Le port de Strasbourg est le seul port français à détenir encore un réseau aussi long, aussi important de voies ferrées. Avec nos infrastructures, l'on peut strictement aller partout ! Voilà pourquoi, enfin, la SNCF a compris que c'était un avantage. Après un conflit et un procès autour de ces voies ferrées, elle a été obligée de nous les vendre, en très mauvais état d'ailleurs... Mais l'on ne s'en veut pas trop puisque l'on s'est retrouvé ensemble pour travailler sur la logistique urbaine, et pour travailler sur la logistique ferroviaire.

Exemple très concret : si l'on ne fait rien, tout le trafic ferroviaire de conteneurs va s'échanger sur le Luxembourg. Ils ouvrent une énorme plateforme ferroviaire. Si nous nous organisons sur le territoire, sans ajouts de rails (pour l'instant), simplement en faisant un certain nombre de chantiers, l'on arrivera à mettre des camions sur des rails, des conteneurs sur les rails, et l'on peut donner à l'entreprise le choix entre le fleuve, le rail, combiner les deux quand le fleuve n'est pas navigable. Aujourd'hui, l'on a des partenaires ferroviaires qui ont parfaitement compris qu'ils allaient gagner des parts de marché sur le trafic ferroviaire pur, mais quand même temps ils pourraient avoir du trafic d'opportunité. Mais ça veut dire aussi que l'on se dote d'outils de gestion des conteneurs complètement en IOT (Internet of Things). Il faut que l'on puisse, à un moment donné, sortir les conteneurs très rapidement d'un bateau, d'un camion ou d'un train, et faire les échanges.

Intégrer le port à la stratégie du nœud urbain strasbourgeois

CT. Le problème, tel qu'on le vit en ce moment où l'on est dans une phase d'adaptation, c'est que les professionnels ont déjà anticipé. Ils ont vu que le Port autonome était en train de travailler à la question et qu'il allait s'équiper sa filiale conteneur. Du coup, ils amènent déjà des conteneurs, y compris vides. Le PAS commence donc à être submergé par les conteneurs vides. C'est le marché qui anticipe sur le service. Nos pauvres gars, à un moment donné, ils ne vont plus suffire à la tâche. Donc c'est un port qui est un peu grand pour un port fluvial, mais aussi c'est un port un peu petit, si l'on veut l'inscrire dans des stratégies de massification propres aux ports maritimes. Or l'on prend la mer à Strasbourg ! Il faut

donc que l'on se conçoive avec les caractéristiques d'un port maritime en milieu urbain. L'on a 30,0 % de marge de croissance, cela nous ouvre des perspectives. Mais l'on a aussi ce problème climatique, avec de hautes eaux et de basses eaux, et plus suffisamment de neige dans les Alpes. Donc la question climatique est intégrée dans la stratégie d'un port comme celui-là. Être un port, c'est une chance, c'est aussi un souci.

Là, par exemple, l'on peut en parler, il y a eu quelques discussions mémorables pour l'accès au port par le nord et par le sud, pour arriver à faire en sorte que ce port continue à être utilisé. Et certains disaient : « non il faut arrêter, il faut le transformer, mettre de l'habitat, faire ci et ça ». Non ! Précisément, son avenir tient dans le fait qu'il est urbain ! C'est qu'à partir de là, il irrigue absolument tout le territoire avec une bonne logistique urbaine, depuis le petit commerce, la jeune pousse (start-up), l'Université et ses campus jusqu'à bien plus loin. Et donc c'est cela l'enjeu : il faut que le port soit intégré à la stratégie de nœud urbain de Strasbourg.

Enfin, il faut travailler sur les mobilités : comment constituent-elles le territoire, comment peut-on, dans les logiques de traitement de flux et d'organisation des mobilités, retrouver de l'espace pour l'habitat ou pour les activités, le loisir ou la santé ? J'avais été un peu provocante lors d'un colloque rassemblant des maîtres d'ouvrage il y a quelque temps, parce que j'avais montré une image qui partait des trames verte et bleue dessinées en leur temps par l'agence d'urbanisme... Et quand l'on regarde le plan bleu par exemple : le plan bleu c'est le port, que tout le monde considère comme un lieu sale et comme un lieu polluant.

Changer de regard sur le port de Strasbourg

CT. Et d'ailleurs, le port est nettement moins polluant, parce qu'il n'y plus autant d'émissions de métaux lourds, tout a été purgé. Ce n'est pas parce que l'on a des usines que ce qu'on a dans l'air est forcément sale (sauf peut-être pendant un moment lorsqu'elle ne marchait pas bien, notre usine d'incinération, mais pour le reste, non). Les usines sont propres. C'est la route qui est sale. Et c'est le chauffage urbain. Donc nous sommes toujours dans une vision qui se révèle de plus en plus fautive : l'on va arriver avec des véhicules propres, l'on va avoir des corridors qui seront des couloirs propres. Là, nous travaillons à un projet très intéressant qui va passer à la phase brevet dès la rentrée : un aspirateur à particules. Cela marchera un temps, c'est complètement transitoire, tant que l'on n'aura pas de véhicules propres. Mais c'est assez rigolo ! Parce que c'est une logique d'utilisation des flux d'air créés par le déplacement des véhicules, qui font des tourbillons aspirés avec un filtre spécial. Ce que l'on découvre, lorsque l'on aspire ces particules, c'est que l'on aspire les pesticides des champs : lorsque vous mettez un capteur de ce type et vous aspirez les particules sur un bord de route, vous avez autant de pesticides que vous avez de particules d'émission.

Efforts d'écologie industrielle

CT. Nous avons donc aujourd'hui un sujet particulièrement problématique à Strasbourg dans la restitution d'un air propre, et qui est directement connecté aux mobilités et à l'habitat, forcément. Mais aussi aux choix que l'on peut faire et que l'on doit peut-être davantage instruire. Le port, ce n'est pas seulement un lieu de transport, c'est une plateforme écologique. Nous le démontrons avec notre projet d'écologie industrielle sur l'énergie et les déchets. Et nous allons encore plus le démontrer sur la période qui vient. Nous allons aussi démontrer que nous sommes capables de produire des aliments totalement biologiques à partir d'une industrie de production sur le port avec des microalgues qui mangent tout ce qui sort de Cargill. C'est biologique parce qu'ils utilisent une céréale issue d'une agriculture biologique,

de l'eau, de la nappe phréatique, et ensuite ils rejettent du gaz carbonique. Les petites algues mangent les effluents de la malterie, pleins de nutriments nourrissants, et bénéficient de la température, de l'eau et du dioxyde de carbone. L'on va avoir, je l'espère, l'un des leaders de la production de microalgues. Celles-ci sont appelées à devenir un élément fondamental dans les denrées alimentaires protéinées, dont nous allons avoir besoin pour nous nourrir. Donc l'on ne va pas seulement produire de la choucroute, nous allons aussi faire des algues et d'autres choses à base de matériaux agricoles biosourcés.

Et le port, c'est aussi aujourd'hui une recherche, qui permet de lier l'Université, l'École européenne de chimie, polymères et matériaux de Strasbourg, et les industriels, pour produire des alicaments. On passe, si vous voulez, de la molécule pure issue d'une chimie non naturelle vers une chimie naturelle. Je pense donc que Strasbourg va être un lieu exceptionnel de développement dans ce circuit court, qui permet aujourd'hui par la coopération industrielle sur ces nouvelles recherches. Et ça les passionne, ils sont comme des fous. Ils adorent.

ÉC. Et donc sur le port, il y a un réseau d'entreprises qui collaborent entre elles pour fabriquer un écosystème vertueux ?

CT. Elles travaillent à cela. Elles avancent vers la valorisation des déchets, et elles avancent à travers l'articulation avec l'ECPM sur ce que l'agroalimentaire et les biotechnologies vont pouvoir transformer. Parce que sur le port, nous avons par exemple l'une des plus grosses fabrications de levure, pas seulement pour la bière, mais pour les biotechnologies. Et l'on a aujourd'hui un gros centre, une usine qui a été vendue par un gros groupe américain, Sensient, à côté de Sil Fala, dans le même genre d'activités, mais qui a décidé de garder son centre français et principal centre européen à Strasbourg après la vente de leur usine. Ce qui veut dire que la recherche se développe, et ils ont filé l'activité industrielle à un autre groupe. Et l'autre groupe a décidé de développer son site (il a trois usines), et il va en faire un lieu de production de nouvelles recettes, de nouveaux aliments. Voilà, pour l'écologie industrielle. Pour l'énergie, nous n'avons par contre pas pu mettre de géothermie.

Faire métropole

CM. Donc il y a cette focale sur le port, mais nous sommes en lien très fort avec la gare, et le système des gares de l'Eurométropole. Ce qui fait métropole en fait.

CT. En fait, il faut prendre conscience que l'on n'est pas dans du zonage. Il faut sortir du zonage. Et il faut regarder par où l'on circule, et comment. Et ne pas hésiter à revisiter ce que l'on a dessiné à un moment donné parce que le tissu urbain change. Lorsque nous avons fait le tram, nous nous sommes mis sur les axes où l'on trouvait des clients. Il fallait résorber la concentration en équipements du centre-ville, parce qu'on élargissait le centre piéton. Mais à partir de là, l'autre question, et c'est cela que je n'ai pas pu faire à l'époque, c'est : regarder le tissu urbain à partir du port, comment on entre dans la densité par les espaces les moins denses, et comment les échanges se font.

Nous avons tendance à regarder comment l'on peut densifier les espaces autour par une logique d'expansion et de nouvelles possibilités de construction. Et l'on se donne maintenant un peu ce travail en ayant restitué sept cents hectares de terrains agricoles à l'agriculture sur le territoire métropolitain. C'est énorme, sept cents hectares. Donc nous sommes sur cette logique de travail sur le statut des espaces, mais ce qui veut dire aussi que la mobilité doit venir en appui, aider, faciliter le développement de logements et d'activités, là où l'on s'est donné l'autorisation de le faire. Cela rend les communes extrêmement virulentes. Elles nous disent : « on ne peut pas avoir le tram, mais on veut des navettes, des véhicules autonomes... ».

Infrastructures de mobilité, innovation et environnement

ÉC. Si l'on reprend votre image de regarder la ville à l'envers, nos représentations de la ville sont toujours très formatées à partir du plein et du statique. En fait, l'on pourrait soit la regarder par les creux, mais également la regarder par ses flux et ses réseaux, ce serait déjà une autre manière de regarder du vide que l'on ne voit pas. Peut-être qu'il y aurait un premier travail de représentation à faire qui ne serait pas celui de la représentation habituelle.

CT. Voilà. Et ce n'est pas rendre contradictoire ce que j'entends dans les débats sur le grand contournement ouest, et cela m'agace, car c'est un débat d'aujourd'hui, ce ne sera plus le débat de demain. Et j'ai dû expliquer à un certain nombre de gens à propos du projet de train à grande vitesse où j'ai embarqué des ministres, des vice-ministres, des présidents de sociétés ferroviaires pour arriver à leur montrer qu'en Pologne, dans une région Natura 2000, passer avec un train là où toute la faune et la flore est autour (pas de hamsters, rassurez-vous), ce n'est pas impossible ni absolument préjudiciable ! Il suffit de mettre des passages pour la faune, le reste se développe tout seul. Il n'y a pas de prédateurs, et l'on ne vient pas faucher la végétation trop près des voies ferrées.

C'est très intéressant parce qu'il faut amener les gens à considérer qu'avec les véhicules propres que nous aurons, nous pourrions mettre en place des corridors naturels, presque naturels, dans lesquels il n'y aura plus les mêmes problèmes de pollution. Par contre, nous manquerons toujours d'espace. Ce problème-ci, il faudra le régler. Ce n'est pas la peine de multiplier les espaces asphaltés. Il faut changer la matérialité, trouver de nouveaux matériaux... C'est une période passionnante ! Et je pense que la mobilité va, en Europe, tirer une partie de l'économie. Et ceux qui commencent à y réfléchir avec nous, les onze coordinateurs RTE-T, en sont persuadés. Et c'est pour cela que je ne peux que vous encourager à intégrer la dimension économique à vos recherches ! D'abord parce qu'il y a de l'invention. Ensuite parce que si l'on déploie correctement, l'on peut aller vite.

Maintenant, nous allons pouvoir utiliser Galileo, et nous aurons donc la ressource satellite pour pouvoir agir. Vous vous rendez compte de tous les moyens que l'on a ? C'est extraordinaire ! Si l'on regarde tout ce que l'on a, maintenant, c'est une autre vie, une autre approche. Et pour voir des Canadiens, des Américains, des Chinois, des Japonais... tout le monde est en train de se demander : « Est-ce que l'on ose sauter dans ce qui va être totalement différent ? ». Il y a Elon Musk qui le fait. Lui, il essaye toujours d'être en avance. Et le travail sur le spatial aide à penser de manière disruptive.

Andreea GRIGOROVSKI (AG). Il y en a d'autres ? Est-ce que vous avez des exemples de pays qui ont fait le choix politique de se « jeter » en avant ?

CT. Que MUSK ? Oui bien sûr. Il y en a qui disent qu'ils le font, mais je regarde de près, et c'est... Non il y a un pays qui avance vite, et qui a une maîtrise de la question des transports, ce sont les Pays-Bas. Les Pays-Bas, cela fait longtemps qu'ils travaillent sur les transports, et ils ont une culture du transport, qui est le premier Ministère au Pays-Bas. Je travaille très bien avec eux, et c'est une chance, y compris comme Présidente du Port, je veux dire. Parce que l'on est tout de même un peu petit ! Si l'on s'est mis ensemble avec les autres, à neuf nous arriverons à mieux discuter avec Rotterdam. Mais eux ils ont une compréhension complètement intégrée. Ils font aussi des erreurs, mais ils en font beaucoup moins que d'autres, et ils vont beaucoup plus vite en innovation.

La Révolte des Fleuves

Frédéric ROSSANO (FR). Je peux vous poser une question ? Vous citez le ministère des Transports, qui est le *ministerie van infrastructuur en waterstaat (ienw)*, le ministère des Infrastructures et de la Gestion

de l'eau. Est-ce que l'on pourrait atteindre ici une telle intégration sur la question de l'eau et la question des mobilités? Est-ce qu'il y a des pistes ou des éléments forts qui permettraient d'y arriver?

CT. Vous entendez à Strasbourg? Si vous voulez, je pense que c'est une vraie réflexion que l'on a entre villes portuaires. Entre gens qui s'occupent des ports et des zones urbaines. Il y a quelque chose à revoir et imaginer ensemble. C'est le cas par exemple en discutant avec Hambourg, mais les pays ont tellement abandonné le trafic fluvial, que j'ai l'impression par moment que nous en sommes à des années-lumière. Par exemple, en 2017, la Commissaire nous avait dit que ce serait l'année des ports fluviaux. C'est devenu l'année des ports maritimes. Voilà, une fois de plus nous sommes passés en second plan, parce qu'il y a plein de pays où il n'y a pas de ports fluviaux, pas de fleuves. En fait, il faut la révolte des fleuves. En plus, vous avez des pays qui draguent les rivières, des pays qui ne les draguent pas, ce qui empêche les flux de passer... Nous n'avons pas fini de nous amuser avec ces sujets-là. Certains sont d'accord avec les écluses, d'autres n'en veulent pas.

Nous avons une expérience qui pourrait complètement aller dans l'autre sens. C'est la Commission centrale pour la navigation du Rhin, la première institution internationale qui ait jamais existé dans le monde, et qui a survécu à toutes les guerres. Et elle a une gouvernance particulièrement contemporaine si vous voulez, puisque vous avez des représentants des États, des représentants des armateurs, des chargeurs, de tous les professionnels du transport de la navigation fluvial(e), y compris le volet salarié. Cette Commission se prononce sur les conditions de navigabilité, sur la réglementation, sur les autorisations et aussi sur les conditions de travail et les responsabilités des entrepreneurs. Le fait est qu'il fallait pouvoir continuer de se parler même lorsque le Rhin était une frontière. Les Allemands et les Français se sont tapés dessus, mais ont tout de même accepté de discuter. Les Néerlandais, présents dès le départ avec leur vision pragmatique, ont continué de remonter jusqu'à Bâle et ont refusé d'être empêchés de passer, le Rhin appartenant à tous. Des pays sont entrés, sortis, il y avait même des Américains, après la guerre. Aujourd'hui, ce n'est plus le cas. C'est une instance de conseil et de travail sur la navigation fluviale, mais ce qui est très intéressant, c'est que l'un des anciens secrétaires généraux est en train de travailler avec plusieurs pays africains dans la région des Grands Lacs pour pouvoir en fait créer un instrument de gouvernance des Grands Lacs entre plusieurs pays africains. Alors de temps en temps c'est compliqué, mais les gens disent que si nous y sommes arrivés en Europe avec toutes les guerres, l'on va peut-être arriver à monter une initiative comme celle-là. C'est très intéressant.

Aujourd'hui, pour innover, il faut un contexte. Et je pense que nous avons un contexte particulier, qui est aussi très créatif, sous l'angle de cette démarche pragmatique de recherche de solutions en commun. D'où la possibilité que l'on a eue de faire notre coopération. C'est aussi ce contexte-là qui nous le permet. La Commission l'a utilisé, et continue de l'utiliser comme référence, sur les corridors fluviaux. Donc nous faisons en fait du transfert de connaissance.

AG. Merci, merci beaucoup pour cette intervention très, très riche et intéressante qui donne plein d'idées et plein de pistes de réflexion, je vous propose maintenant de passer tout de suite à la prochaine intervention.

[\[Fin de l'enregistrement\]](#)

01B

INTERNATIONAL SYMPOSIUM CHAIRE PARTENARIALE FRANCO-CHINOISE IMM « INNOVATIVE MOBILITY AND URBAN DESIGN »

Table-ronde avec Jean-Baptiste GERNET¹, Éric CHENDEROWSKY², Gabrielle RICHARD³, 21 septembre 2018

MODÉRATION : Cristiana MAZZONI (CM)

[\[Début de l'enregistrement\]](#)

CM. [\[introduit les participants\]](#) ...Cher Jean-Baptiste, nous commencerons par toi si tu le veux bien. Quelles sont les visions politiques sur la mobilité innovante/lente à Strasbourg?

JBG. [\[commence en montrant la projection du plan du réseau de transport en commun de Strasbourg\]](#)... Le tramway, mis en place en 1994 sous le mandat de Catherine TRAUTMANN, est peu à peu devenu le réseau structurant de la ville. À tel point que la carte mentale qu'ont les habitants de Strasbourg de leur ville correspond peu ou prou à ce réseau. Aujourd'hui, il est arrivé à maturité : au niveau de la station Homme de Fer, en heure de pointe, c'est un départ de tramway toutes les vingt-huit secondes! Comment mener alors une extension du réseau en désaturant son nœud central?

Sur le plan historique, le tramway s'est réimplanté dans la ville existante et a permis de la requalifier. Aujourd'hui, la ligne transfrontalière vers Kehl va plus loin et permettra de préfigurer l'urbanisation future de l'ancienne zone industrielle et portuaire strasbourgeoise, dans le cadre du projet Deux Rives. Sous notre mandature (2014-2020), au-delà de cette question de l'extension du réseau de tramway, nous avons identifié deux enjeux majeurs.

La restructuration des lignes de bus (L1-L3-L6), dans l'optique d'une amélioration de la desserte, d'une meilleure identification du réseau et d'une clarification de ce dernier dans la carte mentale des habitants de l'Eurométropole.

Un pivot entre ce mandat et le suivant : le renforcement, à l'horizon 2030, de l'offre ferroviaire (enjeux de service et d'infrastructures). Il ne faut que dix minutes en train pour se rendre de la gare centrale à Vendenheim! Sur l'ensemble du territoire de l'Eurométropole, nous comptons plus d'une dizaine de gares.

L'enjeu de service est important : le train est plus efficace en matière de distance-temps, mais pas d'abonnements. Jusqu'à cette mandature, il n'y avait pas d'intégration tarifaire entre le réseau urbain (tramway, bus) et le réseau ferroviaire (régional). Aujourd'hui, nous œuvrons vers la mise en place d'un abonnement unique pour que les abonnés CTS puissent utiliser le réseau TER sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg.

En corollaire à cette question, l'enjeu infrastructurel : les trains régionaux vont plus loin que le seul périmètre métropolitain. Comment les remplir davantage sur ce tronçon? Une piste serait le cadencement des trains. Une autre vise à créer plus de sillons ferroviaires vers le nord. Enfin, une réflexion est également

1 Adjoint au maire et élu à l'Eurométropole, chargé des mobilités actives et de la vie fluviale (2014-2020).

2 Directeur à l'Urbanisme et aux Territoires, Eurométropole de Strasbourg.

3 Gestionnaire de projets d'innovation, Systra.

menée sur la possibilité d'une diamétralisation des lignes aujourd'hui en étoile. Les trains RER n'auraient plus leur terminus en gare centrale de Strasbourg, mais poursuivraient leur route.

Un mot enfin sur le vélo : j'ai eu à cœur de mener le projet de création d'un réseau structurant pour le vélo. Strasbourg est la capitale française du vélo. L'Eurométropole mène aujourd'hui plusieurs projets, notamment sur le vélo à assistance électrique, qui devraient permettre de renforcer encore un peu plus la part modale de la petite reine, notamment en complément du réseau Vélostras vers les communes de seconde couronne (vingt-trente minutes de trajet).

CM. Merci Jean-Baptiste. Éric, de ton côté, comment les services de la direction de l'urbanisme et des territoires suivent-ils ces projets? Quel est l'impact sur les infrastructures? Dans quels secteurs en particulier?

ÉC. Plusieurs échelles sont à prendre en compte.

En matière de planification, comment desservir le nœud de la station Homme de Fer, qui polarise l'ensemble du réseau de transport en commun? Cela revient à poser la question de quelle centralité pour l'Eurométropole de Strasbourg? Nous travaillons à créer un centre élargi et des polarités multiples, organisées autour de nœuds intermodaux.

Que ce soit à l'échelle de l'aire urbaine ou de la région, Strasbourg est l'espace de centralité. Des gares comme celles de Vendenheim ou de Krimmeri-Meinau sont des points où l'on doit construire des centralités secondaires, densifier les fonctions et les usages. Il s'agit donc de mener à bien des projets urbains visant à densifier autour de ces nœuds, à améliorer leur accessibilité, notamment en matière de modes doux, pour que les habitants se rabattent sur ces points de réseau du transport métropolitain. Cette réflexion sur les modes et les usages doit se faire de manière décloisonnée et en gardant à l'esprit l'impératif multifonctionnel. La mobilité doit par ailleurs pouvoir se concevoir sans séparer mobilité professionnelle, en semaine, et mobilité de loisir, le week-end.

CM. Très intéressant. Jean-Baptiste, veux-tu rebondir sur l'intervention d'Éric?

JBG. Le projet de réaménagement des quais sud du centre-ville de Strasbourg s'inscrit dans cette démarche. C'est un projet de mobilité du quotidien, d'abord, mais aussi d'évolution et d'élargissement du centre-ville vers le sud, jusqu'aux anciens fronts du Neudorf, au niveau de la médiathèque André Malraux.

Jusqu'à présent, le trottoir des quais était large, mais plus de quinze mille véhicules par jour empruntaient cet axe très passant. La place du vélo n'y était pas évidente, notamment en raison du stationnement, des bus, etc. Dans l'esprit des Strasbourgeois, les quais sud sont une zone de transit où l'importante circulation automobile coupe le centre-ville historique du centre-ville élargi.

Le projet que nous menons actuellement vise donc à faire des quais sud un espace de rencontre entre les modes. Les voitures y ont une place marginale (mille cinq cents véhicules maximum). Au final, l'objet du projet est d'élargir le centre-ville de Strasbourg au-delà des quais Sud, de relier le quartier de la Krutenau à celui de l'ellipse insulaire. Ainsi, la ceinture des boulevards devient la limite du centre-ville élargi, le cœur métropolitain.

CM. Merci. Je me tourne à présent vers toi Gabrielle. SYSTRA a beaucoup interagi avec l'eurométropole de Strasbourg en ce qui concerne les infrastructures lourdes. Quelles sont les innovations qui pourraient être projetées sur le territoire métropolitain?

GR. Je commencerai par rappeler que SYSTRA est une filiale de la RATP et de la SNCF. Nous sommes un grand groupe de conseil et d'ingénierie des infrastructures de transport. La question de l'évolution des

infrastructures de transport dans le temps est une thématique de plus en plus abordée. La multiplicité des systèmes de transport est très importante dans la planification d'une ville comme Strasbourg, entre les structures plus rigides comme les trains RER, les tramways, et les grilles plus souples comme les réseaux de bus ou le vélo. Ce que nous faisons, c'est que nous essayons de voir comment ces différentes strates fonctionnent ensemble et desservent l'ensemble du territoire.

Entre autres programmes d'innovation, nous en avons un premier tourné sur l'automatisation et l'autonomisation des systèmes de transport, ainsi que sur l'évolution de l'automobile pour les systèmes de transport public de masse. Dans quelle mesure est-ce opportun pour ces systèmes? Sous quelles conditions? Suivant quel type d'interactions entre transport et espace public?

CM. Merci. Passons à présent à un autre sujet au cœur de l'actualité strasbourgeoise : comment la politique de ville fluviale s'est-elle développée à Strasbourg? Jean-Baptiste, peut-être?

JBG. Le rapport à l'eau est un aspect essentiel de notre projet de réaménagement des quais sud. À Strasbourg, l'eau est omniprésente, mais parfois négligée. De nombreuses activités se font au bord de l'eau. La destruction de l'encorbellement des quais sud sur l'Ill, mis en place pour élargir la chaussée automobile, a permis la mise en place d'un ponton flottant pour un rapport direct à l'eau.

L'une des difficultés réside dans le fait que toutes les voies d'eau à Strasbourg ne sont pas gérées par les mêmes acteurs. C'est donc parfois difficile de mener à bien des projets.

Le projet de piétonnisation des quais sud, et l'urbanisation du secteur des Deux Rives, pour créer une façade de la métropole sur le Rhin, sont les deux projets qui nous ont permis de développer une politique de vie fluviale sur l'ensemble des voies d'eau à Strasbourg. Il reste encore beaucoup à faire, mais nous avons aujourd'hui retrouvé un accès facilité à une diversité d'activités et de fonctions (même économiques) autour de l'eau dans le centre-ville de Strasbourg. L'objectif est de refaire de l'eau un espace public. Nous souhaitons pouvoir naviguer sur l'eau, et pourquoi pas, retrouver les baignades urbaines d'antan avec un projet de piscine flottante... L'un des projets déjà arrivés à maturation est la mise en place d'un service de location de bateaux électriques sans permis. Cet été, ils étaient entre quinze mille et vingt mille usagers à découvrir Strasbourg et ses cours d'eau sous une nouvelle perspective.

Pour finir, nous avons également œuvré en faveur de la mise en place d'une logistique urbaine du quotidien en pérennisant une plateforme de fret fluvial Quai des Pêcheurs. Dans la mesure où le diesel va être interdit pour les livraisons, la voie d'eau apparaît comme un mode beaucoup plus durable quand l'on se souvient qu'une péniche Freycinet pollue autant que quinze camions de dix-neuf tonnes.

CM. Merci Jean-Baptiste. Éric, tu as quelque chose à ajouter?

ÉC. L'une des chances de l'agglomération strasbourgeoise, ce sont ses deux cent quarante kilomètres de voie d'eau et de bassins. C'est un réseau extraordinaire, support de la trame verte et des liaisons douces. C'est également un élément important dans la représentation du territoire par les habitants. Avec le tramway (1994 — aujourd'hui), l'eau réunit toutes les parties de l'agglomération entre elles. Le canal de la Bruche, par exemple, permet de rejoindre le piémont des Vosges en trente minutes de vélo, et permet d'établir une relation entre le cœur de métropole et ses territoires voisins, de se réarticuler sur l'ensemble de la région.

Avec la reconquête des espaces publics au bord de l'eau, nous fabriquons un élément fondamental qui dessine la centralité à l'échelle strasbourgeoise. Un autre aspect essentiel réside dans les questions de confort de vie estival : la trame bleue est essentielle au rafraîchissement des centres-villes minéralisés. Le tramway de Strasbourg a permis aux paysagistes de redessiner l'espace public, de construire une approche au service de l'espace public. De manière similaire, la question de l'eau dans la ville de

Strasbourg offre un sujet de réflexion et de travail permanent. Il s'agit alors de regarder la ville depuis l'eau pour la renouveler. Entre trames verte et bleue, et espaces de la mobilité, nous œuvrons à créer une ville plus résiliente.

CM. Merci Éric. Pour conclure, une dernière question pour Gabrielle : par rapport à cette notion de ville résiliente, quel est le positionnement de SYSTRA ?

GR. Tout dépend de ce que l'on entend par résilience... Parle-t-on de la résilience technique du système de transport qui, même dégradé, doit pouvoir assurer une continuité de service ? À mon sens, la question de la résilience des infrastructures doit être rapprochée de celle de leur intégration à l'espace urbain, et à ce qu'elles peuvent lui apporter. Les grosses infrastructures de transport, comme les autoroutes et les voies ferrées : comment sont-elles vécues et perçues par la population alentour ? Pour beaucoup d'entre eux, ces monstres urbains n'ont plus leur place en ville. Comment transformer alors ces infrastructures de transport pour les doter de fonctions multiples, aussi bien liées au transport qu'à la ville ?

CM. Merci à toutes et à tous pour vos riches témoignages et votre participation...

[\[Fin de l'enregistrement\]](#)

01C

CONFÉRENCE TRANSFRONTALIÈRE DES TERRITOIRES

« QUELS ENJEUX POUR UN ESPACE MÉTROPOLITAIN TRANSFRONTALIER STRASBOURG-KARLSRUHE ET LEURS EURODISTRICTS ? »

Table ronde « MOBILITÉ : freins et leviers à la mobilité des personnes dans l'espace métropolitain Strasbourg- Karlsruhe ? » 27 février 2019

avec David MARX¹, Rémi BERTRAND², Jürgen BÄUERLE³, Evelyne ISINGER⁴, Rosa FLAIG⁵, Alexander PISCHON⁶, Robert HERRMANN⁷, Werner SCHREINER⁸.

Modération : Christoph RAT-FISCHER⁹.

[\[Début de l'enregistrement\]](#)

Christoph RAT-FISCHER (CRF). [\[introduit les participants\]](#) ...le sujet de la mobilité est le plus concret et le plus palpable des sujets travaillés en atelier, puisqu'il permet de passer la frontière, faire des échanges, ses courses, voir des amis... c'est un sujet qui touche les échanges d'information, les infrastructures, l'organisation du transport... un sujet qui est également bien avancé. Comment alors améliorer la mobilité et ses dispositifs au sein de l'espace métropolitain Strasbourg-Karlsruhe ?

Nous commencerons cette table ronde par un exposé de David MARX, de l'ADEUS, sur l'espace métropolitain Strasbourg-Karlsruhe au regard des questions de mobilités.

David MARX (DM). Cet exposé introductif a pour vocation de dresser un état des lieux général en matière de mobilité pour l'espace métropolitain Strasbourg-Karlsruhe.

À l'échelle européenne, Strasbourg et Karlsruhe ont une position identique sur les Réseaux transeuropéens de Transport (RTE-T), au carrefour de quatre corridors européens. Les enjeux de connexion aux corridors transeuropéens sont donc importants. Pour maintenir une bonne accroche à l'échelle européenne, il est notamment nécessaire de finaliser les projets de la courbe TGV sur le tronçon Kehl-Appenweier, et les travaux de la phase 2 de la LGV Rhin-Rhône.

Entre les deux pôles métropolitains, les déplacements sont liés à des activités précises : lien domicile-travail, études, loisirs... La mobilité pour l'emploi est la plus importante : sur les seize mille navetteurs qui se rendent quotidiennement en Allemagne, 30,0 % d'entre eux utilisent les transports en commun.

-
- 1 Chef de projet, ADEUS.
 - 2 Président de l'Eurodistrict PAMINA, Vice-Président du Conseil départemental du Bas-Rhin (rapporteur).
 - 3 *Landrat, Landkreis* de Rastatt (rapporteur).
 - 4 Conseillère régionale et Présidente de la commission des transports.
 - 5 Directrice adjointe du département : Protection du climat, numérisation et Europe, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg.
 - 6 Directeur général de l'association des transports de Karlsruhe, membre du conseil d'administration du VDV-Landesgruppe Baden-Württemberg.
 - 7 Président de l'Eurométropole de Strasbourg, Président de la Mission opérationnelle transfrontalière (MOT) et Président du SCOTERS.
 - 8 Représentant de la ministre-président chargé de la coopération transfrontalière, *Rheinland-Pfalz Staatskanzlei*, Président du Comité d'experts des transports transfrontaliers de voyageurs.
 - 9 Chef de projet, SynappCity.

L'espace métropolitain Strasbourg-Karlsruhe est également caractérisé par un réseau d'entreprises, de coopérations universitaires très fortes et d'importants lieux de loisirs. Ces flux et ces liens, ainsi que les relations équilibrées entre ces deux métropoles, témoignent d'une situation en contrepoint de ce qui peut être observé entre Luxembourg et la Moselle, et le sud de l'Alsace et Bâle, caractérisés par une polarisation très forte.

Il ne faut toutefois pas se méprendre : de part et d'autre de la frontière, les zones d'habitations et d'emplois sont très dispersées, avec des bassins d'emplois multiples répartis entre Karlsruhe, Rastatt, Baden-Baden, Freiburg, Rust et Strasbourg. L'offre en transport en commun pose donc question. La carte de gauche montre l'offre routière du territoire du Rhin Supérieur, qui structure également les déplacements en matière de transport routier par autocar, le covoiturage, le fret... On constate une différence entre le nord et le sud du Rhin supérieur. Le nord ne dispose pas d'une bonne connexion est-ouest, mais bénéficie d'un maillage correct de tous les trente kilomètres (franchissement, bacs transfrontaliers). La carte de droite met en évidence une offre ferroviaire concentrée sur le pont de l'Europe entre Strasbourg et Kehl. S'il existe une assez bonne desserte vers Karlsruhe en TGV-ICE, les autres lignes de desserte via Lauterbourg et Wissembourg restent exceptionnelles, surtout utilisées pour le loisir¹⁰.

Une tarification commune existe (cf. l'*Europass* entre l'Alsace et le Palatinat). Mais dans la tarification classique, il existe un fort effet de frontière (une différence allant jusqu'à 20 € entre Strasbourg et Kehl pour l'achat d'un billet sur un voyage type TER Strasbourg-Kehl).

De part et d'autre de la frontière, deux systèmes de mobilité différents :

- En Allemagne, les AOT correspondent à des zones tarifaires intégrées qui ne respectent pas nécessairement les limites administratives;
- En France, les AOT respectent scrupuleusement ces limites administratives, ce qui induit de fait une forte segmentation entre réseaux urbains et interurbains (des changements sont toutefois à prévoir avec le prochain projet de loi d'Orientation des mobilités¹¹).

Il existe donc encore certaines difficultés pour mener des politiques homogènes en matière de transfrontalier : d'un côté et de l'autre de la frontière, les acteurs ne se correspondent pas nécessairement, les systèmes d'organisation des transports non plus. Un paysage administratif qui n'en finit pas d'évoluer côté français : élaboration du SRADDET dans le Grand Est, loi NOTRÉ... Mais force est de constater que la coopération reste possible puisqu'elle existe déjà : l'exemple le plus probant reste l'extension de la ligne D du tramway entre Strasbourg et le centre-ville de Kehl. D'autres exemples importants existent : la ligne de TER entre Offenburg et Strasbourg, les forfaits communs... L'agglomération de Bâle est une référence à suivre en matière d'intégration transfrontalière entre la Suisse, la France et l'Allemagne, avec son Strassenbahn Basel (*Trieno*).

Le secteur des mobilités est aujourd'hui en pleine mutation, de la planification des transports à la MaaS. Pour les prochaines années, les enjeux et perspectives pour l'espace métropolitain Strasbourg-Karlsruhe sont :

- En matière d'offre de transport : l'amélioration de l'offre transfrontalière entre Région et Land, la dimension transfrontalière du Réseau express métropolitain élaboré par l'Eurométropole de Strasbourg et la Région Grand Est, avec une éventuelle mise en place d'une ligne de tram-train vers Karlsruhe.
- En matière de tarification : une meilleure intégration des tarifs (homogénéisation des taxes, financement des projets à travers la taxe poids lourds...).
- En matière de numérique : un développement de cette question pour le transport public et la mobilité des personnes.
- En matière d'infrastructures : la réalisation programmée des liens manquants, les *missing links*, pour conforter l'accessibilité à grande échelle et améliorer la desserte capillaire à l'échelon local.

Merci pour votre attention !

CRF. La coopération est donc au cœur des débats sur la mobilité. Rémi BERTRAND, la parole est vôtre.

RB. Depuis trois ans, l'Eurodistrict PAMINA a mis en œuvre un plan mobilité-déplacement qui a pour objectif de faciliter la vie au quotidien en véhiculant mieux l'information. En effet, l'Eurodistrict n'a pas de compétence à proprement parlé en matière de transport, mais constitue une interface, a un rôle de facilitateur. Cette interface interroge l'ensemble de son territoire suivant trois axes, pour mettre en lumière les liens manquants : que peut-on faire mieux? Quels sont les freins à lever? Quels sont les leviers à activer?

CRF. Jürgen BÄUERLE, vous souhaitez compléter le propos de Rémi BERTRAND? Quels projets met-on en œuvre à Rastatt?

JB. Rastatt travaille sur la mise en place d'une ligne de bus régional entre Rastatt et Haguenau. Si un cofinancement franco-allemand est assuré, la ligne sera cadencée à l'heure pour les travailleurs pendulaires.

Un autre projet est la mise en place de services d'information signalétique en amont des bacs de Drusenheim et de Seltz, pour mieux informer les automobilistes-navetteurs : en cas de fermeture des bacs, les détours sont longs (le maillage est d'environ trente kilomètres).

Il manque également un pont piéton/cycliste sur le Rhin : le passage sur la centrale électrique de Roppenheim est dangereux, celui de Wintersdorf est encore doté de rails utilisés pour le trafic individuel. Il faut donc entreprendre une planification sommaire pour prévoir un nouveau pont sur le Rhin.

La réouverture de la ligne ferroviaire entre Rastatt, Haguenau et Saarbrücken est également en projet, mais souffre d'un problème de compétences entre le côté allemand et le côté français.

CRF. En Europe, la création des ponts est un art. Il existe des liaisons ferroviaires à créer aussi, Madame ISINGER.

EI. Le transport ferroviaire est au cœur des politiques et des compétences de la Région Grand Est, située au cœur de l'Europe, de corridors infrastructurels européens, et d'un espace économique historique. À noter que la Région Grand Est représente la moitié des salariés transfrontaliers français.

En matière de mobilité ferroviaire transfrontalière, la Région ne part pas de zéro. Il existe déjà quatre lignes de TER transfrontalières, mais il y a une réelle demande pour en créer davantage. L'action de la Région se fait en accord avec ses compétences historiques d'AOT ferroviaire de voyageurs (depuis 1997),

¹⁰ Il existe toutefois des projets transfrontaliers d'acquisition de matériel roulant neuf.

¹¹ À ce sujet, voir :

URL : <https://www.gouvernement.fr/transports-un-projet-de-loi-pour-penser-les-mobilites-de-demain>.

URL : <https://www.vie-publique.fr/loi/20809-loi-du-24-decembre-2019-dorientation-des-mobilites-lom>.

auxquelles s'est ajoutée celle du transport routier de voyageurs (en 2017). Cette évolution législative permet une approche intégrée facilitée de l'ensemble des transports en commun, et permet de préparer une meilleure convergence des réseaux de transports. Une autre évolution législative est prévue avec l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs, initiée en 2018 et généralisée aussi au TER à partir de 2021, et qui doit apporter un service complémentaire aux voyageurs.

Pour que ces mobilités transfrontalières puissent être mises en œuvre, il faut remettre en place de nouveaux contrats d'exploitation. Or, de part et d'autre du Rhin, les contrats d'exploitation vont prendre fin au même moment. Une occasion à saisir pour envisager un projet transfrontalier partenarial et ne pas prendre trente ans de retard. Comment procéder? Se mettre autour d'une table, malgré des gouvernances et législations différentes. Ces nombreux freins peuvent être levés les uns après les autres. Notamment par la signature d'une résolution commune de coopération transfrontalière renforcée en matière de mobilités.

Une feuille de route très précise a été définie, avec le renforcement de sept lignes régionales transfrontalières cadencées à l'heure. Sur la ligne Strasbourg-Offenburg, le cadencement est déjà à la demi-heure. Du matériel roulant bimode transfrontalier (fonctionnant autant sur des voies électrifiées que non électrifiées) doit être acheté. Ces lignes doivent également être équipées par trois systèmes de sécurité et de signalisation (français, allemand, ERTMS). Vingt-deux Régiolis ont été identifiés pour y circuler, et des rames supplémentaires pourront être ajoutées en fonction de l'appétence du Land Bade-Wurtemberg. La Région reste ouverte sur la question du matériel propre hybride. L'AOT a pris une délibération au mois de décembre pour réserver un budget de 264 M€ pour l'acquisition du matériel roulant. Il faudra également convenir du Fahrplan (les horaires de circulation) pour l'optimiser au mieux. Dernier élément, et non des moindres au regard de sa complexité : la tarification. Une étude a été lancée pour que dans cet espace ferroviaire, une tarification unique soit mise en place.

CRF. Complétons maintenant cet aperçu du côté allemand avec Monsieur SCHREINER.

WS. Le système européen ERMTS¹² est déjà en place sur les lignes principales, mais les opérateurs de transport ferroviaire ne communiquent pas encore ensemble. La Région Grand Est a fait un investissement important dans le matériel roulant il y a cinq ans. Si l'on en ajoute du nouveau, ce serait du gaspillage. Il faudrait trouver une solution commune avec la Région Grand Est.

À partir de septembre 2024, les nouvelles lignes transfrontalières seront mises en place. D'ici là, il faut impérativement mettre en place les « *liens manquants* ». Une réunion sera organisée sous peu entre techniciens pour aborder ces questions.

La question tarifaire est importante : il faut faire des bénéfices et rester attractifs.

Après trente ans de planification des mobilités transfrontalières, il reste encore beaucoup à faire... Mais aujourd'hui, les partenaires ont une direction commune.

CRF. Quelles les propositions innovantes en matière de mobilité transfrontalière du côté de Karlsruhe, Monsieur PISCHON?

AP. Le tram-train était innovant il y a quelques années. Aujourd'hui, il est en place à 360° autour de Karlsruhe, sauf en direction de l'Alsace. L'association des transports de Karlsruhe envisage de le continuer en direction de Strasbourg, avec un cadencement de trois à quatre par heure, en plus du train

régional intercalé. Des investissements sont faits dans les haltes et le matériel roulant. À ce jour, l'étoile ferroviaire compte plus de six cents kilomètres de voies ferrées. Il faut également trouver une transition en termes de tarification. Du point de vue de l'intermodalité, il est important que l'utilisateur n'ait qu'un seul interlocuteur à qui régler le paiement, réparti ensuite entre les différents opérateurs de mobilité.

CRF. Monsieur HERRMANN, parlez-nous un peu de ce qui se fait au niveau de l'Eurométropole de Strasbourg et de l'Eurodistrict Strasbourg-Ortenau. Peut-être de la ligne d de tramway?

RH. Le tramway fonctionne bien. Il reste cependant un modèle unique, puisqu'il n'a pas fait évoluer la législation en matière de coopération transfrontalière. Comment normaliser les rapports et la coopération transfrontalière? Le Traité d'Aix-la-Chapelle peut-il être la solution? On voit qu'il y a des évolutions, mais aussi des difficultés structurelles : il y a aujourd'hui autant de ponts à Bâle qu'entre Bâle et Karlsruhe!

L'arrivée du numérique va bouleverser le domaine : durant le congrès ERTICO sur les ITS en 2017 à Strasbourg, nous avons pu assister à des démonstrations de véhicules autonomes. À partir des algorithmes, allons-nous aboutir à de nouvelles formules de covoiturage?

Aux Pays-Bas, les transports en commun n'utilisent qu'un seul billet. Les opérateurs se répartissent les bénéfices. C'est un modèle vers lequel tendre en matière d'intégration tarifaire si l'on veut faciliter les transports en commun.

Quid demain du transport ferroviaire non électrifié à base d'hydrogène? Sur le plan énergétique, il reste encore de nombreuses limites à franchir.

Ces nouveaux modèles amènent aussi à réfléchir à ce que les voitures partagées puissent franchir la frontière et être stationnées à Kehl.

Le fret ferroviaire n'est pas favorisé du côté français. Mais la Route de la Soie, qui aboutit à Duisbourg, est importante. Les trains de camions se développent de plus en plus, avec des accrochages numériques, mais plus nécessairement physiques...

La problématique des transports est nécessairement liée à la problématique du climat. Il est impératif d'y réfléchir.

JB. Il est impératif aussi de mettre en place des lignes ferroviaires redondantes de part et d'autre du Rhin pour le fret, surtout suite aux accidents du tunnel de Rastatt. La mise à niveau de la courbe d'Appenweier est également nécessaire à l'amélioration de la desserte TGV. En cas de fermeture d'un lien, l'ensemble des deux rives, des usagers et acteurs économiques franco-allemands sont pénalisés!

RB. L'Eurodistrict PAMINA (sur deux Länder et la Région Grand Est, soit près de deux millions de personnes) va être doté d'un Géoportail commun, une première en Europe en matière de partage de l'information géographique transfrontalière.

WS. Les « *liens manquants* » restent le sujet le plus important. Avoir une amélioration dans le fret permet toujours une amélioration dans le transport de voyageurs.

CRF. Merci à toutes et à tous pour vos interventions très riches. Au regard de l'heure, nous n'allons pas pouvoir prendre de questions. Nous nous retrouverons un peu plus tard pour la prochaine conférence...

[Fin de l'enregistrement]

12 Le système européen de gestion du trafic ferroviaire (en anglais, European Rail Traffic Management System, ERTMS). URL : <http://www.ertms.net>.

01D

PIERRE LAPLANE (DIRECTEUR DE L'ADEUS)

24 mars 2021, de 10h00 à 11h30

NB : entretien mené en interne par l'Agence d'urbanisme Strasbourg Rhin Supérieur, publiée en ligne, consultés le 30 juin 2021. URL : <http://www.adeus.org/news/entretien-avec-pierre-laplane>.

L'agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise (ADEUS) est un acteur historique de l'ingénierie territoriale; un nouveau protocole de coopération 2021/2027 vient d'être signé entre l'État et la Fédération nationale des agences d'urbanisme (FNAU). En quoi le rôle de l'ADEUS est-il spécifique ?

PL. L'ADEUS s'inscrit dans un réseau de cinquante agences au sein de la FNAU ; elle y revendique pleinement sa place, avec son identité propre liée à la spécificité de son territoire d'intervention transfrontalier et à la très grande diversité de ses champs d'expertise. Son appartenance au réseau lui permet de bénéficier d'une large émulation, de mutualiser certains outils et de partager une vision commune des enjeux de développement des territoires. L'Agence adapte ses compétences pour la prise en compte des enjeux des différentes échelles territoriales et mobilise sa capacité de travail en partenariat avec l'ensemble de leurs acteurs :

- L'échelle métropolitaine polycentrique avec les bassins de vie en réseau, l'Eurométropole de Strasbourg, la Communauté d'agglomération de Haguenau, les communautés de communes et leurs communes membres, les Eurodistricts PAMINA et Strasbourg-Ortenau, les syndicats mixtes, les acteurs socio-économiques et les partenaires associés de statut privé.
- L'échelle émergente de la Collectivité européenne d'Alsace (CEA) et ses ambitions transfrontalières, avec des relations à renforcer avec l'Agence d'urbanisme de la région mulhousienne (AURM), l'Agence départementale d'aménagement du Haut-Rhin (ADAUHR), l'Agence territoriale d'ingénierie publique (ATIP), les deux Agences départementales d'information sur le logement (ADIL), le Centre d'études et d'expertises sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), le Conseil d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement (CAUE) et l'Agence de développement d'Alsace (ADIRA).
- L'échelle du Grand Est avec le réseau 7Est des sept agences d'urbanisme qui développent des actions collectives notamment pour la Région et l'État.

La diversité des organisations politiques et administratives, la dimension internationale du territoire et la vocation européenne liée au statut de Strasbourg constituent l'environnement spécifique de l'ADEUS. Ses thématiques d'excellence, ses observatoires, se déploient notamment dans le domaine de l'habitat, de l'économie, des mobilités, mais aussi dans d'autres champs de compétence répondant aux caractéristiques et aux savoir-faire de ces territoires d'intervention, la prise en compte des modes de vie, des questions transfrontalières, de la rareté du foncier et l'environnement avec des expertises particulières sur la nature en ville et la santé environnementale.

La taille de l'ADEUS, sa réactivité et sa fluidité, ses expertises reconnues et sa culture de la transversalité la placent comme un acteur singulier et important dans l'accompagnement des politiques publiques, des stratégies et projets de territoire.

La crise sanitaire impose plus que jamais, et d'une manière générale, à plus de solidarité; elle semble redéfinir de nouvelles dynamiques et questionner les relations entre les territoires. Abordons-nous une nouvelle étape de l'interterritorialité ?

PL. Nous abordons effectivement une nouvelle étape de l'interterritorialité. Cette étape n'est pas uniquement liée à l'émergence de la crise sanitaire, elle est multifactorielle et a vocation à répondre aux grandes questions qui interpellent notre société comme les enjeux du climat, de l'artificialisation des sols, de la préservation de la biodiversité et de la cohésion sociale.

Deux voies peuvent être empruntées pour faire face à tous ces défis : une posture de repli qui mène d'évidence à l'échec ou celle de la collaboration qui consiste à bâtir de nouvelles solidarités territoriales. C'est le rôle de l'Agence d'encourager ces nouvelles dynamiques interterritoriales. L'Agence est un espace de coopération au côté des territoires, un cadre non partisan et non hiérarchique qui accompagne ses membres et ses partenaires dans un climat de confiance.

L'interterritorialité appelle une nouvelle forme de gouvernance. La montée en puissance des attentes des citoyennes et citoyens nécessite de conduire différemment les politiques publiques. L'Agence est un tiers de confiance qui éclaire le débat public et donne des repères pour la prise de décisions des acteurs du territoire. Elle s'engage avec humilité, écoute et agilité, elle capitalise sur la rigueur de ses analyses en invitant au questionnement à l'expérimentation et au partage. Elle constitue un cadre précieux et innovant pour l'interaction des acteurs.

Vous venez d'être nommé à la direction de l'ADEUS, avec Françoise Schaetzel, présidente de l'agence. Vous avez souhaité fédérer en interne et en externe à l'ADEUS autour d'un nouveau projet d'agence. Pouvez-vous en dresser les grands principes ?

PL. Ce nouveau projet d'Agence correspond à une attente partagée avec nos organes exécutifs, Bureau, Conseil d'Administration et Assemblée générale de l'ADEUS. Françoise Schaetzel et moi-même avons une convergence de vue sur la nécessité d'actualiser la vision proposée par l'Agence, en conservant sa marque, en confortant sa légitimité et en renforçant sa présence sur le territoire.

Notre objectif est de faire de l'Agence un lieu de partage où chaque membre est reconnu et accompagné dans un esprit coopératif. Cette culture doit être partagée autant par les partenaires que par les collaborateurs de l'Agence.

Nous souhaitons reformuler une vision pour répondre à tous les défis auxquels sont confrontés nos territoires d'intervention. Une programmation sur trois ans de nos travaux permettra de mieux répondre aux demandes des partenaires et d'anticiper les ressources nécessaires pour mener à bien les projets. La sécurisation de la situation financière de l'Agence doit lui apporter la sérénité dont elle a besoin pour mener à bien l'ensemble de ses missions.

L'écho semble être favorable chez nos membres et partenaires pour inscrire leurs attentes dans cette temporalité.

Notre ambition est que l'Agence y réponde par une culture de l'innovation territoriale, sociétale et managériale. Une très belle feuille de route...

01E

POPSU3 MÉTROPOLIS STRASBOURG « STRASBOURG, MÉTROPOLIS PORTUAIRE : INTERFACES ET INTERACTIONS TERRITORIALES »

Interview de Catherine TRAUTMANN¹, 28 avril 2021.

[Morceaux choisis]

Le concept de métropolisation [02:40]

CT. La question de la métropole et du port est une question que je considère comme totalement d'actualité. D'abord, parce que le port est un port urbain, dont les biens transportés pour l'aire métropolitaine représentent à peu près deux tiers de ce qui circule dans le Port autonome. C'est donc un vecteur absolument premier pour les activités économiques, le commerce, les services, la production. C'est en même temps un lien évidemment très important qui permet à Strasbourg d'être connectée. La métropole, ou le phénomène métropolitain, c'est d'abord un réseau. Un réseau de métropoles qui communiquent entre elles et cette vision d'une métropole en réseau prévaut lorsque l'on n'est pas une métropole très grande. Le Port autonome — lui-même est le deuxième port certes fluvial de France après Paris, mais le quatrième port rhénan — est un port moyen équivalent à celui de Bordeaux par exemple, si on le compare à un port maritime. La métropole est organique, c'est comme ça que je la vois. Elle est un phénomène de concentration et d'attraction. C'est un phénomène d'expansion. Et le port participe de cette respiration, à la fois attraction et expansion.

L'activité logistique sert profondément, dans tous les ports européens, le phénomène de métropolisation, avec des caractéristiques particulières pour les villes qui ont des ports intérieurs. Cela peut être d'ailleurs le cas de ports maritimes comme celui de Hambourg, qui sont à l'intérieur d'une ville. Cela pose d'autres difficultés, c'est évident : les transformations portuaires. Mais la métropole se nourrit en quelque sorte de ces phénomènes d'attraction et d'expansion. C'est la fonction d'une métropole que de remplir un rôle économique d'entraînement. Je l'ai inscrit dans une feuille de route économique qui a eu cours jusque récemment. Strasbourg affirme en tant que capitale du Grand Est un rôle de leadership en réseau.

Aujourd'hui, il faut raisonner dans une économie de flux : des marchandises, des personnes, des données. Tout transite, tout circule, tout est mobile, et un port est donc un lieu d'intégration de toutes les activités qui peuvent être liées aux flux. Et c'est la raison pour laquelle je suis absolument convaincue, et je le défends depuis des années, que les ports sont des plateformes non seulement d'intermodalité entre tous les modes de transport — que ce soit la route, le rail, le fleuve... et nous avons la chance d'être une plateforme multimodale —, et c'est en même temps aussi un terrain, une plateforme d'innovation et d'expérimentation. C'est la raison pour laquelle j'ai proposé ce projet qui a été mené avec la direction du Port, avec Idée Alsace, avec les usagers du port. Cette coopération pour l'écologie industrielle est un facteur tout à fait intéressant de transformation portuaire qui montre que, lorsqu'un port rejoint l'objectif de transformation urbaine — par le numérique, par l'adaptation climatique par exemple —, le port est un poumon économique. Mais c'est aussi un poumon qui peut contribuer utilement à transformer les villes et les métropoles. Sans son port, Strasbourg ne serait pas la même ville.

Historiquement, le port était un port fluvial sur une rivière, et non pas sur le fleuve. Pourtant, le fleuve était lié à la ville ! Ce lien entre la ville et le port a donné une dimension qui a été interrompue par la guerre. Cette dimension où le phénomène de métropolisation strasbourgeois s'arrête au Rhin. Et c'est l'une des difficultés. C'est pourquoi, en 1992, nous avons passé ce mini-traité entre la France et l'Allemagne pour permettre un échange d'administrateurs dans les conseils d'administration entre le Port de Kehl et le Port autonome de Strasbourg. Parce que, lorsque l'on regarde la plateforme portuaire rhénane, nous formons un seul port et que ce qui sert à l'un sert à l'autre, même si l'on peut être concurrents. Et donc pour moi, les ports sont au cœur de cette densification métropolitaine transfrontalière qui doit configurer autour de son territoire, une seule ville. On ne peut pas penser Strasbourg avec son phénomène de métropolisation seulement tournée vers le Grand Est. Il faut penser la métropolisation strasbourgeoise dans sa dimension transfrontalière et, bien entendu aussi, européenne puisque c'est un bassin. Les ports de Strasbourg se déploient sur quatre sites le long de la façade rhénane. Pour son cœur, on parle de dix kilomètres de long et un kilomètre de large. C'est dire la quantité d'espace qui est aujourd'hui utilisée par des bassins et par les terrains du Port autonome de Strasbourg !

[...]

Réconcilier la ville et son port [18:44]

CT. La question de la connaissance et de l'adhésion des communes de l'agglomération aux usages fluviaux et à la culture fluviale, nous n'en sommes qu'au début : c'est un chemin qui a commencé, mais qui n'est pas accompli. Le schéma de transport et des usages fluviaux, tel qu'il a été initié et porté, c'est effectivement Vnf qui en assure la conduite. Le Port y est associé. J'ai parfois regretté que le Port autonome ne fût pas suffisamment impliqué, pas de son propre fait, mais par les acteurs lorsque l'on sortait de son domaine. Et pourtant le Port n'arrête pas de sortir de son domaine, à Lauterbourg, à Bernheim, à Marckolsheim, bref dans la coopération avec les autres ports alsaciens. Donc, on n'est pas du tout un seul territoire et d'ailleurs, puisque l'on ne peut pas avoir forcément des ports sur des canaux ou sur des rivières qui soient aujourd'hui capables de répondre aux besoins de la logistique contemporaine, il faut pouvoir avoir un lien entre les terminaux ferroviaires et routiers et la voie d'eau. Donc, c'est la raison pour laquelle, j'ai souvent regretté — et j'ai essayé de convaincre à la fois le Président de la Collectivité européenne d'Alsace et celui de la Région, le Président Rottner, qui en est convaincu —, que là, les élus — pas seulement les élus de l'agglomération, mais les élus des autres collectivités territoriales avec lesquels l'on signe par exemple le contrat triennal Strasbourg, capitale européenne —, et bien ne soient aussi conscients de ce que le port apporte et à quel point le port est névralgique comme nœud, puisque l'on appelle cela des nœuds. Mais à Strasbourg, nous sommes sur l'un des nœuds urbains majeurs du schéma de transport européen. Ne pas le voir, l'ignorer est une erreur. Mais le vivre avec les agréments de la voie d'eau qu'on peut utiliser largement à Schiltigheim, Bischheim, Illkirch... Toutes ces communes sont installées sur les canaux existants, mais les villes voisines ne veulent pas être en reste. Donc cette transformation fluviale de l'agglomération va s'accompagner, je pense, par une adhésion progressive et de plus en plus grande d'une population qui redécouvre son port.

L'opération « *Strasbourg sur mer* » est une opération qui a vraiment eu beaucoup de succès. Les gens ne mesurent pas ce qu'est le port, et donc il faut qu'ils le connaissent. Le port a fait un gros effort d'accueil et de présentation pour qu'il y ait cette appropriation de ses activités, de ses espaces, et que l'on ne soit pas dans une confrontation entre avoir un port ou ne pas avoir de port... Ou ce que j'ai entendu parfois : « C'est le passé, il faudrait se séparer du port et ne plus avoir que des constructions sur les bassins et

1 Élu(e) municipale (depuis 2020).

de la construction purement urbaine, d'habitat et de services». Je ne vois pas la ville ainsi, je ne vois pas la métropole ainsi. Elle a besoin de cette intégration et de cette proximité du transport qui permet d'organiser du circuit court. Et c'est là-dessus que l'on commence à comprendre l'intérêt de la voie d'eau.

[...]

Question de gouvernance [23:48]

CT. Jusqu'à présent la question de la gouvernance portuaire ne s'est pas posée, parce que les partenaires Région et Départements font partie du conseil d'administration. La Ville de Strasbourg a assumé un leadership ouvert et nous avons mis en place une convention, un contrat de développement entre la Ville, l'Eurométropole et le Port qui devait être signé aussi avec la Région, compétente en matière de transport. Ce contrat de développement n'a pas été signé jusqu'à présent; je le regrette parce que c'est un outil qui permet d'établir un dialogue permanent qui fait l'objet d'évaluations et qui permet de faire se rejoindre les objectifs et la stratégie régionale, la stratégie nationale et la stratégie métropolitaine. Pourquoi métropolitaine? Parce que la métropole a dans ses compétences avec la loi sur les métropoles la compétence des plateformes : plateforme portuaire, plateforme ferroviaire, plateforme aéroportuaire... Ce qui veut dire que dans sa compétence propre sur les mobilités, elle a un rôle à jouer sur la structuration des plateformes.

[...]

Le caractère multiscale du port [30:22]

CT. Ma réponse sur le classement des échelles procède d'une autre approche. Je visualise des interconnexions. Une connexion ou une interconnexion peut s'analyser au noyau, dans ses réseaux, et donc avec justement un jeu d'échelle qui, au fond, fait poupées russes. On a le même dessin, mais le même dessin plus grand englobe le noyau. Et c'est bien la difficulté de ces sujets, c'est de pouvoir en permanence travailler à cette perméabilité des échelles, à cette vision des échelles. Pourquoi? Si je prends la vision grand-angle, à partir des corridors européens et de la politique dite TEN-T, c'est-à-dire de ce réseau prioritaire, Strasbourg se situe dans une position particulière, à la croisée de quatre corridors prioritaires de transport, suivant les quatre points cardinaux. Nous avons donc passé des conventions avec Haropa, l'association des bords de la Seine, mais aussi avec *Medlink*, le consortium des ports méditerranéens. Pourquoi? Parce que dès qu'il s'agit de transport et de logistique, l'on se connecte plus loin et le mécanisme de l'hinterland, au-delà de l'espace intérieur qui permet l'expansion portuaire et de constituer de grands bassins, est absolument indispensable pour faire vivre le noyau. Mais le noyau est nécessaire pour pouvoir organiser le transport des flux plus loin, donc nous avons cette interaction, cette interconnexion. C'est véritablement le sujet qui se combine avec ce que je disais, et ce que je pouvais dire par ailleurs sur l'intermodalité. C'est le croisement des modes. Donc, on est sur une concentration de l'opportunité et de l'organisation. C'est là que l'on organise.

Mais si je regarde la prochaine période de la politique des TEN-T, nous allons continuer non seulement à réaliser les infrastructures majeures et essentielles, mais nous allons aussi regarder dans l'espace régional ce qu'il est indispensable, en termes d'infrastructures, de faire fonctionner le mieux possible, et donc optimiser l'investissement qui aura été consenti, parce que l'on doit toujours montrer qu'un investissement est utile et comment il est utile. Donc, la possibilité — c'est ce que j'évoque lorsque je parle des ports secondaires qui forment au fond cette capillarité portuaire —, c'est, au fond, comment et où sont les espaces qui permettent d'optimiser le fonctionnement du cœur, du noyau, du point central d'interconnexion, et où sont les points d'interconnexion auxquels on doit être relié. Donc, le

fonctionnement de ce point d'interconnexion à la croisée de quatre corridors est stratégique pour tout le monde. On le regarde depuis les ports rhénans du nord, mais par exemple aussi — et ce sont les prochains enjeux — au prisme de la possibilité de développer non seulement la circulation fluviale, mais de développer aussi, simultanément, la circulation ferroviaire — et là, il y a une grosse marge de manœuvre — par une gare de ferroutage et par une transformation de la gare ferroviaire du port de Strasbourg. Pour moi, ce sont là deux investissements majeurs qui vont permettre, d'une part d'être relié, au Luxembourg avec la plus importante plateforme de ferroutage qui existe aujourd'hui en Europe — Bettembourg — et, d'autre part, d'avoir toutes les opportunités, c'est-à-dire de pouvoir aussi par exemple avec les capteurs qu'on peut installer et l'Internet des Objets qui fonctionne déjà très bien dans le transport, passer au millimètre prêt, ou presque, à quelques millimètres dans les tunnels existants. L'on a aujourd'hui une perspective de développement qui peut permettre effectivement au Port et à Strasbourg de raisonner en termes de connexion avec des espaces plus grands : par exemple avec les ports de Marseille sans s'arrêter à Lyon, pour repenser son hinterland et pouvoir aller jusqu'à Strasbourg depuis les ports de Paris en nous associant au port du Havre. Parce que la continuité, l'entrée en France des trains des Routes de la Soie peut se faire par le sud, par l'axe méditerranéen, mais se fait le plus directement possible via l'Atlantique par Strasbourg et Paris. Nous sommes donc aujourd'hui sur cette réflexion qui permet aussi de connecter Strasbourg avec le canal Nord, le futur canal qui joint la Seine et l'Escaut. Donc la vision « grand angle », c'est celle que nous procure en quelque sorte le schéma régional vers lequel, je pense, nous avons fait un premier pas, mais qu'il faudrait encore préciser en prenant en compte cette nouvelle étape de la priorité ferroviaire, ainsi que des possibilités et des opportunités que Strasbourg va pouvoir apporter. Je pense que la Région va soutenir fortement cette transformation des gares. C'est un enjeu considérable pour l'ensemble de cette plateforme de faire une interface qui permette de sortir les camions de là.

[...]

Les accès ferroviaires du port de Strasbourg [49:22]

CT. Le port a pour caractéristique d'avoir un réseau ferroviaire d'une centaine de kilomètres; c'est aujourd'hui le port qui a le réseau ferré le plus important de France. C'est une chance parce que l'on n'a pas retiré les rails, contrairement à ce qu'on a fait avec le tramway pour lequel l'on avait retiré tous les rails. En tout cas, l'on a gardé ce réseau ferroviaire qui permet de travailler sur un point essentiel concernant le trafic ferroviaire de fret : le dernier kilomètre.

Aujourd'hui, un certain nombre d'entreprises valorise l'embranchement sur rail et valorise cette possibilité. Je suis heureuse de constater que l'effort d'explication et de conviction qui a été enclenché à un moment donné aboutit aujourd'hui à une vision un peu différente : il faut avoir le premier kilomètre. La réflexion sur le premier kilomètre nous a amenés à comprendre que l'augmentation à la fois des caractéristiques de longueur de train, de chargement, mais aussi de transbordement et d'interconnexion, justement, avec le transport ferroviaire de courte distance, supposait la transformation de la gare ferroviaire du port. Cette gare ferroviaire est très bien située, mais elle n'est pas bien orientée, parce qu'elle est en impasse. Elle est très bien située parce qu'elle est près du terminal de conteneurs. Donc c'est la raison pour laquelle le terminal nord est un terminal stratégique, puisqu'il est à la fois fluvial et ferroviaire. Son accès ferroviaire ne doit donc pas être empêché, et c'est la raison pour laquelle l'une des batailles qu'il faudra continuer de mener, c'est celle de l'accès des trains de marchandises à la gare du Port-du-Rhin. Mais la gare du Port-du-Rhin peut aussi être une gare en partie voyageurs, c'est-à-dire que l'installation ferroviaire peut être d'un double usage : l'on pourrait avoir à la fois des trains de marchandises (il n'en

ne passe pas tout le temps) ainsi qu'une réponse complémentaire voyageurs. De la même manière, sur les bateaux, avec le projet Caravelle du Port pour changer tous les bateaux polluants de Batorama avec des bateaux propres, il est envisagé d'avoir des haltes fluviales qui permettront aux passagers de pouvoir aussi être usagers du bateau, pour pouvoir avoir quelques escales, en quelque sorte, pour rentrer ou sortir et notamment pour tous ceux qui travaillent dans les activités installées sur le port.

L'on ne peut pas se borner simplement à la gare interne au port. Il faut trouver l'endroit le meilleur pour la gare de ferroutage. Et pour la gare de ferroutage, il faut évidemment un espace plus grand, éventuellement au sud, où l'on a des services qui accueillent déjà les camions — l'ancien Eurofret — qui sont toujours là. Ou peut-être faut-il aller plus vers le nord ou vers l'ouest. L'étude qui est prévue devrait permettre d'analyser la disponibilité des faisceaux de rails, et la possibilité de disposer d'un espace qui permette d'accueillir et de rentrer les camions. En somme, il faut que l'on soit sur un site où l'on a un gros trafic d'arrivée ou de transport qui puisse basculer sur le rail dans de bonnes conditions. C'est donc des arrivées-départs ou du transit. C'est la raison pour laquelle la plateforme de Bettembourg peut être reliée au port de Strasbourg par du ferroutage, parce que c'est une destination pour les camions qui peuvent du coup passer par chez eux. Plus nous serons connectés, mieux cela sera. Une plateforme de ferroutage nous permettra d'être connectés aux terminaux multimodaux et de développer l'activité. Vers Marseille, par exemple, l'on peut prendre du ferroutage. C'est un peu plus compliqué vers les ports de la Seine, mais pourquoi pas, nous y arriverons.

Donc là, les priorités à mon sens sont bien dans le développement du rail. Il s'agit de pouvoir faciliter les embranchements, l'installation d'activités, activer dans les meilleures conditions le dernier ou le premier kilomètre — puisque le dernier kilomètre c'est l'arrivée, le premier kilomètre part de l'entreprise —. Et les chefs d'entreprise m'ont dit : « *Franchement moi, je mets un camion à la sortie de ma ligne de production, et une fois que j'ai mon camion voilà, c'est parti!* ». Oui et non, on ne pourra pas continuer comme ça. Il faut que les gens raisonnent sur la chaîne logistique différemment et intègrent le rail. C'est là la grande bataille de la période qui vient au niveau européen, puisque la question du fret ferroviaire va être une question centrale : les corridors de transport de fret ferroviaire vont être intégrés dans les corridors de transport de la politique européenne des TEN-T. Donc cela va être un changement tout à fait intéressant, qui va permettre aussi, justement :

- De mieux articuler les questions qui sont posées sur l'usage de l'infrastructure, le rôle des gares et des terminaux — les terminaux ferroviaires et les terminaux multimodaux — ;
- De pouvoir mieux intégrer et rendre plus cohérent, avec un meilleur équilibre, le fret ferroviaire et le transport ferroviaire de passagers.

Pour Strasbourg, c'est l'une des questions d'avenir, et c'est la raison pour laquelle j'insiste sur la nécessité de travailler sur un plan complet des circulations, ce que l'on appelle au niveau européen les SUMP (Sustainable Mobility Plan). C'est un système qui prend en compte tous les modes, et d'ailleurs je peux déjà dire que là, l'élaboration de ces plans va être une condition d'accès à certains financements européens.

[...]

Plateforme intermodale, trafics et transit urbain [1:08:00]

Quand vous avez ce type de questions, si personne ne la prend en charge, il faut bien un porteur de projet et aujourd'hui les porteurs de projet peuvent être soit un port, soit une collectivité territoriale. Un port de nœud urbain prioritaire dans les réseaux de transport européens pourrait être un bon porteur

de projet. Le fait d'avoir un lien possible entre ces installations ferroviaires est aussi important : c'est un élément qui va être pris en compte, c'est un terminal ! La connexion de ce terminal avec le port va être examinée, donc il faut regarder tous les paramètres. Maintenant, si la SNCF, dans son activité fret, prend en charge la réalisation d'une telle plateforme, pourquoi pas. Si une collectivité veut le faire, pourquoi pas. Mais pour l'instant, les seuls qui se sont présentés pour pouvoir réfléchir à cette question, ce sont les administrateurs et la direction du Port autonome de Strasbourg, et je pense que c'est leur rôle aussi d'être moteur dans le développement de nouvelles solutions. Cela ne veut pas dire que ce soit sur le territoire actuel du Port, mais je disais également que le port devrait pouvoir augmenter son activité, s'étendre, trouver du territoire compensé par rapport à ce qu'il a déjà restitué à la ville et, pourquoi pas, un emplacement pour une activité de ferroutage... Pourquoi pas ? Cela ne peut qu'être partenarial comme activité de toute manière, parce qu'il faut pouvoir avoir des acteurs qui travaillent ensemble. Je l'ai bien observé à Bettembourg, où je suis allée. Nous avons, parmi les administrateurs du Port, une personne qui est particulièrement compétente dans le domaine : Madame Marie-José NAVARRE. Elle travaillait chez LOHR comme responsable de leur industrie et vous comprenez bien que ce n'est pas un hasard si elle est l'une des spécialistes françaises sur cette question. Elle nous donne le bénéfice de sa connaissance sur « *les autoroutes du rail* » qui ont été réalisées grâce au matériel Lohr dans le passé, et grâce aussi aux Luxembourgeois qui ont cru dans l'activité de ferroutage à un moment où, malheureusement, après le gouvernement auquel j'ai appartenu avec Jean-Claude GAYSSOT — ministre des Transports —, tout le plan de ferroutage national qui avait été élaboré a été purement et simplement abandonné. Donc maintenant, l'on peut plus revenir sur une part d'histoire. Les Luxembourgeois ont pris le relais et ont permis d'avoir le bénéfice de ce qui avait été inventé et mis au point par cette entreprise. Il y a deux entreprises européennes, dont Lohr, qui aujourd'hui sont capables de répondre à cet enjeu. Et c'est une solution qui de plus en plus est performante et regardée, aussi bien par les chemins de fer russes que par d'autres chemins de fer, y compris, d'ailleurs, avec une petite attention pas toujours, disons, amicale, de nos amis chinois. Le tout c'est de partir sur un projet et de chercher le meilleur endroit. Pour l'instant, il n'est pas déterminé. Pour ma part, je n'ai plus les moyens aujourd'hui de dire personnellement quel serait le meilleur moyen, quel serait le meilleur endroit ?

[...]

[Fin de l'enregistrement]

ANNEXE 2

Paroles d'acteurs

verbatim d'entretiens

02A

LISTE DES ACTEURS CONTACTÉS

Benoît VIMBERT | ADEUS

directeur d'étude, référent Mobilités
entrevue réalisée le 16/02, 11:00-12:00.

André ROTH | ASTUS

secrétaire
entrevue réalisée le 23/02, 10:30-11:15.

François GIORDANI | FNAUT Grand Est

président
entrevue réalisée le 11/03, 10:00-11:15.

Mireille GAZIN | Région Grand Est

conseillère régionale du Grand Est, présidente de
la commission transport
entrevue réalisée le 06/04, 11:00-12:00.

Adeline DIEBOLD-NICO | Région Grand Est

directrice adjointe au transport ferroviaire
en charge du dossier Réseau Express
Métropolitain
entrevue réalisée le 22/03, 16:00-17:00.

Robert HERRMANN | Eurométropole

président de l'Eurométropole de Strasbourg,
de l'ADEUS, du Scot de la région de Strasbourg
(SCOTERS) et de la Mission opérationnelle
transfrontalière (MOT) (2014-2020)
à l'origine de la démarche Grenelle des Mobilités
entrevue réalisée le 24/03, 10:00-11:30.

Alain JUND | Eurométropole

6^e vice-président de l'Eurométropole de
Strasbourg en charge des Mobilités, transports,
déplacements et politique cyclable
entrevue réalisée le 20/04, 15:30-16:30.

Evelyne ISINGER | Région Grand Est

conseillère régionale du Grand Est
déléguée au transport transfrontalier
invitation envoyée le 09/02, transmise à Mireille
GAZIN.

Michel SAUVAGE | Région Grand Est

directeur à l'organisation des mobilités
invitation envoyée le 10/02, absence de réponse.

Alain ABEYA | Région Grand Est

directeur aux équipements et aux Réseaux
Européens de Transport
invitation envoyée le 10/02, absence de réponse.

Ronan GOLIAS | Eurométropole

chef du service Déplacements de l'Eurométropole
de Strasbourg
invitation envoyée le 10/02, refus.

Sylvain THOMAS | SNCF Réseau

direction Territoriale, pôle MOA
invitation envoyée le 10/02, absence de réponse.

David HERRGOTT | Régions de France

conseiller au transport ferroviaire
invitation envoyée le 22/02, absence de réponse.

Lionel DEBUS

doctorant en aménagement
assistant de recherche POPSU

École nationale supérieure
d'architecture de Strasbourg

+33 (0)6 70 51 30 20

lionel.debus2@strasbourg.archi.fr

Strasbourg, le 1^{er} février 2021

Pièce jointe : grille d'entretien type

Objet : demande de rendez-vous pour une interview dans le cadre d'une thèse de doctorat.

Madame, Monsieur,

Je m'appelle Lionel Debus. Je suis architecte-urbaniste, et doctorant en aménagement et architecture inscrit à l'Université de Strasbourg. Je me permets de vous contacter dans le cadre de mon travail de thèse sur le rôle du ferroviaire dans la construction métropolitaine strasbourgeoise.

Je conduis cette recherche au sein du laboratoire AMUP¹ (unité de recherche de l'école d'architecture de Strasbourg et de l'INSA Strasbourg) et de sa chaire partenariale franco-chinoise *Mobilités Métropolitaines Innovantes*².

Ce travail de recherche engagé sur Strasbourg associe de nombreux acteurs métropolitains et régionaux dans une réflexion sur les développements récents en matière d'étoile ferroviaire et de service express métropolitain à Strasbourg (Grenelle des Mobilités, REM, Gare basse...). À ce titre, des entretiens sont prévus avec l'ambition de construire une vision territoriale kaléidoscopique du ferroviaire. Donner ainsi la parole aux acteurs institutionnels, économiques, élus et usagers constituera à n'en pas douter un matériau d'une grande richesse pour ma recherche.

Je souhaiterais donc pouvoir échanger avec vous lors d'un entretien audio enregistré. Avec votre accord, je vous proposerai des créneaux dans les semaines qui viennent (en fonction bien sûr des restrictions sanitaires en vigueur). Vous trouverez par ailleurs joint à ce courrier la grille de questions que je souhaiterais aborder avec vous durant l'entretien.

En vous remerciant d'avance pour le temps que vous pourrez me consacrer.

Cordialement,

Lionel DEBUS

Chaire des Mobilités
Métropolitaines Innovantes

Laboratoire AMUP

École nationale supérieure
d'architecture de Strasbourg

6-8 boulevard du Président-Wilson
BP10037 | 67068 Strasbourg Cedex

imm-chair.strasbourg.archi.fr

^{1/} Architecture, morphogenèse/ morphologie urbaine et projet.

^{2/} En partenariat avec le College of Architecture and Urban Planning (CAUP) de l'Université Tongji (Shanghai) et l'entreprise Artélia.

02B

GRILLE D'ENTRETIEN

N.B. : au sein de l'ensemble suivant de questions, merci d'en choisir une quinzaine et de me transmettre les numéros des questions retenues (il reste toutefois possible de répondre à l'ensemble des questions).

Questions introductives

Q.01 | Pouvez-vous vous présenter en quelques mots ? Quelle institution représentez-vous ? En quoi êtes-vous concerné(e) par les questions ferroviaires ?

Q.02 | Si l'on vous dit ferroviaire, quelle est la première image qui vous vient à l'esprit ? Associez-vous le ferroviaire à une expérience personnelle ?

Q.03 | Quelles sont les missions et les compétences de votre institution en matière de ferroviaire et/ou d'aménagement du territoire ? Pouvez-vous en donner des exemples concrets ?

Q.04 | Mobilité ou transport ?

Q.05 | Comment abordez-vous la question de la métropolisation ?

Enjeux en matière de mobilités métropolitaines

Q.06 | Selon vous, en matière de mobilité, à quels enjeux la Métropole, l'aire urbaine transfrontalière et la Région sont-elles confrontées ?

Q.07 | À quels enjeux est confronté le ferroviaire au niveau national ? Régional ? Local (Strasbourg et son bassin de vie transfrontalier) ?

Q.08 | De quels outils (normatifs, opérationnels, autres...) disposez-vous pour y faire face ? à quelles difficultés êtes-vous confronté ?

Q.09 | Votre institution doit-elle faire face à ces enjeux seul ou d'autres acteurs y sont-ils confrontés ? Ces enjeux permettent-ils des rapprochements, des collaborations ?

Gouvernance des projets ferroviaires

Q.10 | En une courte phrase, comment décririez-vous la gouvernance ferroviaire actuelle locale ? Régionale ? Nationale ? Quels en sont pour vous les enjeux majeurs ? Les équilibres entre acteurs sont-ils satisfaisants ?

Q.11 | Cf. **Schéma 1** [pages suivantes].

Q.12 | Selon vous, jusqu'à quel point y a-t-il convergence des systèmes, des intérêts et des stratégies entre les acteurs du ferroviaire, ceux de l'État, de la Région et ceux de la Métropole ? Existe-t-il, de manière générale ou sur des dossiers précis, des rapports de synergie, de concurrence, d'opposition ou d'ignorance réciproque ?

La loi d'Orientation des mobilités (LOM)

Q.13 | Quels changements la LOM a-t-elle introduits dans l'exercice de vos fonctions, les actions que mène votre institution... ?

Q.14 | Quels leviers d'action ce texte de loi a-t-il mis en place en matière de transport ferroviaire ?

Q.15 | Quelles sont les limites de ce texte de loi ? Répond-il aux enjeux évoqués plus haut ?

Grenelle des mobilités

Q.16 | Connaissez-vous la démarche « Grenelle des Mobilités » ? Pouvez-vous en parler ?

Q.17 | Quelles ont pu être les contributions de votre organisme au Grenelle des Mobilités ?

Q.18 | En matière de coopération interacteur, à quoi ce dispositif a-t-il abouti ? Quid de la coopération transfrontalière au sujet des questions de transport ferroviaire ?

Q.19 | Quelle vision territoriale résulte aujourd'hui du Grenelle des Mobilités ? Quelles interdépendances ? Quid du caractère transfrontalier ?

Q.20 | Comment cette vision se traduit-elle sur le plan opérationnel ?

Étoile ferroviaire de Strasbourg et service express métropolitains (SEM-REM)

Q.21 | Avez-vous connaissance du schéma directeur et du rapport Sncf sur les étoiles ferroviaires et les services express métropolitains ? Quel impact ce document a-t-il pour Strasbourg ?

Q.22 | Qui porte le projet REM strasbourgeois ? De quelle manière êtes-vous associé à la démarche ? Qui en sont les autres protagonistes ? Cf. **Schéma 2** [pages suivantes].

Q.23 | Quels sont les principes du Réseau Express Métropolitain ? Pourquoi est-il qualifié de métropolitain ? Quid du transfrontalier ?

Q.24 | Quelles sont les différentes phases de ce projet ? Où en est-on dans le phasage ?

Q.25 | Quid du rôle des gares (plateforme intermodale, porte d'entrée territoriale, nœud urbain à densifier...) ?

Q.26 | De quel manière le secteur Gare Basse a-t-il vocation à être transformé ?

Questions conclusives

Q.27 | Sur quelles bases et avec quels acteurs le ferroviaire peut-il contribuer à faire métropole ?

Q.28 | Comment se traduit concrètement l'inscription de Strasbourg/ de la Région dans le réseau transeuropéen de transport (TEN-T) ?

Q.29 | Ai-je oublié une question ? Un sujet ? Une personne que vous me conseillez de contacter ? Un document à lire qui pourrait être pertinent ?

SCHÉMA 1

Gouvernance du ferroviaire : relations interacteurs et fréquence des partenariats

Encercler l'institution que vous représentez ;
 Connectez d'un trait rouge votre institution et celles avec lesquelles vous collaborez fréquemment ;
 Qualifiez la nature de ces relations (hiérarchie, coopération, négociations...) ;
 Connectez d'un trait bleu votre institution et celles avec lesquelles vous collaborez plus rarement ;
 Qualifiez la nature de ces relations (hiérarchie, coopération, négociations...).

ÉTAT FRANÇAIS

Direction régionale de l'environnement,
 de l'aménagement et du logement (DREAL)

ÉTAT FÉDÉRAL ALLEMAND

Qui ? _____

MINISTERIUM FÜR VERKEHR BADEN-WÜRTTEMBERG

Qui ? _____

RÉGION GRAND EST

Direction de l'organisation des mobilités (DOM)

RÉGION GRAND EST

Direction des Equipements et des Réseaux
 Européens de Transport (DERET)

COLLECTIVITÉ EUROPÉENNE D'ALSACE

Direction générale adjointe Infrastructures,
 mobilités durables et transition écologique

EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG

Direction de l'urbanisme et des territoires (DUT)

EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG

Direction de la mobilité et des espaces publics et
 naturels (DMEPN)

EURODISTRICT STRASBOURG-ORTENAU

Groupement européen de coopération territoriale

**Syndicat mixte du Schéma de cohérence territoriale de
la région strasbourgeoise (SCOTERS)**

Projet de territoire SCOTERS

**Agence d'urbanisme de Strasbourg Rhin Supérieur
(ADEUS)**

Expertise territoriale

DEUTSCHE BAHN NETZ

Gestionnaire d'infrastructures ferroviaires

DEUTSCHE BAHN

Exploitant ferroviaire

SNCF RÉSEAU

Gestionnaire d'infrastructures ferroviaires

SNCF VOYAGEUR

Exploitant ferroviaire

ASTUS

Association d'usagers

Autre

Qui ? _____

Votre institution

SCHÉMA 2

Gouvernance du ferroviaire : acteurs du Réseau express métropolitain

Encercler l'institution que vous représentez ;
 Indiquez d'un astérisque l'institution pilote ;
 Connectez d'un trait rouge votre institution et celles avec lesquelles vous collaborez fréquemment ;
 Qualifiez la nature de ces relations (hiérarchie, coopération, négociations...) et indiquez les rôles de chacune des parties prenantes ;
 Connectez d'un trait bleu votre institution et celles avec lesquelles vous collaborez plus rarement ;
 Qualifiez la nature de ces relations (hiérarchie, coopération, négociations...).

ÉTAT FRANÇAIS

Direction régionale de l'environnement,
 de l'aménagement et du logement (DREAL)

ÉTAT FÉDÉRAL ALLEMAND

Qui ? _____

MINISTERIUM FÜR VERKEHR BADEN-WÜRTTEMBERG

Qui ? _____

RÉGION GRAND EST

Direction de l'organisation des mobilités (DOM)

RÉGION GRAND EST

Direction des Equipements et des Réseaux
 Européens de Transport (DERET)

COLLECTIVITÉ EUROPÉENNE D'ALSACE

Direction générale adjointe Infrastructures,
 mobilités durables et transition écologique

EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG

Direction de l'urbanisme et des territoires (DUT)

EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG

Direction de la mobilité et des espaces publics et
 naturels (DMEPN)

EURODISTRICT STRASBOURG-ORTENAU

Groupement européen de coopération territoriale

**Syndicat mixte du Schéma de cohérence territoriale de
la région strasbourgeoise (SCOTERS)**

Projet de territoire SCOTERS

**Agence d'urbanisme de Strasbourg Rhin Supérieur
(ADEUS)**

Expertise territoriale

DEUTSCHE BAHN NETZ

Gestionnaire d'infrastructures ferroviaires

DEUTSCHE BAHN

Exploitant ferroviaire

SNCF RÉSEAU

Gestionnaire d'infrastructures ferroviaires

SNCF VOYAGEUR

Exploitant ferroviaire

ASTUS

Association d'usagers

Autre

Qui ? _____

Votre institution

02C

SYNTHÈSE DES RÉPONSES

		ADEUS Réfèrent Mobilités B. VIMBERT	ASTUS Président A. ROTH	FNAUT Grand Est Président F. GIORDANI	DGA Mobilités Région Grand Est Directrice adjointe transport ferroviaire A. DIEBOLD-NICO	Commission Transports et Déplacements Région Grand Est Présidente M. GAZIN	Eurométropole de Strasbourg Vice-président Mobilités, transports, déplacements et politique cyclable. A. JUND	Eurométropole de Strasbourg ancien Président R. HERRMANN
INTRO.	Q01	X	X	X	X	X	X	X
	Q02	X	X	X		X		
	Q03	X			X	X		
	Q04	X	X	X		X		
	Q05	X		X		X	X	X
MOB. MÉTRO.	Q06		X		X	X	X	X
	Q07					X		
	Q08					X	X	
	Q09					X		
GOUV. FERRO.	Q10		X	X			X	
	Q11			X				
	Q12		X	X			X	
LOM	Q13		X	X	X	X		
	Q14					X		
	Q15					X		
GRENNELLE DES MOB.	Q16	X	X	X		X	X	X
	Q17	X	X					
	Q18	X			X			X
	Q19				X			
	Q20							
REME	Q21		X	X		X		
	Q22		X		X		X	
	Q23		X	X	X	X		
	Q24				X	X	X	
	Q25		X	X		X	X	X
	Q26			X		X	X	X
CONCLU.	Q27		X	X	X			X
	Q28			X				
	Q29	X	X	X	X			

02D

BENOÎT VIMBERT

DIRECTEUR D'ÉTUDES ET RÉFÉRENT MOBILITÉ AUPRÈS DE L'ADEUS
16 FÉVRIER 2021, DE 11H00 À 12H05

[Début de l'enregistrement]

Questions retenues
Q01-Q07 ; Q16-Q20

LD. [00:18] Merci, Monsieur VIMBERT d'avoir accepté de me consacrer un peu de temps. Nous allons commencer si vous le voulez bien par quelques questions introductives. Pouvez-vous vous présenter ainsi que l'ADEUS, en quelques mots? En quoi êtes-vous concernés par les questions de transport/mobilité en général, et plus particulièrement par les questions ferroviaires?

BV. C'est une question récurrente. Sur le ferroviaire, nous sommes concernés de manière marginale comme nous sommes concernés de manière assez marginale sur pas mal de sujets. L'Agence est une agence de développement et d'urbanisme. L'on pourrait dire de planification, d'aménagement du territoire et d'urbanisme.

Pour dire ce qu'est l'Agence : d'abord, nous avons un statut associatif. Notre objet est d'être au service de tous nos membres, et les travaux que l'on mène sont mis au pot commun. Si l'on travaille pour l'Eurométropole, l'on travaille aussi pour l'état, la Région, le Département, la Ville de Bischwiller, la Communauté de Communes de la Basse Zorn... Les travaux que nous réalisons pour l'un de nos membres sont réalisés pour la totalité de nos membres. D'ailleurs, nous ne devrions pas faire de travaux pour un seul de nos membres en particulier, il faut au moins que cela soit pour deux membres pour que cela entre dans le cadre du programme de travail partenarial, et j'ouvre une parenthèse, pour que ce soit exonéré de TVA. Les projets que nous effectuons, il y en a de deux sortes :

- Les travaux d'intelligence du territoire, qui sont plutôt des travaux de compréhension, d'observation, de réflexion, de suivi des évolutions territoriales ou même de prospective. Ces travaux vont être du domaine de comprendre ce qui se passe, de formaliser, de mettre des mots sur ce qui est en train de se passer.
- Et puis des travaux qui vont être beaucoup plus du domaine de l'accompagnement des politiques publiques. Là, il s'agit soit de la réalisation de documents d'urbanisme classiques (suivant les échelles, du SCOT au PLU). Il peut aussi s'agir de PCET, de plans de mobilité, des plans globaux de déplacement, etc.

Nous avons des spécialistes à l'Agence dans les domaines de l'habitat, du logement, de la démographie, des mobilités, du paysage, du développement économique, du sociale, du foncier, de la culture... et ainsi de suite. Je dirais presque que la coopération transfrontalière est une thématique en tant que telle. C'est discutable, mais dans les faits, c'est tellement rare de trouver des gens qui ont à la fois cette sensibilité et cette capacité-là que lorsque nous en avons, l'on préfère leur donner à peu près tout à faire plutôt que de faire en sorte que chaque thématique gère cette question-là individuellement. Car c'est très complexe en fait.

Donc voici en quelques mots ce qu'est l'Agence pour répondre à la question. En son sein, comment je me débrouille? C'est mon seul métier, j'ai commencé en stage ici en 1995. J'ai été embauché en 1997

et j'y suis encore. J'ai débuté en tant qu'assistant d'études, et je suis devenu directeur d'études en ayant beaucoup travaillé sur des questions de mobilité, effectivement. Aujourd'hui, je suis référent mobilité, même si pendant quelques années j'ai été le chef de projet du plan local d'urbanisme de l'Eurométropole. La planification, nous connaissons tout de même un tout petit peu. En quoi sommes-nous concernés par les questions ferroviaires ? Je dirais que nous le sommes modérément. C'est-à-dire que nous le sommes par les questions de mobilité. Notre rôle, c'est d'aider le territoire à fonctionner le mieux possible et de la manière la plus durable possible, pour faire court. J'ai coutume de dire que notre métier en matière de spécialiste de la mobilité, c'est de trouver le bon équilibre entre la liberté de se déplacer et la liberté de respirer un air pur. C'est très caricatural, mais ce ne sont finalement presque rien d'autre que les termes de la loi. Et quand je dis la loi, c'est celle qui fait encore référence : la LOTI de 1982. Certes, la LOM est arrivée, mais dans le sens profond de ce que les politiques de mobilité proposent, la LOM introduit des ruptures, certainement, mais il n'y a pas eu de changement de paradigme sur la recherche de cet équilibre-là, entre d'un côté la liberté de se déplacer et d'un autre côté la réduction des nuisances et des effets induits par cette liberté de se déplacer.

Le positionnement de l'Agence reste un positionnement relativement urbain : sa connaissance du monde ferroviaire est lointaine. Je vais être honnête, j'ai suivi une formation pendant trois jours à Paris organisée par SNCF pour acquérir une culture de base. J'ai appris qu'un « wagon » c'était pour les bestiaux et les marchandises. Pour les personnes, on parle de « voiture ». J'ai eu le malheur de demander si un « wagon-lit » transportait des lits et pas des personnes. On m'a gentiment fait comprendre qu'il ne fallait pas rire avec ça et que c'est très sérieux. Il y a un petit écart avec les gens de la SNCF là-dessus, j'ai du mal à être toujours sérieux. Mais cela dit, et blague à part, je connais les contraintes qui s'exercent sur le monde de la SNCF. Enfin quand je dis le monde c'est presque l'univers. Je les vois, mais ma grille de lecture est extraordinairement caricaturale. Je vois cela comme lorsqu'il était question de dégraisser le mammoth de l'éducation nationale. Je vois effectivement la SNCF comme un ensemble de chapelles. Je pense que dans l'analyse globale je ne me trompe pas, mais je suis capable de travailler avec eux et de lever les difficultés. Je les vois de loin, de très loin, mais ce n'est pas moi qui travaille au quotidien avec eux. Je crois que SNCF RÉSEAU est membre ou partenaire de l'Agence, mais nous n'avons jamais vraiment travaillé spécifiquement pour eux. S'ils sont intéressés pour récupérer les publications de l'Agence, cela leur coûte 10000 €. Ils aimeraient que l'on fasse un peu de prospective pour eux, mais ils n'ont pas très envie de la partager avec les autres.

Nous n'avons donc pour l'instant pas encore trouvé de terrain d'entente, mais cela n'interdit pas de le trouver : les questions qu'ils se posent sont des questions de long terme extrêmement intéressantes. Si SNCF RÉSEAU ferme une voie, elle la ferme, il ne s'agit pas que dans vingt ans l'on vienne lui expliquer qu'il faut que la rouvrir. Donc il faut qu'elle soit certaine que dans les vingt prochaines années, il n'y ait pas besoin de la rouvrir. Voilà, pour l'instant nous ne sommes pas allés beaucoup plus loin que de comprendre la problématique dans laquelle SNCF s'inscrit. Il ne faut pas me demander d'être capable de comprendre un graphe horaire ou ce genre de chose. Je sais que cela existe, je sais que c'est compliqué, je sais que cela prend des années à construire...

Donc le monde du ferroviaire est tout de même assez lointain. Mais je dirais de la même manière que le monde du tramway, le monde des bus sont tout aussi lointains : je sais le minimum vital. Après je pense qu'à l'Agence, nous avons un rôle de traducteur. Il faut à un moment qu'il y ait quelqu'un qui explique par exemple au service planification de l'Eurométropole le discours de la SNCF, et inversement peut-être pour que la SNCF comprenne qu'il y ait un traducteur aussi sur le discours du service planification de

l'Eurométropole, ou de n'importe quel autre service, ce n'est pas la question. J'aime bien donner cet exemple-là : lorsque je suis arrivé à l'Agence, je partageais le bureau avec une spécialiste de l'habitat. Nous avons parlé pendant une demi-journée de mobilité. Vraiment, une demi-journée, en n'étant pas d'accord pendant la dernière heure, mais vraiment pas d'accord... Jusqu'à ce que l'on se rende compte que pendant tout ce temps à discuter ensemble, elle parlait de mobilité résidentielle, et que je parlais de mobilité individuelle. L'on voit bien qu'il y a besoin de traducteurs, parce que bien souvent, l'on ne se comprend pas bien.

LD. [09:17] Merci pour cette première réponse. Donc la deuxième question que je vais vous poser est la suivante. Si l'on vous dit ferroviaire, qu'elle est la première image qui vous vient à l'esprit. Associez-vous le ferroviaire à une expérience personnelle ?

BV. Non, je ne pense pas... « Train », je l'associerais à une expérience personnelle. Le mot « ferroviaire » est trop technique pour que je l'y associe. Donc non, pour moi le ferroviaire, c'est ce que je disais tout à l'heure. Soit c'est la blague sur les voitures-lits, soit c'est la somme des petites chapelles qui coexistent et où personne ne va jamais voir dans la chapelle d'à côté. Mais ce n'est que l'image que j'en ai, celle d'une technostucture.

LD. [10:07] Très bien... la question suivante a déjà un peu été évoquée, mais l'on peut peut-être aller un peu plus dans le détail. Quelles sont les missions, les compétences de votre pôle en matière plutôt d'aménagement du territoire ? Est-ce que vous avez des exemples concrets ? Là aussi, l'on va entrer un peu plus dans le détail un peu plus tard, mais...

BV. Je vais peut-être parler un peu plus de l'Agence plutôt que de mon « service ». En matière de ferroviaire, très, très, très peu de choses. Cela nous est arrivé d'aller effectivement faire des analyses qui se basent sur des questions un petit peu en lien avec le ferroviaire, mais qui vont plutôt réinterroger l'usage. Je ne l'ai pas dit, mais nous sommes un peu les dépositaires d'une grande enquête qui s'appelle l'enquête ménage-déplacements (EMD), je ne sais pas si vous la connaissez. C'est plutôt l'Agence qui a les experts qui sont en mesure de traiter cette enquête. Je dirais qu'aujourd'hui, sur les cinq ou six personnes à l'échelle du Département qui sont en mesure de traiter un peu sérieusement cette enquête, je pense qu'il y en a quatre qui sont à l'Agence, et deux qui sont à l'Eurométropole. Et après il y en a quelques-uns qui sont à Lyon et qui en sont également capables.

Cela n'a rien de très compliqué, c'est juste que c'est un peu notre pain quotidien. Cela nous permet de comprendre comment les gens se déplacent, en lien avec les données du recensement. Il nous est donc arrivé par exemple de répondre à des questions un petit peu basiques : si tout le monde venait à prendre le train, est-ce qu'il y en aurait assez ? À partir d'où le réseau saturerait-il si vraiment tout le monde prenait le train au regard des déplacements professionnels ? Voilà, ce sont des choses que l'on a pu faire. Historiquement, nous avons également travaillé, beaucoup plus par opportunité, sur un projet qui s'appelait Bahn-Ville. C'était Benjamin Puccio qui suivait ces travaux-là à l'époque, et qui maintenant est à l'agence de Lyon. J'ai en souvenir parce que je lui avais donné un coup de main pour formaliser les idées qui sont complètement de lui. J'ai juste trouvé la modalité de représentation. Ce qui était très intéressant à l'issue de l'enquête, c'était de pouvoir calibrer l'écart entre le niveau d'offre et le niveau d'attente. Et cela nous permettait presque de dire à niveau d'offre donnée qu'elles étaient les attentes des usagers. C'est-à-dire que :

- S'il y a un train par jour, l'on va vouloir deux-trois trains par jour aux heures de pointe ;
- Quand l'on commence à avoir trois trains aux heures de pointe du matin et du soir, l'on va

demander à avoir des trains aux heures creuses ;

- Quand l'on va avoir quelques trains aux heures creuses, l'on va commencer à demander du cadencement ;
- Quand l'on va avoir du cadencement, l'on va demander à en avoir plus le soir...

C'était assez fin, assez évident puisque finalement c'est vraiment du bon sens. Mais ça permettait d'ordonner l'accroissement de l'offre, vers quelle direction tendre. Donc voilà il y a des choses de cette nature-là que l'on a faites, mais jamais sur une expertise ferroviaire en tant que telle. Il y a des bureaux d'étude spécifiques qui sont en mesure de le faire. Nous avons eu un tout petit peu de compréhension là-dessus parce que l'on gérait à l'époque aussi le siège de l'association TGV Est-Européen, association qui s'est autodissoute après sa réalisation. Donc nous avons une forme d'expertise, je dirais de capacité de discussion et de compréhension limitée que l'on a globalement perdu.

Aujourd'hui, nous voyons vraiment le train comme un mode parmi d'autres. Un mode peut-être un peu plus compliqué, mais je ne préjuge pas des difficultés d'exploitation d'un réseau de bus. Ce n'est pas beaucoup plus simple, je pense. De temps en temps, il faut aussi penser aux toilettes pour les chauffeurs en bout de course...

Donc nos travaux sur le ferroviaire : faibles. Sur l'aménagement du territoire, là par contre, clairement nous sommes en plein dans notre cœur de métier. Et donc sur l'articulation transport-urbanisme, nous sommes aussi dans notre cœur de métier. Cela veut dire que sur le côté opérationnel, l'on ne va pas forcément être bon. En revanche, sur le côté conceptuel, là on va l'être. Typiquement, sur le Réseau express métropolitain routier, aujourd'hui l'Agence est la seule à porter l'idée que le pan routier du REM (type TSPO) ne peut pas s'arrêter à la gare centrale. Il doit pouvoir desservir trois-quatre grands secteurs du cœur de métropole. Il doit desservir l'Hôpital Civil, il doit pouvoir aller desservir l'Université, peut-être le Wacken...

LD. Donc aller plus loin que la gare ?

BV. Donc aller plus loin que la gare avec des vitesses commerciales interurbaines. Cela fabrique un cahier des charges. Je sais qu'aujourd'hui au niveau de l'Eurométropole, il n'y a personne pour nous suivre. Je sais qu'au niveau de la Région, il n'y a personne pour nous suivre. Néanmoins, je sais aussi que c'est grosso modo inéluctable. L'histoire nous donnera raison dans vingt ans, dans trente ans. Ce sera nécessaire : si le TSPO est un succès, l'on ne pourra pas gérer la totalité des flux d'échanges en gare routière, où qu'elle soit. Et le réseau urbain ne sera pas en mesure d'absorber ce surplus. Alors si l'on envoie directement le réseau interurbain sur les trois-quatre plus gros générateurs que l'on a — sans forcément l'envoyer sur la Place de l'Homme de Fer —, mécaniquement cela devrait faciliter la gestion du réseau et augmenter la diffusion des flux.

Donc il y a des sujets pour lesquels je suis en mesure de porter le concept, presque dans des logiques de topologie de réseau, mais en revanche fonctionnellement... Je suis complètement à la ramasse. Il faut le dire clairement, je sais que l'idée que j'agite n'est pas fonctionnelle aujourd'hui. En même temps, je sais que si je ne l'agite pas maintenant, dans vingt ans elle n'a aucune chance de voir le jour, parce que c'est à peu près le temps nécessaire pour monter un projet.

LD. Au début de ma thèse, je travaillais de manière ponctuelle auprès du service déplacement de l'Eurométropole de Strasbourg, et j'ai pu discuter de cela avec Éric FONTENIT qui partage relativement votre point de vue sur la question.

BV. Oui, Éric est tout à fait quelqu'un de visionnaire. Mais après il est pris par les élus ou par son administration. J'ai souvenir d'avoir eu ce débat avec le directeur général des services de l'Eurométropole,

qui est aujourd'hui mon directeur, et qui m'avait dit : « mais non, les gens prendront le tramway ». Bon maintenant, j'ai plus de temps pour pouvoir lui expliquer, donc je pense que je vais le convaincre.

LD. C'est un peu tard ?

BV. Non, non, non, surtout pas ! Non, il n'est pas trop tard. Pour cela il n'est pas trop tard. Pour le REME routier il n'est pas trop tard du tout.

LD. [17:03] Très bien... passons à la question suivante si vous le voulez bien. Mobilité ou transport ?

BV. Je me suis demandé ce qui se cache derrière comme question. Tout le monde a envie de dire la mobilité évidemment. J'ai presque envie de répondre motilité, la notion de Vincent KAUFFMANN. Mes goûts, ma sensibilité me portent beaucoup vers celle-ci. Je dirais que l'actualité aussi, lorsque l'on parle de ZFE, de voies réservées au covoiturage, de « gratuit le samedi, mais payant en semaine »... Tout cela fait appel à des compétences. Lorsque l'on dit à des gens « vous, vous ne paierez pas parce que votre quotient familial il est de tant et il suffit que vous alliez à la CAF pour récupérer ce papier-là... », nous avons déjà perdu la moitié des ayants droit, quasiment. Ces questions de motilité sont vraiment très, très importantes. Pas uniquement sur les aspects sociaux.

Cela renvoie aussi à toutes les fragilités que l'on peut avoir. Ce sont les travaux d'Éric CHAREYRON. Il est dans le privé, chez KEOLIS. Il est bientôt à la retraite. Très peu de choses sont diffusées, car le groupe choisit avec parcimonie ce qu'il diffuse. Mais c'est de mon point de vue un chercheur de très haut niveau, sauf qu'il n'a jamais publié. Il s'interroge, il s'intéresse, il quantifie. Il a aussi derrière lui toutes les ressources d'un grand groupe international, donc il a beaucoup d'argent pour lancer des enquêtes. Justement, l'on pourra tout à l'heure parler de l'effet métropolitain et de ce que c'est que la métropole... Il a fait des enquêtes qui montrent magnifiquement l'effet métropolitain de Strasbourg. C'est lui qui travaillait beaucoup sur ces questions de fragilité, qui filmait des gens en train de faire leur déplacement. C'est passionnant. On voit la personne qui sort avec le plan, qui regarde le plan et ne sait pas dans quel sens elle doit prendre le tram. Vous, vous connaissez Strasbourg ! Imaginez les difficultés pour un Parisien qui arrive à Strasbourg en touriste et qui veut aller voir la cathédrale. Vous prenez le tram en direction de HautePierre ou d'Illkirch-Graffenstaden ?

Ces aspects-là, je les trouve extrêmement intéressants. C'est pour cette raison que transport, clairement pas, clairement pas que « infra ». Après « Mobility as a Service » (MAAS), nous ne sommes pas très, très bons ici, je vais être honnête. En revanche, au niveau de cette dimension de complexité des choix, nous avons beaucoup travaillé avec les équipes de Vincent Kauffmann. L'Agence a fait une enquête sur les modes de vie en 2012. Et ensuite, on a relié notre propre enquête ménage-déplacements de 2009 avec les travaux sur les modes de vie de 2012. Nous avons été assez loin là-dessus avec Sébastien MUNAFÒ, qui nous avait pas mal aidés sur ces questions. Avec derrière, des profils d'automobilistes exclusifs, d'automobilistes prêts à changer, etc. Là, ce sont des choses auxquelles l'on croit un petit peu. Si je dois vraiment répondre à la question : plutôt mobilité évidemment.

Et derrière sur la question de la « métropolisation », je vais juste vous redonner cet exemple-là parce que je trouve qu'il est passionnant et fait le pont. Lorsque je dis mobilité, ce sont des choses qu'Éric CHAREYRON nous a apprises en manière de penser. Je vais dire deux choses. Il ne faut pas que j'oublie la deuxième, je parlerai des traces mobiles.

Pour la première, je reste sur les personnes encore. CHAREYRON parle du dernier bus, le soir. Vous savez ce dernier bus à 23 h 30, qui n'a tous les soirs que six ou sept passagers, voire quelquefois que deux passagers. L'on pourrait se dire : « Franchement, tout de même, l'on pourrait faire des économies, on pourrait peut-être l'enlever, ce dernier bus ». Lui s'y est un peu intéressé puis il a dit « oui effectivement le lundi il n'y a que trois personnes. Le mardi, il n'y a que quatre personnes. Mais les quatre personnes

du mardi, ce n'est pas les mêmes que celles du lundi... ». Et puis il comptabilise comme ça à l'échelle du mois. Et en fait, à l'échelle du mois, il se rend compte que ce bus-là, il sert à quatre cents personnes différentes. Donc bien sûr, il y a une logique économique à dire qu'il y a peu de passagers chaque nuit. Mais ce ne sont jamais les mêmes personnes. Donc c'est un service public qui est rendu à une population tout à fait importante, bien plus grande que ce que l'on pourrait imaginer : c'est l'écart entre les voyageurs et les voyages. D'une certaine manière, c'est quelque chose que nous essayons aussi beaucoup de regarder avec l'enquête ménage-déplacements : regarder les statistiques et garder en tête que derrière une statistique il n'y a pas un individu moyen. Derrière une statistique se cachent des réalités et non pas une réalité. Voilà le premier point.

Le second point que nous retenons d'Éric CHAREYRON, ce sont les traces mobiles. Ce sont des travaux qu'il a financés. J'en ai eu les résultats en primeur et il ne les a jamais vraiment diffusés. En gros, si je ne dis pas de bêtise, les résultats montraient qu'un Haut-Rhinois sur deux visitait Strasbourg dans le mois. Pour la Moselle, ça devait être un sur trois. C'est quelque chose de cet ordre. Ce qui est vraiment une manière de montrer le rayonnement métropolitain de Strasbourg, parce que cela quantifie des choses qui sinon sont extrêmement abstraites. Ce ne sont pas avec une enquête ménage-déplacements sur Nancy que l'on va être capable de dire combien de Nancéens viennent chaque jour à Strasbourg. Ce n'est pas avec les fichiers d'immigration alternante que l'on y arrivera. Par contre, avec un mois d'observation et de récolte des données sur une échelle large autour de Strasbourg, en regardant où étaient les gens qui sont à Strasbourg dans le mois, où est-ce qu'ils étaient avant... Ces traces mobiles là nous donnent une vision de la métropolisation, nous donnent une vision aussi de l'internationalisation ! Je crois que l'on est en termes de nombre de personnes à 37,0 % de gens qui viennent de l'étranger à Strasbourg. Alors que pour Bordeaux, cette proportion est de 7,0 %. Bien sûr, il y a l'Allemagne à côté, mais l'Allemagne n'explique pas tout. La dimension internationale de Strasbourg est une évidence. Ces données-là le montraient vraiment avec beaucoup de cruauté pour Metz, pour Nancy qui se vivent comme des métropoles aussi. Mais d'une certaine manière, Strasbourg jouerait plus dans la catégorie de Lyon que dans la catégorie Bordeaux-Toulouse sur le côté internationalisation. Aussi, pour le côté métropolitain, pour moi c'est ce qui est du domaine du rayonnement, des visites à la journée. C'est comme cela que je vais le traduire. Pour définir l'espace métropolitain, j'utilise parfois par raccourci que c'est l'espace IKEA. L'image était plutôt efficace, mais l'est de moins en moins parce qu'IKEA s'installe de plus en plus, et je pense que c'est de moins en moins vrai. Mais cela renvoie vraiment à ces questions-là. C'est l'avocat-fiscaliste, ce sont les services rares, les services métropolitains, ce que l'on ne trouve nulle part ailleurs que dans une métropole, en fait. L'ordre de grandeur, parce qu'on s'y est quand même intéressé, renvoie à ce que je disais sur le REME routier et sa diffusion dans le cœur de métropole. Une des spécificités de la métropole strasbourgeoise, c'est d'avoir tous ces services métropolitains, quasiment tous exception faite du Zénith, dans le cœur de la métropole. Éventuellement le Stade de la Meinau, ce qui est discutable, parce qu'il n'est pas loin du cœur de la métropole tout de même. J'avais regardé, les médecins spécialistes, dans tout le Département du Bas-Rhin, il y en a un sur deux installés au sein de l'espace central de Strasbourg, dans la ceinture des boulevards. C'est une ceinture qui fait à peu près cent mille personnes. C'est un peu moins d'un dixième de la population du Bas-Rhin, et c'est la moitié des médecins spécialistes du Bas-Rhin. Donc l'on voit là-dessus le niveau de centralité : le degré de métropolisation se traduit de manière extrêmement concrète. Ce qui veut dire derrière que lorsque l'on traite du cœur de métropole, l'on traite de l'articulation des flux, de la superposition des échelles. Quand l'on parle du Quartier Gare : oui, l'Élu du Quartier Gare a envie que ses habitants puissent aller facilement à la boulangerie. Il a raison. Sauf qu'il faut aussi que les habitants de l'Eurométropole qui

viennent au quotidien y travailler puissent venir facilement (deuxième échelle). Troisième échelle : on a les déplacements métropolitains, donc la personne qui vient une fois de temps en temps à Strasbourg et qui doit pouvoir venir, toujours dans ce quartier-là. Et la dernière échelle, lorsque l'on est dans le Quartier Gare, ce sont les déplacements encore plus rares, annuels, qui nous envoient vers les territoires d'échelle supérieure. Typiquement vers les aéroports de Roissy-Charles-de-Gaulle, à Paris et vers d'autres grandes métropoles. Tous ces flux-là doivent pouvoir coexister, doivent pouvoir se frotter, mais vivre ensemble. Lorsque l'on parle de métropolisation, il y a souvent cette tendance à voir une forme d'étalement ou d'étoile, voire en doigts de gant. Pour moi, les enjeux de coordination et d'articulation des flux dans le cœur de la métropole, surtout quand nous sommes sur un réseau qui est encore très centré, très radial, peu maillé, c'est absolument vital. C'est la raison pour laquelle dans le Grenelle des Mobilités, dans les premiers jets que l'Agence a apportés sur les idées que l'on pouvait faire émerger, nous avons souhaité faire émerger une liaison Saverne-Molsheim en transport en commun routier en site propre performant. Là encore, je ne suis pas trop inquiet sur le devenir d'un tel projet. En tout cas au moins Saverne-Marlenheim. Je pense que c'est le sens de l'Histoire, mais il faut laisser le temps au Temps.

LD. [27:39] C'est bien vous avez répondu à la question 5 d'une certaine manière, même si j'ajouterais peut-être une petite nuance. Pour vous, y aurait-il une différence, ou pas, entre métropolisation et construction métropolitaine ?

BV. C'est intéressant. Je ne me suis pas posé la question dans ce sens-là. Oui, il y a une nuance tout de même. La « métropolisation », c'est ce qu'il se fait, et la « construction métropolitaine » c'est ce que l'on voudrait qu'il se fasse. Il y a une notion de volonté si je vous écoute. J'ai un côté peut-être un peu cynique, qui me laisse à penser que, dans ce que j'observe, il y a beaucoup de choses qui sont implicites et peu de choses qui sont explicites. Cela ne veut pas dire que ce n'est pas souhaité, cela ne veut pas dire que c'est toujours énoncé de manière très, très explicite.

LD. Par exemple ?

BV. Je cherche l'exemple, justement. Typiquement, sur les rythmes de construction : ce sont des choses... Je ne sais pas s'il y a prescription ou pas, en tout cas elles datent suffisamment pour que je puisse le dire assez simplement. Sous le mandat de Fabienne Keller (2001-2008), le rythme de construction a fortement diminué dans la Communauté urbaine de Strasbourg. Le corollaire a été un accroissement du rythme de construction hors CUS. Pour quelle raison ? C'est que les besoins en logement à l'échelle du Département du Bas-Rhin, on les projette très bien. Ils sont portés par la démographie et la démographie, il n'y a rien de plus robuste. C'est très solide. Par contre, la spatialisation de cette construction... Si elle ne se fait pas à un endroit, elle va se faire à un autre. Et donc, comme Strasbourg est très attractive, si d'un coup l'on freine un peu, les promoteurs vont voir ailleurs. Ils avaient besoin de produire, donc ils ont produit. Cela n'a pas été pensé.

Mais par contre, implicitement, derrière, les SCOT autour de l'Eurométropole se sont construits sur cette hypothèse-là. Et quand je dis que c'est implicite, c'est totalement implicite puisque la somme des aspirations de l'ensemble des SCOT dépasse largement les projections de population à l'échelle du Bas-Rhin. Ce qui veut dire que la coordination inter-SCOT a échoué à produire quelque chose de cohérent. Voilà, cela date d'il y a quinze ans maintenant. Aujourd'hui, je pense que les SCOT se coordonnent davantage ou, en tout cas, essayent.

Cela ne veut pas dire qu'ils y arrivent parce qu'à un moment, le projet politique c'est le projet politique.

S'il introduit une rupture, c'est de sa responsabilité que d'introduire des ruptures dans les phénomènes. Je me suis beaucoup battu à certains moments avec certains de mes collègues qui disaient : « mais si les besoins ce sont ceux-là, regarde la courbe d'évolution de la population ». Et je répondais : « non, au contraire, surtout pas ! si l'on se contente à chaque fois de suivre la courbe, nous allons à chaque fois construire un petit peu moins, et l'on va continuer de décroître ». Ce n'est pas un projet de suivre une courbe. L'ambition, le propre du politique à un moment, c'est de rompre avec le fil de l'eau, et de le dire. À la limite, si le Maire de Brumath ou de Truchtersheim a envie de dire : « dans cinquante ans, je veux être la capitale régionale du Grand Est et je veux avoir un million d'habitants », c'est de son droit. Après la démocratie s'exercera et je pense que le bon sens rattrapera tout le monde. Mais c'est un fait politique et il ne m'appartient pas de le juger. C'est le portage politique. Il m'appartient de l'éclairer, par contre. Après, une fois qu'il est éclairé... Voilà. En revanche, c'est très rare d'avoir des élus qui vont porter une vision sans fondement. Souvent, l'on s'appuie sur des projections. Donc c'est rarement très explicite, en fait..

LD. [31:42] Si vous le voulez, nous allons peut-être passer aux questions liées au Grenelle puisque je vois que le temps avance.

BV. Oui, oui, oui... Je suis bavard, je suis désolé.

LD. Inutile de vous excuser, c'est passionnant !

BV. Sur le Grenelle, si vous le souhaitez, l'on peut peut-être s'affranchir un petit peu du questionnaire, c'est ce que je vous proposais.

LD. Absolument !

BV. Ce que je vous propose, c'est peut-être de prendre cinq minutes pour vous raconter la petite histoire. Je pense que les questions de gouvernance et de jeux d'acteurs vous intéressent. Sachant que ce que je vous dis, c'est vu depuis l'Agence. C'est une réalité, il y en a d'autres. Je continue pour ma part d'avoir des interrogations sur un certain nombre de points. Je vais garder, je pense, un certain nombre d'interrogations pour moi. Je ne vais pas forcément les partager.

LD. Pas de souci !

BV. Tout en tout cas **vient d'un échange entre Philippe RICHERT, à l'époque président de la Région Grand Est, et Robert HERRMANN, président de l'Eurométropole.** Nous sommes en 2016-2017, je dirais plutôt 2017, dans un contexte où l'on annonce la Loi d'Orientation sur les mobilités. Sont également annoncées des coupes franches, violentes, sur un certain nombre de projets qui avaient été actés par l'état. Je crois, si je ne dis pas de bêtise, que c'est Emmanuel MACRON qui arrive au pouvoir et qui dit : « les engagements de l'état : je me désengage ». **L'on ne tient plus les engagements de l'état en matière de grandes infrastructures, ce qui est inacceptable pour les collectivités locales. Je pense qu'il y a ce premier facteur-là qui consiste à dire « non, il faut que nous ayons collectivement, au niveau local, une vision qui nous permette de justifier les investissements que l'État avait priorisés et avait actés ».** C'est le premier point.

Le second point, il est probablement lié au Contournement ouest de Strasbourg (COS), et au besoin de pouvoir faire projet autour. Je ne sais pas si vous avez eu l'occasion de lire les travaux de l'Agence sur le Grenelle des Mobilités ?

LD. Absolument, oui !

BV. Voilà, vous verrez dans le tout dernier opus qui doit s'appeler Le point au mois de mars 2020, il y a cette fameuse frise temporelle qui s'abstient de toute critique. Mais **la critique est inscrite dans la frise, quand l'on voit que le Contournement ouest de Strasbourg est fait avant la requalification de l'A35,**

et avant de faire le REM. Évidemment, nous ne pouvons pas écrire que cela veut dire que l'on a fait les choses dans le mauvais ordre, mais cela se comprend aisément.

Donc **il y a cette envie, au moins pour Robert HERRMANN qui porte le COS contre une partie de sa majorité (il ne faut jamais le perdre de vue), d'inscrire le COS dans une vision plus large. Et donc derrière de justifier et d'être plus à l'aise sur ce projet. Voilà un peu le sens initial.**

Après, nous n'avons pas vraiment eu de commandes quand nous travaillons sur le sujet. **La commande était : « Faites un Grenelle des Mobilités ». Ok. Quels sont les objectifs ? « C'est de faire un Grenelle des Mobilités ». Oui, mais concrètement ?** Il faut finir quand ? C'est à ce moment-là que le cabinet entre en jeu. Le cabinet nous explique qu'il faut que dans les deux mois ce soit fini. Mais nous n'avons pas les objectifs, etc. Vous pouvez contacter, si vous réussissez à le joindre, moi je n'ai pas ses coordonnées personnelles, **Bruno JANSEM, qui en a été un grand artisan.** Je ne sais pas si vous le connaissez ?

LD. J'ai ses coordonnées. Il a été la personne qui m'a introduit justement aux déplacements au début de ma thèse.

BV. Parfait. Donc Bruno pourra vous expliquer s'il le souhaite l'envers du décor. Je n'ai pas le même niveau de connaissance là-dessus. Mais lui faisait partie effectivement des gens qui disaient dans un mois c'est fini, dans deux mois c'est fini. En le répétant tous les deux mois. C'est un projet qui a duré trois ans pour moi. Pendant trois ans, j'ai entendu « dans trois mois c'est fini ». C'est intéressant, c'est une expérience à vivre une fois dans sa vie. Pas forcément deux, mais une fois c'est bien.

En fait, cela a été assez complexe. Nous avons commencé par faire une première année durant laquelle nous avons essayé d'écouter les acteurs de la société civile, associations et citoyens... En tout cas, pas les élus. Il y a eu une grande messe. Il fallait faire de grandes messes. Il y avait quand même des besoins de visibilité politique autour de cet objet, donc forcément, nous y répondions. En termes de travail, pour nous, ce n'était pas facile de trouver quoi faire au final. Nous avons eu ces temps d'échange qui ont été assez riches, que l'on a peu valorisés, mais qui ont été riches.

Ensuite, **nous avons fait une énorme boulette. C'est-à-dire que nous avons essayé de les valoriser, ces temps d'échanges, et nous avons fait des scénarios contrastés, dont aucun, de notre point de vue, n'était souhaitable. Le premier scénario que nous ayons fait, c'est tout pour Strasbourg et rien pour les autres. Et quand nous avons commencé à montrer cela, les élus se sont arrêtés là, ils n'ont même pas écouté la suite. Et nous avons été taxés d'impérialisme strasbourgeois, de « strasbourgocentrisme ».**

Donc nous avons vraiment commis une erreur, sur la forme. Sur le fond, je ne changerai sûrement pas une virgule, parce que l'on n'a fait que dire : « Vous avez plusieurs scénarios qui s'offrent à vous, évidemment, vous trouverez l'équilibre, vous-même. Soit vous mettez tout votre argent pour améliorer les liaisons vers Strasbourg, soit vous mettez votre argent pour améliorer vos propres liaisons dans la proximité, soit vous cherchez à vous mailler entre villes moyennes ». En somme, c'étaient là les trois grandes idées, et évidemment il fallait trouver un équilibre entre elles. Sauf qu'ils n'ont tous retenu que la première. Ils n'ont pas compris qu'il fallait choisir, ils ont cru que c'était déjà choisi, que l'on allait tout donner à Strasbourg et rien ailleurs... En oubliant un petit peu que, tout de même, leurs habitants, pour un grand nombre, vont à Strasbourg, donc cela sert leurs habitants. Mais c'est un autre débat.

Donc tout cela ne s'est pas bien passé. Nous avons mis six mois à peu près à récupérer la situation et organiser ce qui a été, pour moi, extrêmement passionnant : des travaux de recueil de doléances, d'une certaine manière, ou en tout cas de recueil d'envies sur l'ensemble des territoires à l'échelle des schémas de cohérence territoriale (SCOT) et des pôles d'équilibre territoriaux ruraux (PETR).

C'était début 2019. Ces recueils ont été vraiment passionnants. D'abord, parce qu'ils nous ont permis de prendre en compte la **schizophrénie** des élus qui ont fini, je crois, par la toucher du doigt eux aussi. C'est-à-dire : **« Pour moi, les liaisons vers Strasbourg, elles ne sont pas importantes, je n'en veux pas. Mon territoire ce n'est pas ça qui lui importe, mon territoire il ne vit pas vers Strasbourg, il vit vers Haguenau, vers Lauterbourg, vers Karlsruhe, vers Saint-Dié... ». Jamais, il ne vit vers Strasbourg. « Par contre, ma première urgence, celle que vous devez améliorer en premier, c'est ma liaison vers Strasbourg ».** Donc il y avait cette vraie schizophrénie entre d'un côté le projet politique que l'on a envie de porter, et puis l'urgence politique, qui est quand même d'améliorer la situation et le fonctionnement actuels. Évidemment, plus on va renforcer l'offre vers Strasbourg, plus l'on va être dépendant de Strasbourg. Ces éléments de compréhension du fonctionnement de l'aménagement du territoire n'étaient pas forcément au niveau de maturité. Pour certains, ils l'étaient. Pour quelques-uns, c'était du discours, pour d'autres, c'était vraiment une question de mécompréhension des phénomènes à l'œuvre... Mais cela a permis de mettre des mots dessus. **C'était tout à fait passionnant. Et cela a été l'occasion aussi d'expliquer à la Métropole qu'elle a des responsabilités, et puis que ces territoires-là ne vivent pas que centrés sur Strasbourg, qu'ils vivent eux aussi à 360 degrés, chacun de manière légitime.** Cela a vraiment été intéressant et nous a permis de recueillir, je dirais, la somme des envies. Cela nous a permis de comprendre aujourd'hui que les élus étaient tout à fait mûrs pour développer le cyclable. Aujourd'hui, tout le monde est en train de dire : « Wow, c'est incroyable, les élus sont prêts à développer du cyclable ! ». Moi je l'ai constaté dès 2019, lorsque dans les sept réunions que nous avons organisées, j'ai quelquefois suggéré : « L'on peut peut-être même envisager de voir le vélo électrique comme alternative à la deuxième voiture ? »... Je voyais des élus approuver et dire : « Mais oui, c'est évident, c'est le sens de l'Histoire ! ». Nous n'arrivions pas du tout en terrain conquis. Nous étions vraiment, nous, les « Strasbourgeois »... Ce furent des réunions très dures, mais extraordinairement passionnantes.

De ces réunions, nous avons tiré en tout cas la somme des envies. Nous avons la carte qui figure sur cette dernière note de mars 2020. **Nous nous sommes arrêtés là puisqu'en mars 2020 il y avait quand même des élections municipales dans la foulée. L'on s'était dit que l'on pourrait peut-être relancer en fin d'année, mais la COVID a retardé encore d'autant l'élection à Strasbourg. Et je rajouterais encore qu'il y a beaucoup d'incertitude sur la tenue des régionales et des cantonales, ce qui n'aide pas puisque ce n'est pas forcément facile pour la Région de se relancer dans une démarche, avec une élection six mois plus tard. Pareil pour la Collectivité européenne d'Alsace (CEA). Donc nous avons mis un petit peu en bémol aujourd'hui ce projet. Est-ce qu'il renaîtra ou pas ? La question est posée.**

Du même point de vue, soit la Région choisit de faire un bassin de mobilité à l'échelle de l'aire métropolitaine strasbourgeoise, et dans ce cas-là, le Grenelle des Mobilités est le lieu des négociations, donc il n'y a pas de souci particulier à sur son avenir. Mais par contre, bon courage parce que ça veut dire qu'il faut faire aussi un bassin de mobilité à l'échelle de Mulhouse, et dans ce cas-là il va falloir gérer les susceptibilités de Colmar. Et c'est sans fin. Soit la Région fait un bassin de mobilité à l'échelle supra, soit infra (ce sera plutôt au-dessus qu'en dessous), genre à l'échelle de l'Alsace, auquel cas il y aura toujours de la place pour coordonner l'ensemble des autorités organisatrices autour de l'aire métropolitaine strasbourgeoise. Dans ce cas-là, cela s'appellera comme cela s'appellera, mais il y aura des besoins de coordination. Et l'on y répondra ou pas. Je ne sais plus qui disait : « Je ne connais pas de problème qui résiste à l'absence de solution ». Néanmoins, il y aura un besoin.

Voilà, je vous ai à peu près fait l'historique du Grenelle. Je ne pense pas avoir forcément répondu à vos questions... Mais maintenant, je vous écoute pour compléter.

LD. Ce n'est pas grave, parce qu'effectivement les notes que vous avez produites sont relativement complètes au niveau des visions territoriales qui ont été projetées, ou même des fiches-projets. Donc à ce niveau-là, vous avez déjà, d'une certaine manière, répondu à ces questions. Et vous avez aussi levé le voile sur les éléments qui étaient un peu plus mystérieux, un peu moins clairs, par exemple, effectivement, où est-ce qu'on en est aujourd'hui au niveau de la démarche... donc maintenant je vois un peu plus clairement...

BV. Aujourd'hui, clairement, ce que je ressens : nous avons une majorité (je ne sais même pas si ce n'est que l'exécutif, mais j'ai l'impression que ça déborde des seuls membres de l'exécutif), une majorité eurométropolitaine qui essaye de **tendre la main vers l'extérieur, ce qui est une vraie forme de nouveauté**, en tout cas à l'échelle des... [peu clair]. Robert HERRMANN pouvait aller serrer des mains de temps en temps, mais ce n'était pas nécessairement suivi dans le temps. Ce qui sera compliqué, ce sera de suivre dans le temps.

En ce moment, j'accompagne la Communauté de Communes de la Basse Zorn dans leur prise de compétence mobilité et l'élaboration d'un plan global de mobilité. C'est tout à fait intéressant : la Basse Zorn a envie de prendre la compétence pour faire des pistes cyclables et éventuellement être un peu plus libre. Et quand je leur dis : « Faites attention, en ce moment, l'Eurométropole est en train de réfléchir à la zone à faibles émissions (ZFE), d'ailleurs ils sont venus vous voir, il y a une vraie consultation quand même... ZFE, voies réservées sur l'A35... Peut-être que vous, en prenant la compétence mobilité, vous allez devoir faire des choses pour aider vos propres habitants à gérer leurs relations avec la Métropole : se rabattre vers les gares, peut-être... ». Et là, je me suis rendu compte qu'en fait, ils n'y étaient pas encore. **C'est-à-dire que culturellement, on n'est pas encore prêt à faire un projet commun. Faire un projet commun...** Nous n'en sommes qu'au tout début.

Dans l'une ou l'autre note sur le Grenelle, **nous avons identifié quatre temps** d'une certaine manière, **et l'un des premiers temps c'était « s'informer ». Le deuxième temps, c'était « se coordonner ». Le troisième temps, c'était « faire émerger ensemble ». Là, pour l'instant, nous n'en sommes encore qu'à « s'informer », nous n'en sommes pas encore à « se coordonner ». Je pense qu'il est important de ne pas griller les étapes.** Modestement, je pense que si l'on essaye tout de suite de faire émerger des choses ensemble, nous allons louper de la coordination et de l'information, **parce que nous ne cherchons pas juste à le faire en bilatéral. Nous cherchons à le faire avec tout le monde. Donc en le faisant avec tout le monde, je pense qu'il faut le faire calmement, dans l'ordre. Il faut nous informer les uns les autres, en s'informant l'on se coordonne un petit peu. Il y a un moment où l'on dira : « Non, nous ne pouvons plus juste nous informer, il faut que l'on se coordonne ».** Et à ce moment-là, il y aura une prise de conscience suite à une erreur, mais bon, on fera l'erreur. **Et après, quand il y aura suffisamment d'habitudes dans les façons de se coordonner, l'émergence se fera d'elle-même.** Je crois beaucoup plus à cela. Mon nouveau directeur dit qu'il croit aux grands soirs, il ne croit pas aux petits matins. Je crois pour ma part beaucoup plus aux petits matins.

LD. [45:45] Intéressant. Justement, dans cette perspective, que se passe-t-il outre-Rhin ? Est-ce que l'on collabore, est-ce que l'on coopère ?

BV. **Cela a été d'une grande difficulté, parce que les calendriers électoraux n'étaient pas les mêmes. Nous avons beaucoup travaillé ensemble, justement, en 2020. L'année 2020 a été une année d'écoute de nos partenaires allemands. Nous avons complété nos cartes du côté allemand, mais simplement nous ne les avons pas diffusées. Et je dirais que d'une certaine manière, l'on commence à avoir une vision institutionnelle un peu plus claire de ce qu'il se passe outre-Rhin. L'on avait voulu faire cela en**

2019 ; or, il y avait des élections du côté de Lahr ou je ne sais plus où. Et nous avons été bananés de deux mois en deux mois. Il y a une réunion que l'on a annulée le jour même parce que nous avons appris qu'il n'y aurait côté allemand qu'un technicien qui viendrait, alors que côté français, sept-huit grands élus venaient.

LD. Ah oui...

BV. Oui... Lorsque l'on a d'un côté deux présidents de PETR qui se déplacent pour aller à Lahr, si c'est pour qu'ils soient reçus par le sous-technicien en charge... On ne pouvait juste pas. Donc nous l'avons annulée en catastrophe. Nous avons eu de la chance de réussir à joindre tout le monde. Mais côté allemand, on n'avait pas réussi, nous (il faut que l'on regarde aussi nous ce que l'on a fait), à correctement les intégrer, à leur faire comprendre que les démarches françaises ne sont pas pareilles que les démarches allemandes, et que nous, côté français, nous sommes est beaucoup plus bordéliques et moins structurés. **L'on discute un peu de tout, tout le temps, alors qu'eux ont tout de même une vision où il y a un temps pour discuter, un temps pour décider, un temps pour appliquer, grosso modo. Et après on recommence les itérations. En tout cas, il y a des lieux très, très précis. Nous étions hors cadre, et cela n'a pas était évident.**

LD. [47:49] Concernant l'année 2019, cela a aussi été l'année de cette grande conférence transfrontalière, avec Karlsruhe. Du côté allemand, cela a donc été beaucoup plus compliqué qu'il n'y paraît ?

BV. Nous n'avons pas nécessairement réussi à faire le lien avec, très honnêtement. J'ai un grand regret sur Strasbourg-Karlsruhe, c'est de ne pas avoir réussi à bien faire ce lien, si je dois dire les choses. Nous en avons pris acte. Après l'année 2019, nous avons trouvé les interlocuteurs pour pouvoir travailler en 2020, mais cela a pris du temps. Mon regret là-dessus, il est plus de ne pas avoir réussi à saisir la balle au bond de ce que Catherine TRAUTMANN avait pu dire quasiment en conclusion de ses propos à cette conférence. Elle disait en somme : « Donnez-moi n'importe qu'elle enquête, côté français et côté allemand, mettez juste les résultats côte à côte de la France et de l'Allemagne, ce sera de toute façon intéressant parce qu'on n'en a aucune idée ». Bon, c'était compliqué. Les relations, je pense, entre Robert Herrmann, ma directrice, l'exécutif... Tout ceci a sûrement été un peu compliqué. Nous allons essayer de lancer, c'était une idée, une enquête mode de vie France-Allemagne prochainement, avec tout de même comme une vraie difficulté, la définition même de ce que sont les modes de vie. Côté allemand et côté français, nous n'avons pas du tout la même. Nous nous appuyons plutôt sur la définition de l'école polytechnique fédérale de Lausanne : ce qui fait sens dans la vie des gens, ce qui donne de la valeur. Côté allemand, c'est peut-être un peu plus... Je ne sais pas, précisément. En tout cas, il y a un vrai travail d'acculturation à faire pour réussir à lancer un travail des deux côtés du Rhin. Nous poserions les mêmes questions, l'on pourrait regarder comment des deux côtés l'on y répond. Je suis intimement persuadé que si l'on fait ce genre d'exercice, pendant trois ans l'on pourrait sortir des résultats, et chaque fois, tout le monde serait surpris et dirait : « Tiens, nous sommes pareils... ou différents... ». Que nous soyons pareils, que nous soyons différents... Comme nous n'en savons rien, ce sera une découverte. Il n'y aura pas de mauvais résultats. Ce sera de toute façon passionnant.

LD. Il y a un programme de recherche, actuellement, au sein de la chaire qui s'appelle SUMO Rhine.

BV. Oui, nous en faisons partie.

LD. Absolument. Et je sais que c'est un travail qui se fait avec des collaborateurs allemands de Karlsruhe si je ne me trompe pas. Donc il y aura peut-être là-dedans des éléments que vous pourrez récupérer.

BV. Oui, tout à fait, nous sommes dans SUMO Rhine dans cet esprit-là, pour trouver les bons partenaires

et trouver les bons temps. Après ce sont des projets lents. Il faut accepter de temps en temps qu'il y ait une avancée dans l'année et puis c'est tout, qu'il y ait trois réunions dans l'année qui ne servent à rien, mais qui permettent d'avancer par ailleurs. Et il faut accepter qu'avancer ce soit avoir juste un partenaire de plus. Voilà. C'est très lent. Et pour l'instant, ce n'est pas financé, et c'est vrai que la CEA à son échelle aujourd'hui va devoir se poser la question de la Suisse. Est-ce qu'on l'intègre, ou pas... Là les réflexions ne sont pas simples aujourd'hui. Il aurait été assez opportun de pouvoir avancer à marche forcée en 2019. Mais cela n'a pas pris en 2019, donc nous avons mis les choses de côté. Il faut laisser la CEA atterrir, et après l'on pourra voir comment trouver un équilibre entre soit l'aire métropolitaine strasbourgeoise et donc un portage de l'Eurométropole, soit un portage de la CEA.

LD. Nous allons bientôt arriver à la fin du temps. Vous avez évoqué une carte mise à jour. Est-ce que celle-ci sera un jour diffusée ?

BV. Je ne vois pas de raison qu'elle ne le soit pas. Sincèrement, ce sont plus des questions, un petit peu d'opportunité, de temps. Remettre à jour une carte, cela ne demande pas forcément des jours de travail. Mais par contre cela implique que la note doit aussi être mise à jour et revalidée. Nous sommes tout de même sur des processus de validation politiques. Tout ce qui touche au Grenelle, jusqu'ici, a été validé politiquement parce qu'il engage quatre exécutifs : l'état, l'exécutif régional, la CEA et l'Eurométropole. Ils savent que c'est un objet politique. Cela aurait pu être un objet purement technique, mais c'est un objet politique. Ces validations... en règle générale, une note est écrite en un mois et demi. Ce n'est pas un mois et demi de travail, mais c'est le temps de maturation. Et après ce sont trois à six mois de temps d'échange, de relecture avec les cabinets, dont les deux dernières semaines où les notes sont quasiment entièrement réécrites.

LD. Donc ce n'est pas pour tout de suite. Nous allons nous arrêter là. Selon vous, aurais-je oublié des questions, peut-être pas pour vous, mais pour d'autres acteurs ?

BV. Vous l'aurez compris, j'ai peu parlé de ferroviaire. J'entends que c'est votre sujet, ferroviaire et construction métropolitaine. En creux, je vous poserais bien une question : « Pourquoi le car interurbain est-il complémentaire ? ». Finalement, lorsque je dis cela, je ne réfléchis pas à court terme : je ne pense pas COVID et situation financière actuelle de la Région... Je pense plutôt à vingt ans, dans un contexte budgétaire ayant réussi à faire des économies à travers la libéralisation du transport ferroviaire de voyageurs... Néanmoins, est-ce qu'il n'y a pas de la place pour des réseaux express routiers, qui roulent à des vitesses intermédiaires, qui aillent chercher les gens non pas là où le ferroviaire va les chercher, c'est-à-dire plutôt dans les cinquante kilomètres, mais dans un rayon compris entre dix-trente kilomètres. Évidemment, ce n'est pas le cœur de votre thèse, mais il y a toujours un moment besoin de sortir d'une thèse en posant d'autres questions. Mais cette question-là, en tout cas, est l'un des points que je n'ai pas réussi à « vendre », que je n'ai pas réussi à faire émerger, alors que je suis intimement persuadé de l'efficacité de la chose, alors que les analyses de l'enquête ménage-déplacement le montrent, là où l'on est très, très mauvais, ce sont dans ces distances-là, vingt-trente kilomètres, où la voiture règne complètement en maître. Demain, si l'on ferme les robinets sur l'usage de la voiture, tous ces gens-là, on ne va pas les mettre dans des parkings relais parce que cela voudrait dire des parkings relais de quarante mille places. Du coup, est-ce que l'on a des systèmes de transport interurbain suffisamment capacitaires et suffisamment diffus dans la métropole. Je pense que c'est une question qui n'est pas ferroviaire : c'est un mode trop « lourd » pour aller partout.

LD. Vous prêchez un converti. Je vous appelle depuis Wasselonne, le terminus de la ligne 230 et du futur TSPO et c'est absolument cela. et est-ce que vous auriez éventuellement un nom de personne vers qui m'orienter ?

BV. Oui, je me suis noté deux noms. Je vous ai dit Bruno JANSEM, je pense que cela serait intéressant. Je pense même qu'aujourd'hui, Robert HERRMANN est dans une forme de retraite. Si vous pouvez demander à Bruno JANSEM ses coordonnées, il vous dira oui, il vous dira non. Mais cela peut être intéressant. Je vous propose plutôt là de prendre rendez-vous pour l'écouter, pas forcément de venir avec le questionnaire. Trois questions suffiront, je pense. Vous êtes grand et vous verrez. Sinon, je pense qu'il y a quelqu'un qui est un vrai spécialiste des questions de ferroviaire, qui ne travaille plus au Groupement des autorités responsables de transport. Je ne sais plus où il travaille : David HERRGOTT. Je ne sais pas si vous connaissez son nom ? Il est un peu connu comme le loup blanc, quand même. Vous trouverez ses coordonnées... Il n'est plus trop dans mon réseau depuis qu'il a été à Paris. C'est un Alsacien, je l'ai eu comme stagiaire. Il est conseiller en transport ferroviaire auprès de Régions de France. Cette personne-là est vraiment un spécialiste du ferroviaire. Je pense qu'il sera tout à fait en capacité, surtout au niveau de l'échelle nationale, de vous dire ce qui se trame. Il est inépuisable. Prévoyez trois heures. Il est né et a baigné là-dedans. Sinon, je vous dirais bien d'aller voir Florian WEYER, l'ancien directeur des Mobilités à la Région Grand Est, mais aujourd'hui il est directeur adjoint du cabinet du ministre des Transports. Je pense que ce sera compliqué de le joindre... Après tout, il n'y a que ceux qui n'essayent pas qui échouent... Là par contre, je n'ai pas du tout ses coordonnées. C'est quelqu'un qui a je pense marqué par ses qualités humaines et intellectuelles les relations entre la Région et l'Eurométropole. C'était quelqu'un de brillant et qui a beaucoup apporté.

LD. Et bien, écoutez, merci beaucoup. Je vais les contacter, ou essayer en tout cas. J'espère que j'aurais un peu plus de réponses que de la part des AOMD de la région et de l'Eurométropole.

BV. Après au niveau de la Région, c'est compliqué. Ils sont en sous-effectif. L'Eurométropole est en sous-effectif aussi... Ils courent, ils courent. Ce n'est pas que je ne cours pas, mais eux sont payés pour faire, et je suis payé pour réfléchir. J'ai un luxe incroyable. J'ai un luxe incroyable, et ce genre d'entretien, je le fais aussi pour moi : expliquer les choses, c'est re-raconter l'histoire, c'est réapprendre, réinterpréter, et mûrir un certain nombre de choses... J'y trouve aussi mon intérêt, sinon je ne le ferais pas.

LD. Merci beaucoup pour le temps que vous avez pu me consacrer. Au revoir.

[Fin de l'enregistrement]

02E

ANDRÉ ROTH

SECRÉTAIRE DE L'ASTUS

23 FÉVRIER 2021, DE 10H20 À 11H45

[Début de l'enregistrement]

Questions retenues

Q01-Q02 ; Q04 ; Q06 ; Q10 ; Q12-Q13 ; Q16-Q17 ; Q21-Q23 ; Q25 ; Q27 ; Q29

LD. Merci, Monsieur ROTH, d'avoir accepté de me consacrer un peu de temps. Nous allons donc commencer par les questions introductives, la première étant : pouvez-vous vous présenter en quelques mots, ainsi que l'association que vous représentez, ASTUS ? en quoi êtes-vous concerné par les questions de transport/mobilité en général, et plus particulièrement par les questions ferroviaires ? [00:00]

AR. Je suis André ROTH, membre du bureau de l'ASTUS. J'ai 58 ans. Je suis professeur des écoles. J'ai adhéré à l'ASTUS il y a une douzaine d'années, lorsque j'ai abandonné la voiture, et décidé de ne plus acheter de voiture pour mon foyer. J'ai très vite constaté que si l'on n'est pas propriétaire d'un véhicule, il faut pouvoir compter sur des transports collectifs performants, et qu'il y avait beaucoup de lacunes en la matière, ce qui m'a amené à militer pour l'association.

En quoi est-ce que je suis concerné par les questions ferroviaires ? Comme je viens de le dire, lorsque l'on habite en zone urbaine, en première couronne comme c'est mon cas, l'idéal c'est de pouvoir se déplacer dans l'agglomération avec les transports urbains, interurbains, ferroviaires sans distinction. J'ai vite constaté que cela manquait un peu d'harmonisation à ce niveau.

LD. Très bien. Et concernant l'ASTUS, comment définiriez-vous cette association ? C'est une association d'usagers des transports, si j'ai bien compris ?

AR. C'est une association d'usagers des transports qui a été créée en 1994, à l'époque des élections municipales. Pour l'une des équipes, il était question de mettre en place un VAL pour notre communauté urbaine. Pour l'autre, il était proposé un tramway. Je n'étais pas membre fondateur, mais un collectif pour soutenir un transport en surface a vu le jour dans ce contexte, et s'est constitué en association à la création des premières lignes de tramway. Elle continue à militer pour améliorer le service, la qualité des transports collectifs, et donner la parole aux usagers autant que possible.

LD. Si je vous dis ferroviaire, qu'elle est la première image qui vous vient à l'esprit. Associez-vous le ferroviaire à une expérience personnelle ? [02:43]

AR. Personnellement, si l'on me dit ferroviaire me vient à l'esprit l'époque où j'habitais dans un petit village des Vosges du Nord, à trois kilomètres d'Ingwiller, sur la ligne Strasbourg-Saarbrücken. Un certain nombre de personnes du village étaient amenées, dans leur vie quotidienne, à utiliser le ferroviaire. J'entendais parler — à l'époque tout était en alsacien — du Schnellzug, le « train express », et du Bummelzug, le train flâneur, « l'omnibus ». Voilà, ce mot me replonge dans le quotidien d'une population qui était à trois kilomètres d'une gare, et dont la vie quotidienne était rythmée pour beaucoup par le train. Le matin, prendre l'express pour aller à Strasbourg, et revenir le soir avec l'express de 19 h. Voilà ce qui me vient à l'esprit, ces souvenirs d'enfance.

LD. D'accord, une petite madeleine de Proust donc ?

AR. Un petit peu, oui.

LD. Très bien. Question 4 : mobilité ou transport ? [04:34]

AR. Mobilité ou transport... Je pense que nous sommes passés d'un xx^e siècle, celui des déplacements d'un point A à un point B, à un xxⁱ^e siècle des mobilités. Il ne s'agit plus nécessairement de se déplacer d'un point A à un point B, mais tout devient mobile. Nous avons un téléphone mobile, nous sommes en ce moment même en communication, c'est une certaine forme de mobilité aussi. Nous ne sommes plus tellement dans les transports comme au siècle dernier, nous sommes aujourd'hui dans les mobilités. Quand l'on se pose la question d'installer un abribus... Les prochains abribus sur l'Eurométropole, certains seront équipés de prises USB. Nous sommes aussi mobiles sur le plan professionnel : l'on nous dit qu'il ne faut plus espérer garder le même emplacement de travail dans toute sa carrière. Du coup, on n'est plus tout à fait dans une société du transport, mais dans une société des mobilités, d'intermodalité. Donc je dirais plus mobilité que transport, oui.

LD. Intéressant ! nous allons pouvoir passer aux questions un peu plus longues. Nous allons commencer avec les enjeux en matière de mobilité métropolitaine. Selon vous, en matière de mobilité, à quels enjeux la métropole, l'aire urbaine transfrontalière et la région sont-elles confrontées ? [06:10]

AR. L'enjeu principal, au niveau de la métropole et de l'aire urbaine, consiste à créer une mobilité facilitée, pour arriver à trouver une alternative aux déplacements en voiture individuelle. Aujourd'hui, ces conditions ne sont pas vraiment réunies, et il faudra, dans les décennies à venir, trouver un système qui puisse vraiment créer une réelle alternative. Parce que si tout le monde continue de fonctionner en voiture individuelle, électrique, voire autonome, l'on ne s'en sortira pas mieux : que ce soit le bouchon thermique ou le bouchon électrique, le problème restera le même. Pour moi, l'enjeu principal est là.

LD. Est-ce que cet enjeu, selon vous, est le même de part et d'autre du Rhin ?

AR. D'une manière générale, oui. À la fois de part et d'autre du Rhin et au niveau national. Même si au niveau local, dans l'Eurodistrict Strasbourg-Ortenau, la métropole strasbourgeoise a un peu plus d'ampleur qu'Offenbourg. Mais l'aire urbaine de Strasbourg s'étend jusqu'à Offenbourg.

LD. Dans ce cas on va pouvoir passer aux questions de gouvernance des projets ferroviaires. La question 10 : en une courte phrase, comment décririez-vous la gouvernance ferroviaire actuelle au niveau local ? National ? Quels en sont les enjeux majeurs ? Les équilibres entre acteurs sont-ils satisfaisants ? [09:29]

AR. Décrire la gouvernance ferroviaire... C'est difficile en une courte phrase !

LD. C'est sûr... L'on peut prendre un peu plus de temps si vous le souhaitez...

AR. Au niveau local, dès qu'il s'agit de mettre en place quelque chose, de changer quelque chose, j'ai l'impression qu'on en est plus au bras de fer qu'à la concertation entre les différents acteurs, l'Eurométropole, SNCF RÉSEAU, SNCF VOYAGEURS... À l'époque, lorsque l'ASTUS a commencé à revendiquer un début de ticket unique pour que l'on puisse avec la tarification intégrée se déplacer dans l'Eurométropole en TER, nous avons essayé de savoir où en étaient les négociations entre Métropole et Région... Nous avons constaté que c'était vraiment difficile. Un bras de fer constant autour de la question du coût : « Est-ce qu'on va le faire ? Est-ce qu'on ne va pas le faire ? »... Pour arriver, finalement, à un début de résultat pour que les abonnés CTS puissent profiter du TER au sein du périmètre de l'Eurométropole.

Au niveau national, ce n'est pas tellement notre sujet en tant qu'association locale d'usagers... Tout ce que j'aurais à dire, c'est qu'à l'échelle locale, on a très bien senti pendant près de trente ans, le délaissement du transport du quotidien au profit d'une politique TGV. Maintenant, il reste toutes ces lignes à réactiver, les petites gares à réaménager... C'est beaucoup plus difficile que si on y avait réfléchi ces trente dernières années.

Dans votre question, il y a aussi « les équilibres entre acteurs sont-ils satisfaisants ? ». Non, à mon avis,

nous trouvons encore aujourd'hui ce monopole de SNCF RÉSEAU, de la SNCF en général, qui fait que lorsqu'il y a une demande locale, au niveau de la Région, c'est souvent la SNCF qui impose son point de vue même si c'est la Région qui finance. SNCF dit simplement : « On vous fait le devis, on rajoute un zéro, et si cela ne vous plaît pas... ». Pour le moment, l'ouverture à la concurrence n'est pas vraiment sur les rails. Cet équilibre, il n'est pas satisfaisant. Peut-être que les choses vont s'améliorer avec l'ouverture à la concurrence... Nous verrons bien !

LD. Parfait. Question 12 ! Selon vous, jusqu'à quel point y a-t-il convergence des systèmes, des intérêts et des stratégies entre les acteurs du ferroviaire, de l'État, de la région et de l'eurométropole ? existe-t-il, de manière générale ou sur des dossiers précis, des rapports de synergie, de concurrence, d'opposition ou d'ignorance réciproque ? Nous nous intéresserons au niveau local, bien sûr. [13:36]

AR. Au niveau de l'association, nous sentons une certaine convergence théorique dans l'intérêt des usagers au quotidien. Chaque structure a envie, a priori, de faire de son mieux pour que les choses avancent. Cela dit, concrètement, sur le terrain, chacun a tellement la tête dans le guidon qu'ensuite, nous avons du mal à avancer ensemble pour résoudre localement des choses très simples. Je pense par exemple à une réunion que nous avons eue cette semaine avec la Compagnie des transports strasbourgeois (CTS). Nous avons évoqué le problème des correspondances TER/CTS actuelles au niveau de certains pôles d'échange. Notamment, les correspondances TER sont indiquées sur certaines fiches horaires bus-tram CTS, mais pas sur toutes ! Parfois, les correspondances ne collent plus, et la CTS nous dit simplement : « Oui, mais quand Fluo Grand Est décide de changer des horaires, nous ne sommes pas informés ». C'est clairement un manque de convergence : comment veut-on parler d'intermodalité de nos réseaux si même au niveau local, la SNCF n'est pas capable de prévenir la CTS des changements d'horaires !

LD. Je vois, vous avez donc cette impression d'un certain côté hermétique de la SNCF qui a du mal à échanger, à collaborer avec les autres acteurs ?

AR. Tout à fait oui. Même si au niveau supérieur, il y a certainement des réunions et des groupes de travail qui existent, mais cela ne suit pas toujours sur le terrain. ASTUS réclame depuis longtemps que tout titre CTS puisse être utilisé sur le réseau TER de l'agglomération. Aujourd'hui, ce n'est faisable qu'avec la carte Badgeo. Mais ce n'est pas faisable avec les autres titres CTS. Et l'on nous dit : « C'est le problème de la SNCF, ils n'arrivent pas à faire évoluer leur matériel de contrôle... ».

LD. Intéressant. Nous allons passer à la partie sur la loi d'orientation des mobilités avec la question 13. cette loi a-t-elle introduit des changements dans le fonctionnement de l'ASTUS ? Un changement peut-être de perspective, ou dans les actions menées, les revendications que vous portez ? [17:21]

AR. Nous existons depuis 1994 et nous avons la chance de travailler régulièrement avec les différents acteurs, que ce soit la Région, SNCF, l'Eurométropole, la CTS... Je n'ai pas perçu dans le fonctionnement de notre association de changement particulier de fonctionnement ou dans les actions menées. Peut-être que c'est différent sur d'autres territoires parce que la LOM impose depuis 2019 des comités de partenaires. À notre niveau, ni l'Eurométropole ni la Région Grand Est n'ont créé, à ma connaissance, de réels comités de partenaires. Ou si c'est le cas, je ne suis pas au courant. Cela dit, au niveau de l'ASTUS, nous fonctionnons déjà un peu comme un comité de partenaires, sauf que lorsque nous avons nos réunions, les autres partenaires ne sont pas invités en général... Nous attendons un peu que soit créé un réel comité de partenaires. Quand nous avons nos échanges institutionnels avec l'Eurométropole et avec la CTS, pourquoi être toujours tout seul ? Ce serait plus intéressant d'être à plusieurs. Il y a eu récemment une première réunion qui pourrait être une ébauche du comité de partenaires. Il s'agissait de donner son avis sur la possibilité de faire revenir les vélos dans les tramways. Là effectivement l'Eurométropole a vraiment fait une table-ronde avec tous les partenaires possibles, que ce soient les

associations cyclistes, piétonnes, ASTUS, le Collectif Vélorution... C'était vraiment une table ronde où tout le monde était présent. C'est bien la première fois que je voyais ça. Peut-être que la LOM va inciter les autorités organisatrices à réunir un vrai comité plus régulièrement.

LD. Pensez-vous que ce changement, cette ébauche qui viendrait de naître pourrait être éventuellement liée à la nouvelle mandature ?

AR. Il est probable que ce soit en lien avec la nouvelle mandature : l'équipe qui est actuellement à la gouvernance s'était engagée à plus de concertation globalement. Cela peut faire avancer les choses. De toute façon, la LOM oblige les autorités organisatrices à créer ce comité de partenaires. Après certains traîneront peut-être plus des pieds, mais au niveau associatif, nous sentons une réelle volonté de concertation. Dans le conseil d'administration d'ASTUS, il y a aussi des associations de piétons et de cyclistes, et quand la nouvelle équipe municipale a été élue, dans les jours qui ont suivi, nous avons tout de suite été contactés pour donner notre avis sur des points d'étapes, pour que leur feuille de route tienne la route. C'est flagrant, cela n'a jamais été le cas depuis 1994.

LD. Intéressant. Donc c'est plus clair pour l'Eurométropole. Est-ce aussi le cas pour la Région ? Elle est autorité organisatrice, elle aussi...

AR. Ce n'est pas le cas pour la Région. Avec l'Eurométropole et la CTS, nous sommes passés depuis juin 2020 à un mode de concertation pour lequel ce sont l'Eurométropole et la CTS qui nous contactent pour discuter de sujets précis et de certaines actions en particulier. Au niveau de la Région, ce n'est quasiment jamais le cas : c'est nous qui contactons la Région pour discuter de tel et tel sujet. De façon pratique aussi, ASTUS dispose d'une convention d'objectifs avec l'Eurométropole avec un financement à la clef. Avec la CTS, il y a des appels à projets. Avec la Région, il n'y a aucun dispositif. Nous avons déjà demandé à la Région Alsace, à l'époque, et à la Région Grand Est actuellement, de mettre en place un conventionnement. Mais la Région n'est pas intéressée par ce type de fonctionnement. Pourtant, ASTUS consacre autant de temps aux sujets régionaux qu'eurométropolitains... Parfois même plus.

LD. Avez-vous déjà cherché à contacter d'autres associations d'usagers, sur d'autres villes ? Aujourd'hui, la région s'est agrandie... les sujets sont-ils les mêmes pour d'autres villes ? Je pense à Nancy, à Metz, à Mulhouse, à Colmar...

AR. Oui, il y a certainement des sujets qui se regroupent. Dans ce cas avec ASTUS, nous restons sur l'agglomération et nous transférons tout ce qui concerne d'autres villes dans la région à la FNAUT Grand Est. Toutes les associations (il y en a trente-cinq) sont fédérées par la FNAUT Grand Est. Et lorsqu'il y a des sujets comme une réunion d'usagers pour la ligne Strasbourg-Lauterbourg, nous donnons le relais à la FNAUT Grand Est, qui participe à cette réunion et nous tient au courant par la suite informée de ce qui s'est dit.

LD. Parfait. Nous allons pouvoir enchaîner avec les questions sur le Grenelle si cela vous va ? Nous pouvons commencer avec la question 16. J'imagine que vous connaissez la démarche Grenelle et que vous y avez participé ? [25:00]

AR. Oui, ASTUS a été invitée à toutes les étapes du Grenelle des Mobilités. Le Grenelle des Mobilités a eu le mérite d'exister et de remettre un peu sur la table différents objectifs. À ma connaissance, c'est plutôt une démarche initiée par la Région, et qui a ensuite aussi concerné le Département du Bas-Rhin, l'Eurométropole ainsi que la Préfecture. Je n'étais pas personnellement à toutes les réunions de travail du Grenelle des Mobilités. J'ai une vision un peu vague du système, mais l'objectif était que tous ces acteurs s'entendent sur un bouquet de projets pour améliorer le système de mobilité, l'aménagement de la région métropolitaine... Et qu'ensembles, ils réussissent à se mettre d'accord sur les questions d'offre et d'usage, mais même plus largement d'aménagement, de mode de vie, d'environnement autour des

mobilités.

LD. Du coup nous allons enchaîner avec la question 17 : quelles ont été les contributions d'ASTUS ? J'imagine que vous avez fait un certain nombre de propositions... [26:42]

AR. Oui, ASTUS a pu jouer son rôle en disant qu'une priorité devait être donnée pour un réseau métropolitain. Et lorsqu'ASTUS a publié son étude sur le REME réalisé par un stagiaire, beaucoup d'élus locaux se sont un peu attribués cette idée, et nous avons senti dans les semaines qui ont passé que beaucoup d'acteurs commençaient à parler de la mise en place d'un réseau métropolitain.

Ensuite, dans le Grenelle des Mobilités... L'un des axes visait aussi à la création d'un contournement ouest de Strasbourg. Là, ASTUS a toujours affirmé son opposition à cette nouvelle autoroute. Cela n'a rien changé dans le cadre du Grenelle des Mobilités, mais l'essentiel pour ASTUS était de montrer qu'il faut vraiment prioriser les transports collectifs plutôt que de chercher de nouvelles recettes pour améliorer les déplacements individuels.

LD. Et juste par curiosité, concernant les questions de réaménagements de l'A35, ASTUS a-t-elle pu discuter du sujet avec l'Eurométropole ?

AR. Oui, à ma connaissance. Il y a même eu un certain nombre de réunions spécifiques sur le réaménagement de l'A35, mais pour ce que j'en ai vu, les conclusions sont très floues. Personne, ni l'Eurométropole ni les autres acteurs, n'a vraiment apporté de réponse intéressante à ce réaménagement. Sachant qu'avec le nombre de véhicules qui transitent actuellement, il faudra voir si la mise en service du grand contournement ouest peut apporter quelque chose... Nous sommes assez sceptiques. Tant que les pendulaires n'auront pas de réelles alternatives, il sera difficile de réaménager l'A35 avec plus de cent mille ou cent quarante mille véhicules par jour. À ma connaissance, de ces réunions sur le réaménagement de l'A35, il n'en est pas sorti de réponses claires et nettes. Aujourd'hui, il y a des réflexions pour une voie réservée pour les transports en commun sur ce tronçon, mais cela reste encore à l'état d'étude.

LD. Passons aux questions liées à l'étoile ferroviaire de Strasbourg et au REME. Avez-vous pu prendre connaissance à un moment du schéma directeur et du rapport SNCF sur les étoiles ferroviaires ? [31:08]

AR. J'ai vu passer un rapport SNCF qui traitait des différentes possibilités d'amélioration, effectivement la SNCF appelle ça les « services express métropolitains ». Nous à l'ASTUS, nous n'aimons pas trop ce terme. Un service métropolitain, c'est un peu réducteur. Oui, l'on peut constater que la SNCF commence à réfléchir dans les différentes métropoles à comment optimiser un peu les étoiles ferroviaires.

Au niveau local, pour nous, c'était important dans la mesure où l'on revendique ce réseau express métropolitain depuis plusieurs années. Des fonds ont été débloqués pour lancer des études : l'on parle de 800000 € débloqués là-dessus. Nous espérons évidemment que quelque chose de concret en résulte, de ces études.

Quel impact pour Strasbourg ? Cela fait avancer le dossier. L'on pourrait espérer d'ici 2030 qu'une mise en service progressive puisse effectivement se faire. Le fait que la SNCF ait un rapport un peu plus précis là-dessus est encourageant. Nous avons pris part hier encore une réunion avec l'Eurométropole pour l'aménagement des pôles d'échange multimodaux, concernant les six gares de l'Eurométropole qui seraient vraiment à réaménager en priorité, comme Bischheim, Graffenstaden, etc. Et donc, oui, nous sentons que la SNCF est partie prenante là-dedans aussi. Cela dit, à notre niveau, nous constatons que la concertation entre Eurométropole et SNCF sur « Que faut-il faire dans les gares ? » reste quelque peu compliquée, même s'ils nous assurent que le groupe de travail fonctionne très, très bien. Nous restons un peu sceptiques.

LD. Donc il y a un groupe de travail ?

AR. Oui, forcément. Si l'Eurométropole est en train d'étudier le réaménagement d'un certain nombre de gares, c'est forcément en concertation avec SNCF. Nous, en tant qu'association, nous ne sommes jamais invités. Nous n'avons pas non plus de compte-rendu de ces groupes de travail. Mais nous sommes consultés à part... Quoique la réunion d'hier était un peu plus ouverte : là aussi, c'est peut-être dû au changement de gouvernance. Et concernant ce sujet d'aménagement des pôles multimodaux, toutes les associations étaient invitées, comme pour la table ronde vélo. D'autres ont donc pu donner leur avis, comme Tc-Alsace. C'est une bonne chose.

Après, au sujet du rapport SNCF, quand je l'ai parcouru, j'étais un peu inquiet concernant ce qui sortira pour le futur REME. Pour l'agglomération de Strasbourg, ce rapport mentionnait des amplitudes de fonctionnement allant de 6 h à 21 h en première et deuxième couronnes, alors que le fonctionnement du réseau devrait être calqué sur l'amplitude du réseau de tramway, de 5 h à minuit, pour avoir de l'intermodalité. Cela nous inquiète donc quelque peu.

LD. J'imagine oui, cela ne résoudrait pas le problème...

AR. Non, si à 21 h, il n'y a plus moyen de rentrer, les gens vont continuer d'aller au travail en voiture... Nous avons pas mal visité le réseau de Fribourg-en-Brigau, qui est entré en fonction en 2019. Ils disposent d'une amplitude de 5 h à minuit en jour ouvrable, et en week-end, il est possible de rentrer jusqu'à 1 h 48 le matin. Envisager un arrêt du réseau à 21 h chez nous n'est donc tout simplement pas possible. Nous sommes fortement opposés à cette faible amplitude : il faut qu'elle soit vraiment élargie.

LD. Aujourd'hui, qui porte justement ce projet de REME ? Est-ce l'eurométropole ou la région ? SNCF RÉSEAU ? Qui est le pilote derrière le projet ? Qui est associé à la démarche ? vous avez dit être consultés à défaut d'être associés, j'aimerais juste avoir un petit panorama des acteurs en présence. [36:36]

AR. Nous avons justement fait au mois de janvier un courrier à l'Eurométropole concernant les études REME. Un collègue a rédigé le courrier et l'une des phrases justement était : « Y a-t-il un pilote dans l'avion ? ». La réponse, nous ne l'avons pas encore vraiment. Concrètement, c'est surtout la Région qui est le porteur du projet. Elle associe l'Eurométropole et tous les autres acteurs, a priori. Mais comme dit, la réponse nous ne l'avons pas exactement. Nous savons comme qu'un poste a été créé spécifiquement pour le réseau express métropolitain, mais il n'est pas encore en fonctionnement. Donc je dirais que le porteur du projet c'est la Région en concertation avec les autres acteurs. Pour répondre à cette question, nous avons demandé une réunion spécifique avec la Région. Elle aura lieu, de mémoire, le 23 mars, avec Adeline Diebold, qui gère un peu ce projet pour la Région. Même si c'est la Région qui pilote globalement le REME, j'espère qu'ils arriveront à vraiment travailler ensemble avec la SNCF, la Deutsche Bahn pour le transfrontalier (nous n'avons rien vu à ce niveau-là)... Le Département devait être partenaire bien sûr, mais la chose se complique avec la Collectivité européenne d'Alsace qui a surtout des compétences transfrontalières. Nous sommes un peu dubitatifs de notre côté, nous ne savons pas comment tous ces acteurs vont pouvoir travailler effectivement ensemble.

LD. C'est vrai que ça fait beaucoup de monde autour de la table.

AR. À Fribourg, nous avons constaté que l'aménagement du réseau est financé, a priori, à hauteur de 60,0 % par un financement fédéral. Le Land du Bade-Wurtemberg est très puissant. C'est impressionnant pour nous de voir l'importance du financement de l'État fédéral dans le projet. Avec un état centralisé comme chez, si nous pouvions aussi arriver à cette hauteur de financement, ce serait intéressant, mais j'ai l'impression que malgré le fonctionnement centralisé, il sera demandé à la Région et à l'Eurométropole de mettre un peu plus la main au porte-monnaie.

LD. Par quel intermédiaire avez-vous découvert le projet de Fribourg-en-Brigau ? Était-ce une visite avec un homologue associatif fribourgeois, ou était-elle organisée dans un autre contexte ?

AR. ASTUS s'est toujours intéressée à ce qui se faisait du côté allemand. Le responsable du projet a été invité au colloque qu'ASTUS a organisé en 2019. Il était venu expliquer le fonctionnement et la mise en place du S-Bahn. ASTUS a été invitée à l'inauguration du réseau en décembre 2019 suite à ce colloque. À cette occasion-là, nous avons pu avoir une visite de ce réseau. **Après nous sommes retournés nous-mêmes deux ou trois fois à Fribourg pour voir concrètement comment il fonctionne, pour l'utiliser concrètement parce que lors de l'inauguration, l'on ne voit pas grand-chose... Et nous avons exploré un peu ce réseau dans l'optique de le faire visiter aux actuels élus.** Manque de chance, le COVID nous a malheureusement empêchés de le faire. Nous avons prévu une sortie spécifiquement avec des élus de l'Eurométropole, dont la Présidente Pia IMBS. Nous avons fixé la date, mais du jour au lendemain nous avons dû annuler en raison des restrictions allemandes. Cela reste encore à l'ordre du jour, si les contraintes sanitaires se détendent un peu. Nous souhaitons emmener quelques élus pour voir concrètement comment fonctionne ce réseau : il y a des choses impressionnantes à voir, lorsque l'on regarde l'information dans le S-Bahn qui indique à la prochaine halte à la minute près quels sont les bus qui vont partir, s'ils ont même du retard... L'information intermodale est vraiment impressionnante à voir à Fribourg.

LD. À quels élus précisément avez-vous proposé cette visite ? J'imagine que Monsieur JUND est sur la liste ?

AR. Oui, tout à fait. Monsieur JUND est partant. Pia IMBS et le directeur du cabinet d'Alain JUND aussi... Nous avons prévu sept à huit élus de l'Eurométropole. Ensuite, nous avons une autre date, un peu plus ouverte, parce qu'étonnamment, l'Eurométropole exige une visite exclusive. Cela nous a un peu étonnés. Pourquoi cette discrimination ? Nous avons donc programmé une autre date pour toutes celles et tous ceux qui le souhaitent. Le directeur des transports de la Région, Monsieur FONTAINE, était inscrit. Mais pour le moment, nous n'avons pas encore réussi à faire cette visite. Même si aimerions bien que les élus voient concrètement l'aménagement des gares et comment fonctionne le réseau de Fribourg. C'est vraiment intéressant.

LD. Donc Fribourg serait à nouveau un exemple à suivre ? C'est en train de devenir une habitude, d'imiter ce qu'il s'y fait en matière de transport...

AR. Oui, un exemple à suivre, mais pas le seul. Lors de notre dernier entretien avec la Région, Monsieur FONTAINE disait qu'il était plus ambitieux. Pour le moment, le financement nous ne le voyons pas venir, mais lui évoquait près d'un ou deux milliards, et qu'il fallait avoir une ambition cohérente. C'est là la volonté de la Région, mais sur le terrain, cela traîne un peu...

LD. Entendu. Nous allons pouvoir passer à la question 23. Quels sont les principes du réseau express métropolitain (REM) ? Pourquoi est-il qualifié de métropolitain ? Qu'en est-il du transfrontalier ? [48:10]

AR. C'est d'abord un réseau métropolitain au niveau géographique du terme, à savoir pour l'Eurométropole. Forcément, le réseau va rayonner en dehors, et il faudra arriver à ne pas être simplement métropolitain comme on le constate ces dernières semaines. Par exemple, lors de la rencontre que nous avons eue hier avec l'Eurométropole, nous avons constaté que chacun travaille un peu dans son coin : l'Eurométropole s'occupe du réaménagement des gares au sein de son périmètre, mais dès que l'on en sort, ce sont la Région et SNCF qui doivent gérer... C'est donc un peu compliqué pour nous de suivre tout ceci. À l'ASTUS, nous sentons ce réseau comme le réseau de l'agglomération strasbourgeoise : il ne s'arrête pas aux limites de l'Eurométropole. Pour ce qui est du transfrontalier, dans l'étude que nous avons publiée, le REM va jusqu'à Offenbourg.

Par rapport aux principes du REM : il faut pouvoir se déplacer à minima dans l'Eurométropole de Strasbourg, et si possible un peu plus loin, vers Saverne et Molsheim, Haguenau et Offenbourg, de façon

libre pour que l'utilisateur ne sente pas de différence entre le réseau ferroviaire, le réseau tram, le réseau bus. L'intermodalité doit être vraiment simplifiée au maximum pour que l'on puisse se déplacer dans l'espace métropolitain au sens large. **Il y a donc un système de tarification à trouver. Faut-il mettre des zones tarifaires comme à Fribourg ? Faut-il faire autrement ? Cela reste à l'étude.** Nous sommes en train de travailler avec un groupe d'étudiants de l'Université de Cergy-Pontoise, qui vont nous faire une étude sur tout ce qui est tarification.

Autre principe du REM, bien sûr : la diamétralisation. Aujourd'hui, il n'y a pas de diamétralisation officielle, bien qu'elle existe de façon « cachée ». J'ai eu l'occasion il y a quelque temps de prendre un train qui venait de Sélestat et qui allait à Saverne. C'était bien le même train, sauf qu'il s'arrêtait à Strasbourg, changeait de numéro, et continuait ensuite jusqu'à Saverne. Ce qui bien sûr ne permet pas de prendre qu'un seul billet pour aller à Saverne. La diamétralisation existe déjà, mais elle n'est pas officialisée. Il faut qu'elle soit en place d'ici 2030, autant que possible, même si l'on sait que l'on ne peut pas aller de n'importe quel endroit du nord au sud avec la diamétralisation. Il faudra changer à Strasbourg de temps en temps, avec une correspondance minimale. Actuellement si vous allez de La Wantzenau à Fegersheim-Lipsheim, c'est une attente de trente à quarante minutes en gare de Strasbourg pour pouvoir continuer. Nous souhaitons bien sûr que tout cela soit progressivement résolu d'ici 2030. Avec également **un relais d'information voyageur qui, aujourd'hui, pourrait exister, mais n'existe pas. Quand vous prenez un pôle d'échange comme Hœnheim-Gare : l'utilisateur laisse sa voiture au parking relais d'Hœnheim-Gare et va vers les départs. Il y a les départs du tram B (CTS), des lignes de bus urbains L3, L6, 74 (CTS) et de la ligne interurbaine 201 (CTBR). Sur le talus ferroviaire, il y a les départs des TER (SNCF) vers Lauterbourg. Lorsque vous arrivez, vous ne voyez rien. Celui qui voudrait connaître les départs en temps réels, soit il faut qu'il soit un virtuose du smartphone (et encore !), soit le temps de faire le tour de chaque borne d'information-voyageur, vous prenez 15-20 minutes.** Le départ en temps réel est bien affiché, mais disséminé. **C'est incroyable d'arriver à un pôle d'échange comme celui-ci et de ne pas avoir un écran qui centralise toutes ces informations. Les gens prennent le tramway par simplicité alors que s'ils étaient mieux informés, ils prendraient peut-être le train jusqu'en gare centrale (six/sept minutes de trajet). C'est une chose qui pourrait déjà être mise en place pour préparer, faire évoluer les mentalités** et savoir qu'il y a un vrai réseau qui va se construire. D'autant plus que la base de données est gérée par FLUO Grand Est. Quand nous allons sur le site de la CTS, il est bien mentionné que l'information est basée sur celle de FLUO Grand Est, alors pourquoi ne peut-on pas d'ores et déjà avoir une information de l'utilisateur qui soit complète, et intégrée.

Aujourd'hui, lorsque vous arrivez à Hœnheim-Gare sur l'écran TER, tout ce qui est marqué est « Arrivée à Hœnheim-Gare », sans information sur les correspondances.

LD. Qu'en est-il du rôle des gares dans ce nouveau réseau (plate-forme intermodale, porte d'entrée territoriale, nœud urbain à densifier...)? [48:10]

AR. Ce que j'ai à dire là-dessus, c'est qu'il faut vraiment arriver à un réaménagement des différentes gares pour que le réseau soit attractif et que l'on n'ait pas de systèmes dissuasifs qui restent en place. Nous en avons parlé hier avec l'Eurométropole. Par exemple au niveau d'Illkirch-Graffenstaden, aujourd'hui, la passerelle utilisée ne donne pas du tout envie de prendre le train : vous avez une quarantaine de marches à monter et redescendre. Les cyclistes courageux prennent leur vélo sur l'épaule, montent les marches d'un côté, les redescendent de l'autre pour pouvoir prendre le TER... C'est typiquement le genre de choses qui sont à améliorer. D'ailleurs, nous avons mené une action en gare de Graffenstaden avec communiqué de presse, et la presse a finalement bien résumé la situation à laquelle les usagers sont confrontés : « Une gare qui cumule toutes les lacunes ».

Pareil sur la gare de Bischheim. Il n'y a aucun accès vers l'ouest alors que l'essentiel de la population vit du côté du quartier des écrivains. Il n'y a aucun accès pour eux à cette gare. Tout cela est à l'étude. Effectivement, le rôle de cette gare comme plate-forme intermodale nous paraît vraiment crucial parce que si l'on veut apporter une amélioration à la mobilité quotidienne dans l'aire métropolitaine, ce sont ces gares qui doivent attirer les voyageurs et pouvoir leur donner envie d'utiliser les transports en commun. Nous en avons en parlé hier, lors que nous avons abordé le sujet de la gare de Vendenheim. Une association disait qu'il était tout à fait prioritaire d'agrandir les parkings. Nous, nous n'en sommes pas persuadés. L'expérience que nous avons de l'agrandissement des parkings dans toutes ces gares porte d'entrée, c'est un constat général : les travaux terminés, les parkings sont rapidement saturés. Nous préférierions qu'il y ait vraiment un équilibre et que l'on développe beaucoup plus les rabattements vers ces gares par les cheminements piétons, cyclistes et en transport en commun. Si l'on ne fait qu'agrandir les parkings, cela va attirer des automobilistes qui habitent en réalité à cinq-dix minutes (à pied, à vélo) de la gare, et très vite les parkings seront de nouveau saturés. Il faut vraiment que l'accès à ces gares puisse être équilibré pour que ceux qui sont contraints à la voiture puissent venir y prendre le TER. Il faut donc aussi que beaucoup d'autres personnes viennent à pied, à vélo, en transports en commun, et en dernier ressort, en voiture.

LD. Très bien ! Et donc, à votre avis, sur quelles bases à votre avis et avec quels acteurs le ferroviaire peut-il contribuer à « faire métropole » ? [1:00:16]

AR. « Faire métropole »... Nous avons déjà évoqué ce point dans toutes les questions. Il faudrait déjà des réunions de travail un peu plus transparentes. Aujourd'hui, l'on nous dit : « Oui, nous travaillons régulièrement, nous, Eurométropole avec SNCF, avec la Région... ». Mais les bases de ces réunions de travail, nous ne les connaissons pas : il n'y a rien de transparent, pas de compte-rendu. Niveau transparence citoyenne, cela manque un peu... Ce serait bien qu'il y ait effectivement des bases de travail un peu plus démocratiques, qui permettent d'avoir un compte-rendu, même par la presse. Que la presse soit informée régulièrement.

Avec quels acteurs le ferroviaire peut-il contribuer à faire métropole ? Effectivement, nous en avons parlé. Le ferroviaire, avec tous les acteurs concernés : les Communautés de Communes... Le ferroviaire, pas le routier [réfléchit à voix haute]... Le ferroviaire peut faire métropole dans la mesure où il est vraiment inclus dans un système, dans un réseau de transport, et qu'au niveau de l'Eurométropole de Strasbourg, les usagers qui passent du TER au bus, au tram, au Vélhop... Qu'ils sentent à l'aise. Là-dedans, le ferroviaire a forcément son rôle à jouer : le déplacement d'un endroit du bassin à l'autre ne pourra pas se faire sans. Le ferroviaire apportera la réponse sur des trajets de vingt à trente kilomètres, pas le vélo ni le tram. Il contribue pour moi à faire métropole pour ce créneau, pour permettre à des personnes de se déplacer sur des distances de plusieurs dizaines de kilomètres de façon très rapide. Actuellement, si je veux aller à Lingolsheim en transport en commun depuis chez moi, je mets près d'une heure, quarante-cinq minutes. Ce sont des trajets que le ferroviaire pourrait résoudre en dix/quinze minutes.

LD. Je rebondis : le REM strasbourgeois est qualifié dans différents documents de ferroviaire et routier. Avez-vous des commentaires à ce sujet ?

AR. Oui, je pense que même si l'ASTUS avait fait une étude spécifiquement ferroviaire, il faut effectivement considérer aussi le volet routier. On ne va pas construire de nouvelles lignes ferroviaires vers l'ouest où il n'y a rien, donc le TSPO fera aussi forcément partie du réseau métropolitain. Nous souhaiterions aussi qu'il y ait des bus express qui participent au rabattement vers des gares comme Vendenheim pour les personnes du Kochersberg. Actuellement, ils n'ont pas du tout de ligne ferroviaire dans leur secteur. Le

rabattement du Kochersberg vers Strasbourg doit se faire par les gares d'entrée de l'Eurométropole. Mais nous sentons vraiment de notre côté que la tendance est plutôt au simple agrandissement des parkings relais. Les gens n'ont qu'à venir en voiture, y laisser leur voiture et continuer avec le transport le plus adapté (TER, car, bus...). Mais pour beaucoup de personnes, une fois qu'ils sont en voiture et qu'il ne leur reste que cinq/dix minutes de trajet à parcourir, ils ont tendance à rentrer dans le centre-ville avec leur voiture. Nous ne sommes donc pas persuadés qu'il faille agrandir les parkings, mais plutôt développer autant que possible l'accès aux gares. Le service à la demande Flex'hop qui va démarrer d'ici le 1^{er} mars : les gens doivent s'en emparer. C'est un moyen simple de se déplacer sans utiliser sa voiture personnelle.

LD. Très bien ! petite dernière question : à votre avis ai-je oublié une question ou un sujet ? Y a-t-il un sujet que vous aimeriez aborder ? Qui me conseilleriez-vous de contacter ? [1:06:28]

AR. Je ne sais pas ! J'ai certainement oublié des choses que j'aurais eu envie de dire... Je ne vois pas de question non, votre questionnaire est globalement très complet. Je ne sais pas qui vous avez déjà contacté... Au niveau associatif, je peux vous conseiller pour les questions plus axées sur le ferroviaire, le président de la FNAUT Grand Est¹, Monsieur GIORDANI, qui connaît vraiment le sujet. Il travaille beaucoup plus avec la Région et la SNCF, même au niveau local. Nous, nous travaillons plus avec l'Eurométropole et la CTS. Donc je pense que si vous pouviez poser quelques questions à Monsieur GIORDANI ce serait très intéressant. Au niveau de l'ASTUS, Hervé DIEBOLD est la personne dans notre bureau qui est le plus spécialisé, je dirais, dans tout ce qui est SNCF et le rôle intermodal des gares. Si vous avez éventuellement envie de lui poser quelques questions... Je vous propose de vous faire un petit message avec leurs coordonnées après leur avoir demandé leur accord.

LD. Je suis toujours preneur. J'avais éventuellement identifié aussi dans vos propos un interlocuteur à la région pour les questions de REM. Vous serait-il possible de me donner aussi son contact ? Ainsi qu'éventuellement le contact que vous avez à Fribourg ?

AR. Je n'ai plus en tête le nom de notre contact à Fribourg, mais je vous l'inclurai dans mon courriel. Pour la Région, Monsieur FONTAINE, le directeur de la Mobilité à la Région nous avait dit, pour tout ce qui concerne le REM, adressez-vous à Adeline DIEBOLD.

LD. Très bien, je cherchais justement une entrée au niveau des techniciens de la région. J'ai contacté un certain nombre de personnes au sein des autorités organisatrices, Monsieur GOLIAS m'a répondu, mais il n'aura pas le temps. Je n'ai pas eu de réponse de la part de Monsieur FONTAINE. Si je peux trouver un interlocuteur plus accessible que le directeur, ce sera peut-être Madame DIEBOLD, je vais essayer. Dans tous les cas, je vous remercie, c'était très complet. J'ai énormément appris.

AR. Merci à vous de vous intéresser au sujet, cela va certainement participer à l'évolution de la démarche. En espérant que votre avis soit pris en compte. Je vous enverrai les contacts des personnes dès que possible.

LD. C'est tout ce que l'on puisse espérer, que quelqu'un lise le travail. Merci à vous ! à bientôt !

[Fin de l'enregistrement]

1 La Fédération nationale des associations d'usagers des transports, section Grand-Est.

02F

FRANÇOIS GIORDANI

PRÉSIDENT DE LA FNAUT GRAND EST

11 MARS 2021, DE 10H00 À 11H45

[Début de l'enregistrement]

Questions retenues
Q01-Q29

LD. ... Merci encore une fois d'avoir accepté cette rencontre. La semaine dernière ou il y a deux semaines, j'ai rencontré monsieur ROTH, de l'ASTUS, qui m'a fortement conseillé de venir vous voir. Ce que je vous propose, pour la session : vous avez accepté de répondre à toutes les questions. C'est plutôt une bonne nouvelle pour moi, mais cela risque éventuellement de dépasser un peu l'heure et demie.

FG. Oui, au fur et à mesure, s'il y a des doublons, nous les laisserons tomber.

LD. Peut-être que je peux vous présenter rapidement ce sur quoi je travaille. [présente le travail de thèse]. Nous allons commencer avec les questions introductives. Si possible, nous allons essayer de faire en sorte que les réponses à ces questions-là soient un peu plus courtes, pour que l'on ait un peu plus de temps sur les questions suivantes donc, Monsieur GIORDANI, si vous pouviez vous présenter en quelques mots, vous ainsi que la FNAUT Grand Est ? [02:45]

FG. D'accord. Je suis retraité. J'étais magistrat. La FNAUT Grand Est regroupe actuellement trente-huit associations sur tout le Grand Est (Alsace, Lorraine, Champagne-Ardenne). J'en suis le président depuis 2016. On fait partie de la FNAUT nationale qui regroupe cent quarante à cent soixante-dix associations, cela dépend des périodes. J'en suis par ailleurs le vice-président, et j'étais Président de l'ASTUS jusqu'à ce que je me retire, ces dernières années.

La FNAUT Grand Est regroupe des associations variées : ferroviaire, transports urbains, cyclistes, piétons, autopartage (Citiz), et handicap (GIHP). Certaines parce qu'elles sont adhérentes à des fédérations nationales, d'autres plutôt localement. Au fur et à mesure, nous agrégeons les associations qui nous rejoignent. La dernière en date est une association de ferroviathes de Nancy.

LD. Pardon ?

FG. Des ferroviathes. C'est un terme qui existe. Si l'on veut faire un peu d'étymologie, ce sont ceux qui « souffrent de la maladie ferroviaire ». Mais ils sont actifs sur des sujets très concrets. Il y a des associations qui vivent, qui meurent. Il y en a des petites, il y en a des grosses. Il y a de tout, et nous essayons de travailler en bureau (à dix ou douze) et en Conseil d'administration (tous les trois mois). Sachant que chaque association est représentée par au moins l'un de ses membres au Conseil d'administration pour une égalité des voix.

Le domaine ferroviaire est l'un des principaux domaines d'intervention de la FNAUT. Parfois, il lui est reproché d'être trop ferroviaire. Nous essayons aussi d'aller vers les transports urbains et les autres modes de transport. C'est pour cela qu'elle a accepté toutes les autres demandes d'adhésion, pour avoir une vue d'ensemble des questions de mobilité. Tous les modes dits actifs, les modes doux, vont dans le sens de ce que l'on souhaite, à savoir : soit diminuer la place de la voiture, soit la remettre à sa juste place.

Nous disposons aussi d'un représentant au CESER Grand Est. Actuellement, c'est Monsieur André ROTH. Auparavant, c'était Annick DE MONTGOLFIER (de l'association Cadr67), qui a démissionné, car elle s'était engagée pour un mi-mandat. Et puis nous avons des contacts réguliers avec les autorités régionales, SNCF, SNCF RÉSEAU, SNCF GARES & CONNEXIONS, l'Eurométropole... Pour les collectivités, je délègue aux collègues. Nous avons été sollicités par Troyes, par Metz... Ce sont les collègues locaux qui vont à leur rencontre. Nous laissons travailler les associations, et si cela bloque ou si c'est un sujet d'intérêt général, nous intervenons sur la Région. Nous essayons de laisser travailler les associations en local, il ne s'agit pas de les remplacer.

LD. D'accord. Il y a aujourd'hui la FNAUT Grand Est. Est-ce qu'il y avait une FNAUT Alsace? Est-ce qu'il y a eu une fusion entre les trois entités autrefois distinctes?

FG. Oui! Elle a été créée tardivement. Avant, il y avait un délégué régional et des tas de difficultés dans l'association dont je vous passe les longueurs. En 2010, nous avons donc créé une FNAUT Alsace. Il y avait aussi une FNAUT Lorraine. Par contre, il n'y avait pas de FNAUT Champagne-Ardenne, il n'y avait qu'un délégué. Nous avons fusionné les trois au bout d'un an de négociations. Quand on ne se connaît pas trop, chacun craint l'autre.

LD. Comme pour les Régions...

FG. C'est ça. Et au bout d'un an, nous avons fait voter des statuts, et depuis tout fonctionne très bien, nous avons réussi à lever toutes les ambiguïtés. Et nous fonctionnons avec un vice-président dans les anciennes Régions, qui est un peu une version du délégué qu'il y avait précédemment. Notamment lorsque la presse nous sollicite. Je ne connais pas nécessairement très bien les situations propres à Reims ou à Nancy...

LD. Si je vous dis ferroviaire, quelle serait la première image à vous venir à l'esprit? L'associez-vous à une expérience personnelle? [07:05]

FG. Mon père était cheminot, déjà. Donc depuis tout petit... J'y ai repensé récemment quand nous avons discuté de la réouverture de la ligne ferroviaire entre Épinal et Strasbourg. Je me rappelle qu'avec mon père, nous allions à Épinal avec le direct, sans rupture de charge à Saint-Dié-des-Vosges, parce qu'il avait des réunions syndicales, ou pour se faire tailler un costume. Il devait sans doute y avoir un tailleur là-bas...

Donc le « ferroviaire », c'est effectivement ce qui structure l'ensemble, ce autour de quoi se raccrochent les autres formes de mobilité, dans ce que l'on peut appeler l'intermodalité, ou la multimodalité. Donc c'est pour cela que l'on ne peut pas rester seulement sur le ferroviaire. Il faut connecter tout le reste : les cars interurbains, les bus urbains, le tramway, l'autopartage, le covoiturage, le vélo, le vélo électrique, la marche, et la voiture aux endroits où, vraiment, il n'y a pas moyen de faire autrement. Et le transport à la demande (TAD)... C'est quelque chose qui nous semble important, notamment en zone rurale, avec les problèmes de financement du TAD.

LD. D'autant que c'est d'actualité pour Strasbourg, avec la mise en service de Flex'hop.

FG. Voilà, mais à Strasbourg, ce qui est bien, c'est que l'on paye avec le même ticket l'ensemble du trajet, alors qu'avec d'autres services à la demande, vous faites un voyage jusqu'à Rothau, et à Rothau vous prenez un autre ticket juste pour le TAD. La Région a déjà récupéré le transport interurbain. La loi a changé et l'a retiré au Département. Ce serait bien que les TAD lui reviennent également, ou que cela se fasse de concert avec les collectivités locales, les Communautés de Communes. Elles peuvent, avec la loi d'Orientation des mobilités (LOM), prendre la compétence transport. Il faudrait qu'il y ait une

unification des tarifs comme ce qui se fait au sein de l'Eurométropole, où il y a un abonnement unique. Avec un abonnement CTS, vous pouvez prendre tous les trains dans les treize gares de l'Eurométropole. Malheureusement, vous ne pouvez pas le prendre à Kehl, même si les deux collectivités font partie d'un Eurodistrict. Et vous ne pouvez pas non plus l'utiliser dans les cars interurbains. Ce n'est pas tout à fait clair.

Voilà, ce sont vers ces choses-là qu'il faut tendre, le « porte-à-porte ». Les gens revendiquent souvent d'avoir le bus devant chez eux. Nous n'y arriverons jamais, mais au moins, il faudra arriver à ce qu'ils sachent à partir de chez eux où prendre le bus ou le train le plus proche... Ce qui n'est souvent pas évident du tout! L'on s'aperçoit au quartier des Écrivains qu'il y a beaucoup d'habitants qui ne savent même pas qu'il y a une gare juste de l'autre côté de la voie ferrée, et que vous mettez trois minutes pour aller au centre-ville en prenant le train... Une étude de KEOLIS, menée par Monsieur CHAREYRON, je ne sais pas si vous le connaissez, insiste sur ce point : il y a des panneaux à destination des automobilistes pour leur indiquer les destinations, mais jamais pour les utilisateurs de transport en commun. Il y en a aussi pour les vélos maintenant à Strasbourg, mais pour les transports en commun, cela n'existe pas. Donc pour les gens qui ont des difficultés à se situer dans l'espace, il y a un problème. Nous sommes pour le lien de l'ensemble des modes de déplacement. Avec la voiture aussi, bien évidemment, mais limitée à des parcs-relais, le plus loin possible du centre de l'agglomération, pour que les automobilistes se rabattent sur d'autres modes. Après, il y a des endroits où l'on n'arrivera jamais à mettre un transport en commun, même un TAD, pour des questions de coût, ou de fréquentation.

LD. Vous avez d'une certaine manière un peu répondu à la question « mobilité » ou « transport ».

FG. Maintenant, c'est « mobilité » plutôt oui. C'est l'ensemble des moyens de se déplacer, y compris la marche, parce qu'au centre-ville souvent, l'on s'aperçoit que la saturation des transports en commun tient au fait que les gens prennent le tram pour une station, pour une correspondance, alors qu'ils pourraient faire ce bout de chemin à pied. Cela réglerait le problème et cela leur ferait du bien pour leur santé aussi. La demi-heure de marche par jour fait partie de la mobilité. De même que prendre les escaliers dans un immeuble, plutôt que l'ascenseur.

LD. C'est vrai. Nous avons abordé la question des missions et des compétences de l'association. Vous souhaitez ajouter quelque chose? [11:13]

FG. Ce sont de grands mots, mais nous sommes une force de co-construction, de concertation. Nous aimerions bien être associés plus souvent en amont des décisions. Là, par exemple, pendant la crise de la COVID, la loi avait prévu que les associations soient consultées en amont des décisions. Souvent, il s'agissait surtout de nous informer a posteriori : des réunions à 9 h le matin avec nous pour nous prévenir, et l'après-midi était prévue la conférence de presse avec les journalistes. Donc la consultation a été minime, sur les modalités d'ajustement de l'offre ferroviaire. C'est vrai que globalement, il n'y avait pas grand-chose à faire que ce qui a été mis en place. De temps en temps, il y a eu des suppressions de train intempestives, mais cela tient surtout au système de roulement à la SNCF. Pour diminuer les circulations, l'on supprime un roulement, et ce roulement tombe des fois en heure de pointe, pendant lesquelles il y a du monde sur la ligne. Ce sont des difficultés que nous avons déjà eues pour les horaires d'été ou pour Nouvel An. Nous avons eu quelques problèmes que nous avons fait remonter. Dans certains cas, il y a eu des améliorations : sur la ligne de Lauterbourg, ils ont ajouté un train le matin, qui est effectivement un train très utilisé. Le risque que nous avons craint nous, c'est que les gens ne se réhabituent à prendre la voiture. Mais la Région a joué le jeu, elle n'a pas diminué trop considérablement l'offre. La CTS ne l'a pas diminuée du tout, même avec le couvre-feu à 18 h. C'est positif, bien que cela leur coûte un bras.

LD. C'est vrai. Comme le disait Benoit VIMBERT lors d'un précédent entretien, ce n'est pas le fait de faire circuler un bus ou un tram qui importe : c'est le nombre de personnes que l'on touche avec. Ce n'est pas le voyage qui compte, mais les voyageurs à qui l'on permet de voyager.

FG. Tout à fait, et c'est vrai que plus il y a de personnes dans un transport en commun, moindre est le coût écologique.

LD. Absolument.

FG. Faire circuler un, car avec une seule personne, ça coûte plus cher environnementalement parlant qu'une voiture avec une personne. Donc il faut aussi effectivement que cela corresponde à un besoin. Mais il faut aussi, pour éviter qu'il n'y ait qu'une seule personne à bord, qu'il y ait des amplitudes 5 h-24 h. C'est-à-dire que quelqu'un qui travaille tôt puisse rentrer dans la journée, en milieu d'après-midi. Et s'il travaille plus tard, qu'il puisse rentrer après 20 h. Or actuellement à Strasbourg, pour les trains, à part sur les lignes vers Mulhouse, Haguenau ou Molsheim, il y a une espèce de couvre-feu à 20 h, toute l'année.

Il y a donc des gens qui prennent la voiture parce qu'ils ne sont pas sûrs de pouvoir rentrer, ou alors parce qu'il y a un « trou » dans la journée, comme sur la ligne de Lauterbourg. Si les gens sont obligés de faire des calculs savants pour savoir quand et comment ils pourront rentrer chez eux, ils prendront plutôt la voiture. Il faut que ces définitions d'itinéraires soient plus simples et quasi automatiques. Qu'ils sachent qu'il y a un train en heure de pointe, toutes les demi-heures, voire tous les quarts d'heure, et toutes les heures en heure creuse. À la limite, un bus lorsque l'on ne peut vraiment pas faire autrement, sachant que le bus à un côté dissuasif : il met plus de temps. Strasbourg-Lauterbourg en bus, c'est une expédition ! Le soir, à la limite, cela peut se comprendre. Encore que... Je l'ai pris de temps en temps parce qu'il y en a un qui passe à côté de chez moi. C'est le seul. J'ai réussi à caser mon vélo dans la soute, en faisant découvrir à la conductrice que j'avais le droit, et on s'est arrêté au bout de ma rue alors que ce n'était pas l'arrêt... Mais ça, c'est parce que j'étais seul. C'est dommage parce que ce car circule. Il y a sûrement d'autres personnes qui rentrent du travail à 21 h.

Et en Allemagne, c'est une habitude, cette amplitude horaire de 5 h — minuit. Là, nous sommes en train de travailler sur une liaison entre Haguenau et Rastatt. Pour les Allemands, c'est 5 h — minuit jusqu'à la frontière. Nous, la Région disait : « Si nous arrivons à en faire circuler trois par jour, ce sera déjà bien... ». Nous sommes sur deux planètes.

LD. Oui, Monsieur ROTH m'avait parlé justement de ces questions d'amplitude horaire. L'ASTUS a organisé une petite visite du réseau S-Bahn de Fribourg-en-Brisgau. Il parlait justement de ces amplitudes vraiment efficaces.

FG. Ce sont l'amplitude et le cadencement. Il est sûr qu'en pleine journée, pour une ligne qui va dans un village, on ne peut pas avoir les mêmes attentes. Quoique maintenant, les TAD vont répondre à pas mal de choses, en tout cas dans l'Eurométropole. Il faudra voir comment les choses vont évoluer. Il y a eu parfois des difficultés pour avoir une place dans un train à certaines heures. C'était quasiment impossible, mais c'était lié à la suppression des transports scolaires à une certaine période, et donc les trains étaient occupés par les collégiens, qui le prenaient soit vers 16 h, ou alors entre midi et 14 h quand ils rentraient manger chez eux faute de pouvoir aller à la cantine. Maintenant, avec vingt véhicules, cela devrait pouvoir se réguler. Au début, il n'y en avait que six. Et ils sont d'une plus grande capacité, je crois. Donc la métropole, c'est cela. Ce n'est pas unique, il n'y a pas que le centre-ville ou les première et deuxième couronnes. Il y a plusieurs modes de vie, plusieurs habitudes de déplacement qui ne sont pas les mêmes, et des difficultés qui sont liées effectivement au fait que l'habitat est beaucoup plus diffus. Et quand l'on sort de l'Eurométropole, c'est encore pire.

Mais je crois qu'il faut vraiment que les gens aient une offre régulière, cadencée avec une bonne amplitude. Là, nous avons beaucoup été sollicités par des gens qui travaillent dans le milieu hospitalier. Il faut qu'ils puissent aller à leur travail et rentrer, et ne pas angoisser et se dire : « Il faut que j'appelle mon mari/mon épouse parce qu'il n'y a plus de bus ou plus de train ».

LD. Nous pouvons basculer justement sur la question de la métropolisation. Vous avez évoqué la métropole à l'instant, comment abordez-vous justement ces deux notions ? [17:01]

FG. L'idée est d'éviter que les gens ne soient amenés à quitter là où ils habitent — un centre-ville ou première couronne — pour des questions de coût de l'habitat. Alors il y en a qui font le choix d'aller habiter dans le Kochersberg, mais il n'y a pas de transport pour les ramener à Strasbourg... Et donc ils prennent la voiture. C'est l'un des méfaits de la dispersion de l'habitat. Et pour mettre en place des transports en commun réguliers entre le Kochersberg et Strasbourg, c'est compliqué... Surtout quand il n'y a pas de voies ferrées. Malheureusement, il y avait un tramway dans les années 1930, qui a disparu. Il serait bien utile actuellement. Les gens n'ont pas beaucoup d'autre choix que de prendre la voiture. Alors il faut prendre cela en compte. Il n'y aura jamais des bus partout, à part la ligne vers Wasselonne, le Transport en site propre de l'Ouest (TSPO). Mais il faut qu'on leur installe des parkings relais sur les lignes ferroviaires les plus proches. Le nord du Kochersberg peut très bien basculer vers Vendenheim ou vers Brumath. Et il faut que l'on puisse y aller soit en voiture, soit en vélo à assistance électrique (VAE). J'ai un VAE, et l'on fait tout de même beaucoup de kilomètres. Moi, toutes les réunions dans l'Eurométropole, je peux les faire à vélo, alors qu'avant je prenais la voiture. Mais dans les gares de rabattement, cela veut dire qu'il faut qu'il y ait suffisamment de stationnements sécurisés pour les vélos, pour que l'on puisse les retrouver le soir, dans la mesure où il nous est demandé de ne plus mettre le vélo dans le train. Si l'on peut avoir un vélo à chaque bout du trajet, encore faut-il qu'on le retrouve tous les jours...

LD. Et en un seul morceau...

FG. Et en un seul morceau, avec toutes ses roues. La métropolisation, c'est un peu cette attirance vers le centre-ville. Et en même temps, il y a pas mal de gens maintenant qui repartent vers les campagnes, notamment en raison de la COVID. Donc il s'agit de l'organiser. Si l'on urbanise, il faut le faire le long des lignes de chemin de fer, pour éviter une dispersion de l'habitat. Notamment, sur la ligne vers Lauterbourg. Il y a des possibilités d'urbanisation le long de la ligne. Si elle est améliorée à l'horizon 2025, comme la Région s'est engagée à le faire, pour devenir une ligne Strasbourg-Lauterbourg-Wörth-Karlsruhe, cet axe pourra encore être urbanisé davantage. Mais il est possible d'urbaniser de manière plus organisée que la dispersion qui s'est faite dans les villages...

Je me souviens d'avoir été dans des villages à l'occasion d'une campagne électorale où je faisais assesseur. Le maire me disait qu'une nouvelle partie du village avait été construite. Elle était orientée vers Strasbourg, et les gens de ce secteur ne rentraient jamais dans la commune ancienne, ils n'allaient qu'à Strasbourg. Leurs courses, ils les faisaient dans la zone commerciale sur le trajet, et ils n'avaient aucun contact entre les habitants des différents quartiers. Le maire regrettait à la limite d'avoir fait cette extension urbaine. Cette construction, au départ, elle était faite pour les jeunes du village. Mais d'autres s'y sont installés, et à la fin il y avait pour ainsi dire deux villages. Bon, c'était il y a une quinzaine d'années, cela a peut-être changé depuis...

L'autre problème de la métropolisation, c'est que tous les équipements, les loisirs, sont sur la ville-centre. Et c'est une question qui avait été soulevée par l'ancien président de l'Eurométropole : quelle participation au financement de ceux qui viennent, mais ne résident pas à Strasbourg ? Puisque là, ce sont les citoyens, les contributeurs locaux qui paient et pas les autres visiteurs. Il y a des modalités à trouver, mais bon, c'est la Région du coup qui paie les transports pour venir dans la métropole. Donc

à mon avis, il y a un type de compensation qui peut se faire. Les gens viennent travailler au sein de l'Eurométropole, ils vont utiliser les transports de la Région et venir travailler dans des entreprises qui rapportent des impôts à l'Eurométropole.

Alors densification de l'habitat, cela ne veut pas dire qu'il faut faire des immeubles où l'on voit chez le voisin comme sur la Route du Rhin. Les choses que l'on a vues vers la station de tramway, là-bas... C'est aberrant. Mais construire plus en hauteur à certains endroits, nous cela ne nous choque pas. Pas dans une rue où l'on a que des petits papillons... La route de Bischwiller par exemple, à Schiltigheim : c'est une rue à trois ou quatre niveaux, donc lorsqu'une maison basse par un immeuble à trois ou quatre niveaux, cela ne me choque pas. Ou des endroits où le tissu n'est pas dense. Il y a une ancienne usine à Bischheim qui était SEVESO d'ailleurs. Elle a été détruite et des immeubles ont été construits à la place. À mon sens, trop ont été bâtis, les premiers ne me choquaient pas. Après, il faut faire attention, il ne faut pas appeler écoquartier quelque chose qui ne l'est pas... L'écoquartier Danube ou l'écoquartier de Lingolsheim, cela n'a rien à voir avec des écoquartiers. Notamment en ce qui concerne le bus. La navette bus n'arrive même pas à passer parce qu'il y a des voitures partout. Il y a un problème : les gens qui achètent un appartement ne sont pas obligés d'acheter le garage. Nous avons eu le même problème à Schiltigheim, à l'ancien siège de France Télécom, où les habitants n'ont pas acheté le garage. Ils se garent donc à l'extérieur, dans les rues, alors que les garages en sous-sol sont vides. Mais c'est une question de réglementation. Pour l'instant, apparemment, ce n'est pas obligatoire d'acheter le garage ou la place de stationnement, l'emplacement qui va avec le logement.

LD. Selon vous, en matière de mobilité, quels sont les enjeux auxquels l'Eurométropole, l'aire urbaine transfrontalière et la Région sont confrontées? [23:03]

FG. C'est ce que je disais : assurer une fluidité, une intermodalité, faire tomber la frontière... Elle existe de moins en moins. C'est vrai qu'il y a des dessertes : le tramway va jusqu'à Kehl-Rathaus, il y a des trains jusqu'à Offenbourg. La ligne ferroviaire est exploitée au deux tiers par un exploitant allemand et au tiers par la SNCF.

Mais il reste des difficultés au niveau des creux dans la journée. Il y a un creux de deux heures pour des questions techniques SNCF, les « blancs travaux ». Ce sont des périodes de réfection de la voie pour lesquelles la SNCF exige d'avoir une heure trente à deux heures à disposition. Il n'y a pas de trains qui circulent sur la voie. Quand il s'agit d'un axe important, cela peut se comprendre. Là, il s'agit de deux à trois kilomètres entre la gare de Strasbourg et le Rhin : il n'y a sûrement pas des travaux tous les jours. S'il y a des travaux un jour, l'on peut supprimer un train et mettre un bus. Mais au quotidien...

Et puis, il y a les problèmes de tarification. Bon, il y a des tickets Europass qui permettent d'aller dans l'Ortenau depuis Strasbourg et d'utiliser des transports en commun de l'Eurométropole. Par contre, il y en a d'autres qui ne fonctionnent pas : vous pouvez aller à Kehl avec votre abonnement CTS, mais vous ne pouvez pas revenir avec le train, par exemple. De même, **les Allemands ont le Baden-Württemberg Ticket : c'est un ticket qui est très intéressant parce qu'il permet dans tout le Pays de Bade d'utiliser tous les modes de transport (ferroviaire, métro à Stuttgart, tram-train à Karlsruhe, tramway à Fribourg, etc.). Ce ticket s'arrête à Kehl, alors que vous pouvez aller avec Bâle, vous pouvez aller avec Lauterbourg, à Wissembourg... Ce sont des choses que l'on demande depuis des années. Il y a des blocages, pourtant l'on est dans le même Eurodistrict...** Il faudrait une machine à Strasbourg pour le vendre, ainsi l'on pourrait prendre ce ticket dès Strasbourg. Là, il faut prendre un ticket jusqu'à Kehl pour pouvoir l'acheter, et pour les Allemands c'est l'inverse. Ce sont des choses qui devraient se simplifier. Il y a cet enjeu de tarification qui, au même titre que l'amplitude, le cadencement ou les fréquences, incite les gens à prendre les transports en commun facilement. Actuellement, pour comprendre la tarification,

c'est un fascicule dont vous aurez besoin... Si vous y ajoutez la tarification ferroviaire, la tarification des cars interurbains, il vous faut une valise. Alors qu'il y a d'autres systèmes à envisager. À Dijon par exemple, ils ont un système intéressant : quand vous prenez le tramway et que vous mettez votre carte bancaire sur le distributeur de tickets, la machine enregistre votre voyage et à la fin du mois, elle vous calcule soit le prix d'un abonnement — si vous avez voyagé suffisamment —, soit le nombre de tickets que vous avez utilisé. C'est un postpaiement qui est beaucoup plus facile. Rien qu'avec ce dispositif, ils ont constaté une augmentation importante de la fréquentation. Les gens ne se cassaient plus la tête, notamment les occasionnels : « Comment vais-je faire ? Quel ticket faut-il que je prenne comme ticket ? Est-ce le bon ? Nous sommes deux, nous sommes trois... ». Il y a donc des choses qui doivent être faites. Là, le numérique pourrait nous aider... Enfin, aider les gens qui ont un smartphone et qui n'utilisent pas que les fonctionnalités les plus simples.

Il y a ces enjeux d'attirer les gens vers le transport en commun pour éviter la pollution et les condamnations. Strasbourg et la France ont été condamnées... Ce qu'il y a derrière tout ça, c'est effectivement la nécessité de diminuer la pollution atmosphérique et les gaz à effet de serre. Il y a les enjeux de zone à faibles émissions (ZFE), de ZTL... La ZFE, c'est une chose, mais elle permettra simplement de diminuer le nombre de voitures polluantes au sein du périmètre de l'Eurométropole. Elle ne diminuera pas le nombre de voitures : si on laisse entrer le même nombre de voitures, qu'elles soient électriques plutôt que diesel, cela ne va rien changer au niveau de l'occupation du domaine public. Donc il faut aussi mettre en place des interdictions de circulation.

LD. ZTL ? Je ne connais pas cet acronyme.

FG. Ce sont des zones à circulation limitée, mais je pourrai vous envoyer un document que nous avons fait au niveau de la FNAUT Grand Est, dans lequel nous expliquons justement tout ceci. Les enjeux sont donc ceux-là : faciliter la mobilité et ne pas générer de déplacement inutile. Justement, les mobilités inutiles, pour nous, c'est d'éloigner les gens, de séparer trop le lieu de travail du lieu de domicile. Ces situations peuvent engendrer des mobilités indues. Nous ne sommes pas encore en région parisienne où il faut deux heures le matin pour aller au travail ou deux heures le soir pour rentrer...

LD. Ah, c'est variable. J'ai des collègues qui habitent dans les Vosges et qui viennent travailler à Strasbourg.

FG. C'est sûr, mais c'est pour cela qu'il y a des projets qui se font effectivement. L'idée par exemple, c'est de faire arriver le train de Saint-Dié en moins d'une heure. C'est là que le REM devrait permettre aux gens qui viennent du plus loin de ne pas s'arrêter dans toutes les gares de proximité, mais d'organiser des correspondances, des ruptures de charge, afin de constituer autour de Strasbourg trois réseaux qui se complètent : un réseau TER, un réseau RER et un réseau tram-bus.

Il y a ainsi un projet au niveau de la Région de développer effectivement les liaisons transfrontalières à l'échéance de ce qu'ils appellent le SA — service annuel — 2024, qui démarre mi-décembre 2024, pour :

- Augmenter le cadencement vers Offenbourg avec du nouveau matériel;
- Faire une ligne Strasbourg-Lauterbourg-Wörth-Karlsruhe toute l'année, pas seulement le dimanche en été sans correspondance à Lauterbourg;
- [Une liaison Strasbourg-Sarrebruck, oubliée];
- Et une ligne Strasbourg-Haguénau-Wissembourg-Landau-Neustadt.

Sur l'ensemble du Grand Est, il y en a sept au total. Vers la Sarre, vers Müllheim depuis Mulhouse au sud...

LD. Oui, le Grand Est est la première région transfrontalière de France.

FG. Effectivement. Celle vers le Luxembourg est la ligne la plus fréquentée, avec tous les transfrontaliers. Il y a aussi une ligne vers la Belgique, au nord de Givet.

LD. Nous avons évoqué la question des enjeux du ferroviaire au niveau régional et local. Le niveau national, je ne pense pas qu'il soit très pertinent ici ?

FG. Au niveau national, il s'agit simplement de se coordonner avec les TGV : sur certains créneaux, l'on nous dit que le TGV est, ce qui fait que la Région est obligée de décaler le cadencement pour certaines lignes TER. C'est un travail entre la Région et SNCF RÉSEAU puisque ce n'est pas un mode de transport concédé, mais parfois il y a des difficultés. Actuellement, il y a dans les tuyaux des histoires de suppression de lignes sur les voies classiques. Par exemple, le TGV qui fait Paris-Remiremont via Épinal, la SNCF aimerait bien revenir là-dessus. Là, il y a des coordinations à faire entre la Région et l'État. Sur ce sujet, la Région manifeste assez fortement son mécontentement quand il y a des enjeux, donc nous n'avons pas trop à nous plaindre.

Et donc sur le transfrontalier, effectivement, j'en ai parlé un peu tout à l'heure, mais l'enjeu est que ce soit ouvert à 360 degrés, que l'on puisse circuler dans les quatre directions, les quatre azimuts, de la même façon.

LD. En tout cas aussi facilement que l'on circule en Allemagne.

FG. C'est un peu le modèle que l'on a souvent ici. Lorsque nous emmenons des gens à Fribourg et que nous leur disons que le ticket est valable pour la journée sur l'ensemble des modes de transport, ils ont du mal à nous croire et nous demandent à chaque fois que l'on monte dans un tramway s'il faut prendre un nouveau ticket. Pareil à Stuttgart avec le métro, le car, absolument tout... Et ils ont un système en Allemagne que l'on n'arrive pas à implanter ici, ce sont les cartes Konus. Je ne sais pas si vous connaissez : lorsque vous arrivez dans un hôtel, en Forêt-Noire ou ailleurs, l'on vous donne une carte gratuite. Elle doit être payée en partie dans la nuit d'hôtel, mais elle vous permet d'utiliser tous les transports en commun gratuitement pendant votre séjour. On leur a dit dès le début à la fusion des Régions : « Faites ça, c'est un dispositif incitatif qui va montrer l'unité de la Grande Région ». Ils n'ont pas voulu, et n'en veulent toujours pas. Ce ne serait même pas la Région nécessairement qui paierait puisque ce sont les hôteliers qui participent.

LD. Oui, et puis c'est absorbé dans le prix, d'après ce que vous m'avez dit.

FG. Voilà. Et puis ce serait assez symbolique d'une volonté de développer les transports en commun.

LD. Très bien. L'on peut passer à la partie gouvernance des projets ferroviaires à présent. Il m'a déjà été fait remarquer que parler de gouvernance ferroviaire en une courte phrase, c'est un peu compliqué... mais est-ce que vous seriez en mesure de me dire justement deux mots sur cette gouvernance locale ou régionale ? [32:39]

FG. Au niveau tant de l'institution que des opérateurs ? Actuellement au niveau régional, la compétence appartient à la Région Grand Est, ce qui nous simplifie les choses. La Collectivité européenne d'Alsace essaye de récupérer la compétence transfrontalière. On espère bien que ce ne sera pas le cas parce que sinon cela va compliquer les choses.

LD. A priori, elle l'a, cette compétence sur les questions d'infrastructures.

FG. En effet, elle a la compétence transfrontalière pour les questions autres que celles liées aux déplacements. Alors ils peuvent lancer des projets, mais après, l'exploitation revient à la Région. Par exemple, pour la ligne Colmar-Breisach ou la ligne Haguenau-Rastatt, ils peuvent être à l'initiative, mais l'exploitation, dans les textes, est du ressort de la Région.

Pour l'instant, en matière d'exploitation justement, la Région est face à face avec un seul interlocuteur, la SNCF. Cela va changer avec l'ouverture à la concurrence des premières lignes : Strasbourg-Molsheim vers Sélestat et vers Saint-Dié-épinal et puis la ligne Nancy-Contrexéville. Là, il y a donc une phase d'appel d'offres qui est lancée, il y aura éventuellement d'autres opérateurs. Quoique la SNCF soit candidate. Elle pourra très bien remporter le marché. Ensuite, la seconde étape de cette ouverture à la concurrence, ce sera pour les lignes transfrontalières justement en 2025.

C'est donc un dialogue entre la Région et la SNCF, avec toujours un peu les mêmes arguments. La SNCF tient des arguments techniques, économiques : « on peut faire telle ou telle chose, on ne peut pas faire telle ou telle chose ». Il faut que la Région ait une structure suffisante pour pouvoir résister. Alors jusqu'à présent, ce n'était pas tellement le cas. Notamment, pour les appels d'offres d'ouverture à la concurrence, ils ont dû s'étoffer et embaucher plein de monde parce qu'ils se sont aperçus que pour faire rien que les cahiers des charges, ils n'avaient pas les moyens humains au niveau de la Région. Pareil pour obtenir les éléments et les informations de la SNCF, qui est un peu cachottière pour ainsi dire, au niveau des effectifs, au niveau de la réalité des personnels qu'elle va transférer... Il y a un peu des doutes sur le nombre de personnes que la SNCF indique à la Région.

La compétence normalement, c'est clair : elle est du ressort de la Région. Et la SNCF agit comme un opérateur, comme dans l'Eurométropole avec la CTS. Mais là aussi, l'on voit souvent la CTS dire que ce n'est pas possible, et l'Eurométropole n'est pas toujours en mesure de dire « Non, ce n'est pas vrai ». Alors cela s'améliore avec le temps, mais il y a cette difficulté dans la gouvernance puisqu'avant c'était la SNCF qui faisait ce qu'elle voulait, comme elle le fait pour le TGV. Elle peut dire non, comme elle l'a longtemps dit pour les trains de nuit par exemple. Aujourd'hui, il y a un projet d'ouvrir d'ici la fin de l'année une ligne de Vienne à Paris qui passerait par Strasbourg. Mais pendant longtemps, la SNCF a freiné des quatre fers, pour ainsi dire, en ne voulant pas que cette ligne passe sur les voies TGV et en disant que celle oblige à mettre du personnel, etc., pour toutes sortes de raisons.

Donc, cette gouvernance ferroviaire, c'est un éternel combat entre la Région et la SNCF. La situation s'est améliorée. Cela tient aussi parfois à des personnes. Il y a actuellement une directrice Régionale SNCF qui est beaucoup plus ouverte vis-à-vis de la Région, mais aussi vis-à-vis des associations. Nous avons réussi à avoir des réunions régulières : la première année, nous l'avons vue plus souvent en une année que l'on n'avait vu son prédécesseur en cinq ans. Souvent, cela ne tient donc qu'à des questions de personnes. Soit parce qu'elles en ont la volonté, soit parce qu'au niveau de la direction SNCF, l'on a compris qu'il fallait travailler avec tout le monde.

LD. Et comment s'appelle cette directrice ?

FG. Madame DEMANGE. Elle a l'avantage d'habiter, je crois, dans la vallée de Schirmeck, et de prendre le train tous les jours. C'est aussi souvent le problème des élus : il y en a beaucoup qui ne prennent jamais le train ou le bus, et quand on leur parle de problèmes pratiques, tout cela leur passe au-dessus de la tête. Là, cela ne semble pas être le cas.

Vous demandiez si les équilibres sont satisfaisants... Il faut que la Région continue à prendre la main, c'est elle qui est autorité organisatrice. Il faut après que les discussions se passent dans une bonne entente, mais c'est tout de même elle qui doit imposer ses choix en fin du compte. Et si la SNCF invoque des problèmes d'argent, elle doit effectivement pouvoir vérifier les coûts, et mettre les moyens en conséquence pour obtenir ce qu'elle souhaite. Ce que fait la Région Grand Est, c'est vrai. Globalement, il y a pas mal de choses qui ont été faites pour les réouvertures de lignes. C'est vrai que dans d'autres Régions, l'on ne voit pas cela. La Région a été proactive, sur les lignes Paris-Troyes, Belfort-Mulhouse ou bien en remettant des trains sur l'ancienne ligne Strasbourg-Paris par Bar-le-Duc et Nancy... par exemple.

Et après la Région doit aussi savoir travailler avec les métropoles sur des projets de réseau express métropolitain par exemple. Là, il faut ajouter la Collectivité/la Communauté de Communes, et puis l'opérateur de transport urbain dans la boucle, et intégrer les usagers dans ces dispositifs. Il nous faut le leur rappeler régulièrement. Il y a actuellement un Grenelle des Mobilités en Lorraine. Il a fallu que notre vice-président lorrain tape du poing sur la table plusieurs fois pour que nous soyons intégrés. Nous ne sommes pas encore invités dans les comités de pilotage (COFIL) par exemple, alors que nous revendiquons de pouvoir être en amont dans l'organisation et d'apporter notre expertise d'usage.

LD. Monsieur ROTH a évoqué lors de notre entrevue des comités de partenaires ?

FG. Oui, ils sont prévus dans la LOM, mais ne sont encore pas en place concrètement. Il y en a un sur Nancy, mais à Strasbourg, nous leur avons rappelé, parce que l'échéance pour créer ces dispositifs était fixée au 24 décembre 2020. C'est vrai que l'on a des rencontres régulières avec l'Eurométropole, avec la CTS, avec la Région, avec la SNCF... Depuis que Madame DEMANGE est là, nous avons des réunions au moins trimestrielles. Mais ce ne sont pas des comités de partenaires, où il y a d'autres partenaires autres que les usagers.

LD. D'accord, donc c'est plutôt du multilatéralisme ?

FG. Voilà.

LD. Peut-être peut-on passer à la question 11, avec le schéma 1 ? [\[40:33\]](#)

FG. Justement, je n'ai pas bien compris ce schéma, il va falloir que vous me l'expliquiez.

LD. Dans l'absolu, sur la droite, vous trouvez votre institution : la FNAUT. L'idée de ce schéma est de visualiser les liens qui existent entre les différentes composantes et parties prenantes dans cette gouvernance, on va dire. Rencontrez-vous des institutions ? Qui ne rencontrez-vous pas ? Avec qui collaborez-vous le plus fréquemment ?

FG. Ici c'est avec :

- La Région Grand Est, la Direction de l'Organisation des mobilités de Monsieur FONTAINE ;
- L'Eurométropole de Strasbourg, la Direction de la mobilité, des Espaces publics et naturels avec le Service Déplacements ;
- L'Eurodistrict, c'est occasionnel ;
- L'ADEUS, c'est pareil : quand ils font des réunions, des conférences, nous sommes invités, mais nous ne sommes pas du tout associés à leur démarche. Justement, nous allons rencontrer la nouvelle présidente Françoise Schaetzel, et essayer d'être impliqués aussi en amont des démarches. Nous avons des accès parce qu'il se trouve que notre salarié connaît un peu de monde, mais ce ne sont pas des relations institutionnelles. Nous étions allés voir Madame Pons, à l'époque, mais sans succès ;
- SNCF RÉSEAU, on les voit régulièrement, ainsi que GARES & CONNEXIONS ;
- SNCF VOYAGEURS que nous rencontrons aussi régulièrement, avec deux structures : VOYAGES SNCF plutôt pour le TGV (avec qui nous avons de bons contacts, qui tenaient à l'ancien Directeur, on verra avec la nouvelle directrice), et Madame DEMANGE de la Direction territoriale locale pour les TER ;
- ASTUS, évidemment, puisqu'ils sont adhérents chez nous.

Comme interlocuteurs, je crois que j'ai cité tout le monde. Nous sommes associés à la Chambre de Consommation d'Alsace, à ATMO Grand Est, avec qui nous travaillons. Voilà pour ce qui est structurel.

LD. Et vous parliez de FLUO Grand Est ? vous parliez du réseau de cars et de TER ? Pour moi, c'est la même chose que la Région Grand Est. Ce sont deux entités différentes ?

FG. FLUO, c'est sous le même chapeau. Il y a FLUO TER et FLUO cars désormais. Alors à la fois les cars qui sont sur des lignes ferroviaires ou d'anciennes lignes ferroviaires (les cars TER), et puis les cars interurbains de la CTBR par exemple dans le Bas-Rhin à Strasbourg (c'est organisé par département). Et maintenant, l'ensemble est chapeauté par le Grand Est, chef de file de l'intermodalité, du transport ferroviaire et interurbain routier. Ils sont en train de faire un travail de remise à plat globale. Après, il faudra s'attaquer à la coordination avec le ferroviaire, notamment à l'organisation des rabattements comme cela se fait en Allemagne ! Ils ont plutôt tendance à mettre en place un système qu'ils sont en train d'expérimenter dans la vallée de Metzeral près de Munster, mais qui ne nous plaît pas beaucoup : en somme, aux heures de pointe des trains et aux heures creuses, des cars. Ce n'est pas cela que nous voulons. Nous ce sont des rabattements depuis les endroits où le train ne passe pas vers les gares que nous demandons. Si effectivement il y a des rabattements, l'on peut envisager de supprimer certains arrêts dans ce cadre-là. Mais à la seule condition qu'il y ait des rabattements. Donc par des cars, ou par des TAD.

LD. D'accord. Vous disiez que vous les voyez régulièrement, la Région Grand Est, l'Eurométropole. À quelle fréquence ?

FG. Avec l'Eurométropole, c'est trimestriel. Avec la Région Grand Est, c'est plutôt semestriel. Après, il y a les réunions des COREST¹, les comités de concertation sur le Grand Est. Là, il n'y en a pas eu l'année dernière à cause de la COVID. Cette année, je ne sais pas quand il y en aura à cause des élections... Donc à mon avis, il n'y en aura pas avant septembre. Et puis à part ça, dans certains COREST, il y a des groupes de travail. Cela dépend un peu du responsable de secteur. Sur le sud, sur Mulhouse, il y en a assez facilement. Nous en avons eu un l'autre jour sur Lauterbourg. Vers le sud de la Champagne-Ardenne, le dispositif fonctionne pas mal. Cela dépend un peu des endroits. Nous travaillons sur des améliorations des dessertes ou sur des problèmes ponctuels qui se posent.

LD. Malgré le caractère transfrontalier de la région, vous êtes assez peu en contact avec la DEUTSCHE BAHN ?

FG. Avec la DEUTSCHE BAHN, nous n'avons aucun contact puisqu'ils ne viennent pas du tout sur le territoire français : c'est la ZWEG qui vient sur Strasbourg pour la ligne d'Offenbourg (dans le cadre de l'Ortenau S-Bahn). Nous avons un interlocuteur — je cherche son nom maintenant — de Rhénanie-Palatinat, avec qui nous avons pas mal travaillé sur les lignes au nord de Wissembourg et de Lauterbourg. C'est un chargé de mission auprès de Malu DREYER, la Ministre-Présidente actuelle. J'ai vu qu'il y a des élections dimanche, donc ce sera peut-être plus la même...

Et puis nous travaillons avec le Probahn, ou les cyclistes allemands, des associations d'usagers... Nous avons des contacts avec eux. Nous comptons deux associations transfrontalières. Il y en a une sur le nord qui s'appelle TRANSPAMINA, avec laquelle nous avons pas mal travaillé justement sur les liaisons

¹ Les **Comités régionaux des services de transport (COREST)** sont des instances de concertation. La Région Grand Est en compte quinze. Ils visent à assurer un suivi partagé entre les différents acteurs des lignes ferroviaires et routières régionales. Ils permettent d'opérer un recensement des besoins émanant des usagers et des territoires, et d'engager un travail d'adaptation de l'offre ferroviaire ou routière.

est-ouest et nord-sud au nord de Strasbourg. Et puis une autre pour la réouverture de la ligne entre Colmar et Breisach, puisque dans le cadre de l'étoile ferroviaire de Fribourg, ils ont électrifié toutes les voies dans le Kaiserstuhl, la région qui est tangente au Rhin. Le train est cadencé jusqu'à Breisach en Allemagne, mais après il faut traverser le Rhin, Neuf-Brisach, Colmar... Il y a une ligne ferroviaire qui existe, mais qui n'a jamais été remise en état. Donc il y a des études, une multiplication d'études. Il devait y avoir des financements dans le cadre de la fermeture de la centrale de Fessenheim, mais pour l'instant, cela n'avance pas beaucoup. La prochaine perspective, ce serait un car à haut niveau de service qui irait jusqu'à Breisach. La FNAUT a fait des constatations sur les parkings relais de la gare de Breisach : ils sont pleins de voitures immatriculées dans le Haut-Rhin... Il a une ligne de bus actuellement, mais comme elle fait un peu le tour des villages, elle n'est pas très pratique, pas suffisamment rapide, disons, pour être incitative.

Et au sud, les collègues travaillent aussi un peu avec les Suisses sur la ligne Mulhouse-Bâle. Nous avons aussi rencontré le responsable de l'organisation du réseau de Bâle, puisqu'ils ont un projet de réseau express métropolitain à leur façon, avec trois branches vers la Suisse, deux vers l'Allemagne et une vers la France, notamment vers Mulhouse et l'EuroAirport. On l'a d'ailleurs rencontré à l'occasion de l'étude que nous avons faite justement sur le REM, à l'époque avec un étudiant qui est à l'origine du rapport que vous avez peut-être eu.

LD. Oui !

FG. Le rapport avait un peu secoué tout le monde à l'Eurométropole et à la Région...

LD. Mais il a peut-être contribué à changer les choses ?

FG. Voilà, cela devait déjà être dans les têtes, mais bon, là, il a permis de montrer que cela pouvait être concret. C'est dans ce cadre-là que nous sommes allés voir les autorités suisses et allemandes. Depuis, nous avons des contacts avec elles aussi, puisque nous avons organisé, à l'occasion des vingt-cinq ans de l'ASTUS, un colloque avec Karlsruhe, Fribourg, Bâle...

LD. Oui, en 2019 ! j'en ai eu les minutes par Monsieur Roth. Entre ces différents acteurs, notamment les acteurs institutionnels, voyez-vous des intérêts, des stratégies communes sur des dossiers précis ? nous avons déjà évoqué le rem, bien sûr. Y en a-t-il d'autres ? Y a-t-il des concurrences, des ignorances réciproques ? comment voyez-vous, de l'extérieur justement, les jeux d'acteur entre Métropole, Région, CEA, SNCF... et l'État aussi que l'on oublie assez souvent ? [\[49:13\]](#)

FG. Oui, effectivement, ce sont des financeurs, aussi bien au niveau de la Région, au niveau de l'Eurométropole... Avec la CEA, pour l'instant ils n'ont plus de compétences... Mais ce qui nous paraît curieux, c'est que depuis qu'ils n'en ont plus, ils se sont mis à nous interroger sur un certain nombre de liaisons — notamment Colmar-Fribourg, ou bien Haguenau-Rastatt — alors qu'avant ils ne s'en sont jamais occupés... Donc pour nous, c'est de la politique. Ils sont interlocuteurs, ils sont concernés, mais ils ne participent plus au financement pour l'instant, parce que la loi ne le leur permet pas. Mais c'est bien qu'ils soient consultés. Effectivement, dans le cadre du REM, ils étaient également consultés. En soi, pour des projets comme le REM, il y a des convergences, il y a des stratégies communes qui se heurtent souvent à des problèmes de calendrier et à des problèmes de financement. C'est là que va être la difficulté. Pour nous, il faudrait qu'ils se répartissent un peu les choses pour organiser cela et pour organiser des transports transversaux, notamment. C'est ce que nous demandons : des lignes diamétralisées pour faciliter la vie des usagers. Mais aussi, une coordination au niveau des horaires, car actuellement, nous avons encore des problèmes pour lesquels les solutions sont d'une grande simplicité. Par exemple : la

CTS fait des fiches horaires avec ses lignes de bus qui aboutissent dans des gares de l'Eurométropole, où ils mettent les horaires de correspondance avec les trains. Mais huit jours avant que la fiche ne soit imprimée, ils n'ont pas les horaires définitifs des trains. La Région comme la SNCF sont incapables de leur donner les horaires, donc parfois ils impriment des fiches et au dernier moment, la SNCF change les horaires sans prévenir — ou les modifie à l'occasion de changement comme le changement européen du mois de décembre —. Inversement, sur le site de la SNCF, il n'y a absolument pas les horaires de correspondance des bus dans les agglomérations, que ce soit à Strasbourg, Metz, Nancy, ou Reims. Là, il y a encore du travail.

Il y a un travail en commun qui avait été fait en Alsace, sur les tarifications : à l'époque, ils avaient réussi à mettre en place une tarification commune Alsa+ (groupe ou autre) pour toutes les collectivités territoriales où il y a des transports urbains, la SNCF et les transports départementaux. Le dispositif subsiste au niveau de l'Alsace, mais on n'a pas encore réussi à le mettre en place au niveau de la Région Grand Est. C'est quelque chose qui nous paraissait intéressant, car cela mettait tout le monde à la même table, et les obligeait à travailler ensemble sur la question tarifaire. Et nous, nous espérions que cela permettrait aussi d'aborder le reste, les horaires, etc. Avec la fusion des trois Régions, c'est un peu resté en stand-by, il n'y a pas eu de modifications.

LD. Donc cela fait partie des chantiers.

FG. Oui, les tarifications, je ne les ai pas toutes évoquées. Il y a d'autres chantiers, d'autres tarifications qui existent : une transfrontalière vers le nord avec la Rhénanie-Palatinat qui permet de voyager en Alsace et dans le Land. Ce sont des choses qui gagneraient à être connues, qu'il y ait plus de publicité : les opérateurs font des choses, mais ils ne savent pas les vendre après.

Après, avec l'État... L'État vient en appui quand il fait des schémas pour le transport en commun en site propre. Là, ils ont lancé un appel national... 450 millions d'euros, je crois, pour toute la France — c'est peanuts. Après, il y a d'autres financements. Par exemple, pour le tramway, ils vont chercher des financements au niveau européen dans le cadre du contrat triennal avec l'état, mais c'est un dispositif propre à Strasbourg. Et il y a le contrat de plan État-Région (CPER). Le dernier, je crois qu'il court sur la période 2016-2020. Bon, il n'y a pas encore la suite, et tout n'a pas été réalisé, mais c'est rarement le cas, car il y a des financements qui ne sont pas encore arrivés. Alors ici, nous avons de la chance. Il y a d'autres Régions pour lesquelles la part des financements est beaucoup moins importante. Cela pose problème quand l'on s'engage contractuellement. Que vaut la parole de l'État ?

LD. Vous n'êtes pas le premier à me faire cette remarque... Très bien. Abordons à présent les questions sur la loi d'Orientation des mobilités ? Avez-vous des choses à dire à ce sujet ? [\[54:17\]](#)

FG. La LOM a incarné pour nous un grand espoir. Nous avons été consultés, nous avons participé, je peux le dire, à des centaines de réunions au niveau national dans le cadre des Assises de la Mobilité. Finalement, elles ont un peu accouché d'une souris. Nous sommes un peu déçus de ce qui est inscrit dans le texte. Il y a aussi eu la loi ferroviaire... Et les débats actuellement sur la loi Climat. Il va y avoir une loi sur la décentralisation, qui concerne toujours aussi un peu les transports... Pour nous, la LOM a facilité les choses peut-être avec les collectivités : elle a entériné la répartition des compétences entre collectivités, et la place des associations a été rappelée. Donc elle nous facilite les choses. Après, c'est vrai qu'ici nous avons déjà l'habitude de travailler avec les autorités organisatrices.

En pratique, je pourrais vous dire que cela n'a pas changé grand-chose pour l'instant à notre niveau. Cela va changer quelque chose avec l'ouverture à la concurrence, c'est sûr. Nous allons assister une

multiplication d'interlocuteurs. Nous avons rencontré deux des opérateurs qui ont postulé [aux appels d'offres lancés par la Région pour l'ouverture à la concurrence de certains tronçons], qui nous ont interrogés sur nos demandes. Nous espérons bien que le recensement qu'ils en ont fait, ils l'utiliseront ! Tout en gardant tout de même à l'esprit qu'il y a des sujets sur lesquels ils ne seront pas maîtres : le matériel et la tarification restent du ressort de la Région. Et l'information en gare va être en partie centralisée au niveau de la Région ou de la SNCF, donc ils n'auront pas non plus toutes les compétences... Peut-être avec le temps ?

Les limites de ce texte, c'est qu'il aurait pu aller plus loin dans les incitations. Il y a aussi le problème de la compétence des communautés de communes. Autour de Strasbourg, il y en a pas mal, du côté de Truchtersheim, de Sélestat... Elles doivent décider d'ici le 31 décembre si elles prennent ou non la compétence transport. Pour éviter à nouveau des effets de frontière, nous serions plutôt d'accord pour que ce soit la Région qui la garde. C'est un peu ce que la Région demande d'ailleurs. Nous serions assez d'accord avec cela, mais en écoutant les collectivités pour ne pas que les décisions ne tombent du ciel. Là, nous avons un peu peur que cela ne soit le cas.

Quand nous rencontrons des élus dans le Kochersberg, il y en a beaucoup qui n'ont jamais pris le car de la CTBR, qui n'ont jamais pris le train... Pour eux, c'est la voiture et maintenant, le vélo. Ils sont très demandeurs pour des itinéraires cyclables, là ils ont des tas de possibilités, des tas d'idées pour les chemins ruraux où l'on peut faire des choses... Ils sont prêts à investir dans le cyclable. Mais sur les transports en commun ou le transport à la demande, ce n'est pas très clair pour eux. Et l'on ne sait pas trop si des TAD par exemple, au niveau des communautés de communes, ce serait finançable. Alors qu'au niveau de la Région, c'est peut-être plus facile... Et coordonné avec le reste. Nous verrons ce qu'il en sortira. Apparemment, il n'y en aurait pas beaucoup qui souhaitent prendre la compétence transport.

LD. Lorsque j'ai rencontré Monsieur VIMBERT de l'ADEUS, il me disait qu'il travaillait actuellement avec la Communauté de Communes de la Basse Zorn, qui envisage justement de prendre cette compétence.

FG. Sur Brumath et Haguenau, où ils ont déjà pas mal de transport urbain, ils ont déjà une habitude de travailler sur ces questions. Mais dans le Kochersberg, c'est moins évident. Nous avons rencontré le président de la Communauté de Communes du Kochersberg (COCOKO)... Ce n'est pas évident du tout. Dans la vallée de la Bruche, il y a le maire de Wisches, un ancien député, qui est à fond pour le ferroviaire. Lui, il aura suffisamment de poids face à la Région pour leur demander un certain nombre de choses. Donc là, je ne pense pas non plus qu'ils prendront la compétence, mais ils vont être aux basques de la Région comme ils le sont pour le ferroviaire. Donc tout dépend un peu des situations locales. Après, je n'ai pas regardé dans le texte de loi pour voir s'il est possible de revenir sur la décision de prendre ou non la compétence au bout d'un certain temps. Je ne suis pas sûr, mais pour cela il faudrait que je regarde le texte pour voir si l'on peut revoter une délibération en disant : « Finalement, on prend la compétence ». Je ne sais pas.

Dans la LOM, il y a plein de choses aussi sur les nouvelles mobilités : sur la Mobilité as a Service (MAAS), et un certain nombre de choses. Nous avons toujours défendu l'idée que tout ceci est bien joli. C'est dans un appareil, mais ce n'est pas le transport lui-même. Ce qu'il faut d'abord, c'est créer le transport en soi, et après coordonner les choses, faciliter l'accès des usagers à l'achat des titres, aux horaires, aux correspondances, etc. Mais l'objectif ne peut pas être le MAAS : il ne peut-être qu'avoir des déplacements organisés — pour les déplacements en nombre important, c'est le ferroviaire, après l'on va de plus en plus vers le détail (l'autopartage, le covoiturage, le vélo, la marche, la voiture) — que l'on coordonne par la suite : que l'on informe les gens, que les données soient mises à disposition de tout le monde...

Tout cela ce sont de bonnes choses, mais encore faut-il que l'on n'oublie pas les gens qui n'ont pas de smartphones. Il y en a tout de même encore beaucoup. Et le papier : on se bat pour que les horaires papier soient maintenus, que les gens aient des informations en gare sur des panneaux en temps réel si possible. Dans l'Eurométropole, nous allons avoir des abribus à toutes les stations où c'est faisable matériellement avec des bornes d'information voyageurs, sur lesquelles est indiqué le passage en temps réel du prochain bus. Sur les lignes de tramway, les lignes de bus structurantes (L) où le transport est cadencé (il y en a toutes les sept à dix minutes), il n'y a pas de problème. Mais quand vous êtes sur une ligne où il n'y a qu'un bus toutes les vingt ou trente minutes, dans la « nature », et que vous ne savez pas quand passe le prochain...

LD. Entendu. Passons si vous le voulez bien aux questions sur le Grenelle des Mobilités. [1:01:01]

FG. Alors... Le Grenelle des Mobilités... La démarche était intéressante, il y a eu aussi pas mal de réunions et de choses qui en sont sorties. Nous, ce qui nous intéresse surtout, ce n'est pas tellement ce qui est sorti, mais ce qu'ils vont en faire par rapport au REM : qu'il y ait un calendrier, des échéances... Les échéances pour l'instant, ce n'est pas le cas. On nous consulte sur les aménagements des treize gares où apparemment, ils veulent mettre en place des choses. Au niveau des horaires, la Région nous a dit qu'il devait y avoir, comme ils l'ont appelé, un « choc d'offre » au mois de décembre dernier, mais avec la COVID, cela a été reporté. Ils parlent de doubler les fréquences sur l'Eurométropole. Mais la réunion de présentation de tout ceci, nous la demandons depuis un mois sans avoir de réponse. C'est vrai qu'il y a la COVID qui les bloque, ce qui peut être compréhensible.

Voilà, la démarche était intéressante au départ... Même si parfois, pour certaines réunions, nous nous sommes posé des questions sur les gens qui les organisaient, sur leur contact avec la réalité. L'on planait des fois à vingt mille pieds. Il n'y avait pas beaucoup de concret. Elle a tout de même abouti à un document de l'ADEUS que vous avez dû voir, avec vingt-deux propositions.

LD. Oui, les fiches techniques.

FG. Nous avons été quelque peu surpris que la première concerne l'aviation. Ce n'était peut-être pas la priorité. Il aurait peut-être fallu mettre un autre ordre, mais bon, cela a permis — puisque vous en parlez à la question 18 — des coopérations interacteurs : qu'ils se voient, qu'ils discutent entre eux. Ce n'est toutefois pas encore gagné. Il y a encore des difficultés de transmission d'informations. Je parlais des horaires tout à l'heure, des choses de ce genre. Sur le transfrontalier, c'est pareil, il y a des choses comme l'histoire du train que l'on ne peut pas prendre à Kehl... Cela aurait déjà dû être réglé depuis longtemps. Le plus cocasse, c'est lorsque l'on va à la gare pour acheter un billet : l'on nous dit que c'est un billet Strasbourg-Kehl-Grenzen. « Kehl-Grenzen », c'est la frontière ! Donc je fais quoi ? Je me mets au milieu du pont et quand le train arrive je lui fais coucou pour qu'il s'arrête et me laisse monter ? Ce sont des choses simples qui pourraient se régler, je ne sais pas... à un moment, Monsieur Zeller nous disait qu'il fallait un traité franco-allemand, cela me paraît tout de même un peu énorme. Bref... Il faut faciliter ces choses-là. Effectivement, avec l'abonnement unique, l'on peut aller en Allemagne, l'on peut aller à Kehl avec le tramway. L'on peut même utiliser le réseau de bus qui a été créé en même temps que l'arrivée du tramway sur Kehl, mais il faut un justificatif comme quoi vous avez payé votre abonnement et un justificatif du mois en cours. J'ai vu un conducteur une fois qui a refusé une jeune femme parce qu'elle avait celui du mois d'avant... Ce sont des complications, de même que la contremarque qu'il faut avoir pour prendre le train dans l'Eurométropole avec l'abonnement CTS, et qu'il fallait refaire tous les mois. Nous disions en rigolant qu'il faudrait bientôt une sacoche avec tous les papiers nécessaires.

Il y a débat aussi sur la commercialisation des titres. Il y a des communes dans lesquelles on ne peut pas acheter de ticket de bus ou de trams parce qu'il n'y a pas de buraliste, parce qu'il n'y a pas d'épicier. Cette situation concernait quatre communes, nous avons demandé à ce qu'ils mettent un distributeur de titres devant la mairie, pas à l'intérieur parce qu'il y a des heures d'ouverture, mais cela n'a pas abouti, pour une question de coût. Et donc les gens qui habitent à Osthoffen, s'ils souhaitent aller voir un match du Racing en utilisant les tickets spéciaux à tarifs réduits mis en vente pour l'occasion, ils doivent d'abord prendre le bus pour arriver à une station de tram pour acheter le ticket. Donc là, la réduction est perdue. Nous avons essayé d'argumenter sur la discrimination spatiale que cela engendre, mais il n'y a pas eu moyen de faire changer les choses. Ce sont des coordinations entre la Métropole et la CTS, mais aussi avec la Région, la SNCF... Une autre anecdote : sur les plans de la CTS, nous avons demandé que figurent les gares SNCF. À l'époque, c'était TRANSDEV qui était chargé de cela. La réponse du directeur commercial a été de dire : « Tant que ce ne sera pas TRANSDEV qui sera en charge des lignes ferroviaires, on ne mettra pas les gares SNCF ». Depuis, cela a changé tout de même. Et ce directeur commercial a fini par adhérer à l'ASTUS à sa retraite... Il a vu les choses dans l'autre sens.

LD. Ah oui? Un peu tard peut-être?

FG. Il avait de l'expérience, c'était utile pour nous. Mais, il a aussi vu des choses qu'il ne voyait pas trop dans l'autre sens. Donc, les interdépendances, le caractère transfrontalier : il faut qu'ils travaillent en coordination, qu'ils échangent les informations, qu'il n'y ait pas de frilosité. Ils sont complémentaires, ils ne sont pas concurrents. Là où cela va sans doute être plus difficile, c'est lorsqu'il y aura la SNCF, TRANSDEV, REGIONEO, KEOLIS pour différentes lignes ferroviaires... Là, il y aura sans doute de quoi s'amuser.

LD. C'est vrai que cela va rebattre les cartes.

FG. Et cela va freiner certaines choses. L'autre jour, nous avons évoqué la question. Il y a par exemple un projet de ligne diamétralisée entre Haguenau et Molsheim. Mais si c'est un opérateur qui fait Molsheim-Strasbourg et un autre Strasbourg-Haguenau, comment fera-t-on? Il y aura des difficultés... Nous verrons au fur et à mesure, en avançant.

LD. J'avais cru comprendre que le principe de diamétralisation était acté pour le REM?

FG. Oui, il est acté. J'ai soulevé ce problème et la réponse de TRANSDEV, notamment, a été de dire : « Pas question, nous nous arrêtons à Strasbourg ». Alors pour le matériel roulant il n'y aurait pas de problème puisque c'est celui de la Région. Mais il faudrait éventuellement changer de conducteur comme cela se faisait pour le RER B à Paris en gare du Nord, entre SNCF à RATP. Bon, ils l'ont supprimé à Paris, maintenant c'est en continu. Mais ils n'envisageaient pas du tout que leur conducteur puisse continuer jusqu'à Haguenau ou inversement... Donc ça risque de gêner la diamétralisation. Et après, il y aura les lignes vers Haguenau, Wissembourg, Sarreguemines, Metz... qui seront aussi ouvertes à la concurrence. Donc là aussi, il risque d'y avoir un frein à la diamétralisation à cause des multiples opérateurs. Mais nous n'y sommes pas encore. Pour l'instant, ils en sont déjà à essayer d'augmenter les fréquences, sans parler de diamétralisation.

LD. Ils en parlent en tout cas dans les documents qui sont publiés sur le REM.

FG. Oui! La quatrième voie nord permettra déjà d'améliorer les dessertes, notamment vers Haguenau. Nous avons des tas de problèmes pour les gens qui viennent du sud. Nous aimerions bien qu'il y ait une continuité Bâle-Haguenau, pour ainsi dire. Et là, ce n'est pas le cas... Il y a parfois des correspondances, avec des délais de correspondance. Et puis le cadencement ne peut pas encore être mis en place parce

qu'effectivement, il n'y a pas assez de place pour les trains qui viennent de Sarreguemines, de Saverne, les TGV, les trains de Haguenau, le fret...

LD. L'on peut enchaîner sur l'étoile ferroviaire, si cela vous va? J'imagine que vous avez lu le rapport étoile ferroviaire et services express métropolitains. Vous pouvez en dire deux mots? Quelle a été la réception de ce rapport par la FNAUT Grand Est? [1:08:47]

FG. Nous y avons été favorables. La ministre avait annoncé un colloque à Bordeaux en 2019. J'y ai assisté. Elle était en visioconférence — c'était précurseur, avant la COVID — et a annoncé qu'il y aurait des financements. Et puis après cette annonce, nous n'avons rien vu venir pendant longtemps, jusqu'à ce qu'enfin ce rapport sorte. SNCF RÉSEAU a apparemment des financements pour des études, mais nous n'en savons pas plus, concrètement. SNCF Réseau a dit qu'elle travaillait dessus, mais nous ne sait où ils ont été, ni qui ils ont rencontré. Il y a eu des travaux de l'ADEUS, du Grenelle des Mobilités, mais nous avons l'impression que tout ceci se fait un peu en parallèle.

Et donc le projet de REM, nous l'avons évoqué tout à l'heure. C'est à la fois des voies ferroviaires, et puis les liaisons vers l'ouest. Parce que là, il n'y a pas de voies : il y a le TSPO, la desserte du Kochersberg, il y a des utilisations éventuelles d'une voie express de l'autoroute... Mais sur ce point, nous restons vigilants, parce qu'il ne faudrait pas que cela remplace du transport ferroviaire. Si c'est pour mettre des choses comme il en existe actuellement à Reichstett, où l'on fait des liaisons avec la ligne 76 qui prend l'autoroute à la hauteur de Souffelweyersheim, ou la ligne 31 qui prend l'autoroute à HautePierre, ou le TSPO, à condition qu'il ait sa voie propre... D'accord. Là, ils le mettraient plutôt sur la bande d'arrêt d'urgence : il faudrait qu'on le mette vraiment sur une voie qui prend une voie à la voiture.

Les interlocuteurs, ce sont la Région, l'Eurométropole, la SNCF, la CTS. La CEA, effectivement, à titre de consultation, mais sans compétence pour l'instant. Et nous, nous sommes un peu associés à la démarche. Il faut que nous fassions des démarches pour le demander. Nous avons une réunion avec la Région, à la fin du mois, et nous en avons eu une avec Monsieur JUND. Bon, il était adhérent à ASTUS, cela a facilité les choses...

LD. C'est vrai? Je ne savais pas!

FG. Il y a un certain nombre d'élus actuels qui sont adhérents à ASTUS. Ils l'étaient avant d'être élus. Comme l'ancien président de la CTS, par exemple. Cela a facilité les choses. Maintenant, ils ont tendance à changer rapidement d'optique... Le président de la CTS par exemple, il nous ressort systématiquement les arguments des conducteurs, notamment les problèmes de vélo dans le tram. On se dit qu'il a rapidement intégré sa nouvelle casquette. Mais bon, on les connaît. Au moins, c'est un avantage pour pouvoir discuter. Après les protagonistes, il faudrait effectivement que ce soit un peu plus les associations d'usagers. Notamment, en ce qui concerne les études que l'ADEUS produit, ce serait bien que nous soyons un plus associé en amont. Et que nous soyons également dans les comités de pilotage. Qu'il y ait des réunions internes entre administrations, entre structures, entre politiques, d'accord. Mais s'il y a des décisions qui se prennent, que l'on y soit associés! Il y a des possibilités de nous associer, c'est tout même l'un des objectifs de la LOM d'associer... Et puis dans la loi sur la COVID, la place des associations est mentionnée effectivement. Il faut la prendre, notre place, puisque pour l'instant l'on ne nous la donne pas systématiquement.

LD. Donc si vous ne revendiquez pas, on vous oublie?

FG. Voilà! C'est régulier, dès que le temps passe... L'année dernière avec la COVID, il y a un certain nombre de choses qui ont été faites. Maintenant, il nous faut rattraper tout ce temps perdu et nous raccrocher...

Et puis, effectivement, intégrer le transfrontalier là-dedans ? La question 23, est extrêmement importante pour nous. C'est vraiment à 360 degrés qu'il faut réfléchir. Et puis dans ce projet, il y a aussi, enfin, l'ouverture de la gare de Strasbourg vers l'ouest.

LD. On en parle assez souvent. Il y a eu plusieurs phases, plusieurs projets successifs sans que cela n'ait jamais vraiment vu le jour...

FG. Bon, il faut que la SNCF se décide à vendre déjà... à déplacer un certain nombre de bâtiments. Ils pourraient le faire vers Hausbergen, au niveau du faisceau de voies qui n'est plus utilisé par le transport ferroviaire et qui, à mon avis, ne le sera plus jamais à ce point. Et même si le transport ferroviaire se redéveloppe, il y a de la place. Après, il faut associer ça sans doute à une opération de bureau ou quelque chose comme du genre, c'est sûr.

Il y a aussi des choses qui nous surprennent. On nous dit toujours : « La gare à l'arrière ». Mais dans le tunnel du tramway, il y avait de prévu un endroit pour faire une station à l'arrière. C'est ignoré de beaucoup de gens, puisqu'on nous dit, la gare est trop loin, il faudra marcher pour aller prendre le train. Non : il y a des possibilités de faire une gare routière à l'arrière et de la connecter au réseau de tramway.

LD. J'ai travaillé au service déplacement au début de mon doctorat. On m'avait parlé de ce qu'ils appelaient une légende urbaine. A priori, il n'y aurait peut-être pas en fait ce dégagement au milieu du tunnel.

FG. C'est marrant parce que Monsieur Maréchal, qui travaillait dans les services et qui est aussi adhérent à ASTUS, dit qu'elle existe donc il faudrait une fois que l'on aille voir pour mettre les choses au clair et en avoir le cœur net. Sinon ce doit être faisable, même si le dégagement n'existe pas.

LD. Oui, ce sera juste un peu plus cher.

FG. Oui, il faut voir si c'est utile. Y a-t-il d'autres moyens de faire aller les gens vers la Gare Basse ? Par un tapis roulant ? Je ne sais pas...

LD. Le problème de l'arrière-gare, c'est que la mise en place d'une passerelle sera compliquée par le dénivelé assez complexe à gérer.

FG. Nous n'y serions pas du tout favorable car le problème des passerelles, ce sont des ascenseurs... On voit en gare de Strasbourg, les ascenseurs sont régulièrement en panne. À Krimmeri, c'est plus que régulièrement. À la gare d'Herrlisheim, il y a des ascenseurs... Mais un ascenseur tombe en panne alors qu'une pente, un plan incliné comme cela se fait en Allemagne, en Suisse ou comme il y en a à la station Hœnheim-Gare, non. C'est tout à fait bien pour les usagers, à part peut-être en hiver quand il y a de la neige et qu'il faut déneiger... Mais autrement, c'est utilisable tout le temps alors qu'un ascenseur... Là, il est prévu de refaire une passerelle à Lingolsheim, avec un ascenseur en pleine nature. On a vu celui des Halles, ce qu'il a donné... Vous ne l'avez peut-être pas connu, celui des Halles à Strasbourg : il était en panne tout le temps. Je me souviens que lorsque l'on empruntait la passerelle, il valait mieux monter à pied... Je dirais que la technologie n'est pas maîtrisée. À la gare, l'on nous dit qu'il faut trois mois pour commander les pièces chez le fournisseur en Allemagne : c'est un peu fou. Pendant ce temps, les gens traînent leurs valises, les fauteuils roulants font des détours. L'ascenseur ne nous va pas comme solution pour l'instant... Et nous constatons que les plans inclinés fonctionnent très bien. Pour les personnes à mobilité réduite en fauteuil roulant, c'est bien, à condition que la pente soit compatible.

LD. Il y a quelque temps maintenant, j'ai pris part à une réunion entre des membres de la direction territoriale de la SNCF, SNCF IMMOBILIER, et Éric CHENDEROWSKY, le directeur de l'Urbanisme de la Ville et de l'Eurométropole de Strasbourg. L'objet de la réunion était de présenter l'ébauche d'un scénario

d'implantation de la gare routière des halles à l'arrière de la gare, le long du faisceau ferroviaire. Et il été justement projeté de la faire avec un plan incliné, histoire qu'il y ait une passerelle effectivement qui la connecte aux différents quais et qu'ensuite les gens puissent descendre directement dans la gare ferroviaire, ou la traverser pour rejoindre l'arrière-gare. Donc oui, ils ont peut-être cette idée en tête, nous verrons.

FG. Ce serait bien. Après, lorsque l'on nous dit cinq à dix minutes de marche, franchement ce n'est rien pour nous. C'est un peu pour cela qu'ASTUS a pris des positions par rapport à l'extension du tramway vers Koenigshoffen. Nous trouvons bien qu'il passe par le Faubourg national. Pour nous, les arrêts du Faubourg national ou de Wodli sont quasiment des arrêts « Gare » : ils sont à cinq minutes à pied, même pas, à condition de vraiment dégager le passage. Il faut que la Rue de la Course soit libérée des voitures, que ce soit vraiment un passage piéton, que les feux de circulation soient prioritaires pour les piétons... Cela ne nous gêne pas qu'il ne passe pas directement par la Place de la Gare. Mais il faut vraiment aménager les connexions : il y a plusieurs lignes qui arrivent là-bas. Les trottoirs devant la gare sont beaucoup trop étroits, devant le l'école d'architecture... Ce sont des trottoirs plus larges qu'il aurait fallu faire. Il faut vraiment privilégier l'accès piéton. Les gens sont tout à fait capables de marcher. De même, pour faire une correspondance à Homme de Fer vers le sud lorsque l'on est place Broglie, le réflexe devrait être de la faire à pied : cela fait partie du voyage et ce n'est pas nécessairement plus long que d'attendre un tramway... Je ne sais pas, il y a des réflexions comme celle-ci parfois qui nous surprend...

Au sujet de la question 24, sur les différentes phases... Le phasage, c'est ce qui manque en fait. Nous ne savons pas où l'on va. Au niveau de la Région, nous avons compris que vu qu'il y a des élections régionales en juin, ils ne vont pas avancer sur le dossier d'ici là. Rien ne se passera avant l'automne. Et pour l'Eurométropole, Monsieur Jund nous dit que c'est un projet qui lui tient à cœur. Mais avec tout ce qu'ils ont mis — 170 millions d'euros — sur le tram, nous nous posons la question de ce qu'il restera pour le REM, même si nous avons l'impression que l'on se dirige vers une répartition circulation pour la Région et aménagement des gares pour l'Eurométropole. Ce qui ne serait pas idiot.

Ce qu'il faudra aussi prendre en compte, ce sont les aménagements pour les personnes à mobilité réduite des gares de l'Eurométropole puisque dans le schéma directeur d'accessibilité programmée (SD'AP), les gares ne sont pas prévues. Il va donc falloir trouver des financements. Mais il faut absolument qu'elles soient accessibles quand l'on voit des aberrations comme à Vendenheim où l'on peut sortir du train ou du bus avec son fauteuil roulant, mais qu'entre les deux il y a un escalier... La gare n'est pas prévue dans le SD'AP, donc on ne la rend pas accessible. Dans le cadre du REM, peut-être que cela pourra évoluer. Il y est prévu un emplacement pour un ascenseur... Les quais sont suffisamment larges et longs pour faire une pente, un plan incliné. Cela n'a pas été envisagé pour l'instant, peut-être qu'on y arrivera aussi...

LD. C'est pourtant moins cher.

FG. Oui. Là-bas, il y a de la place... Autant à Mundolsheim, ce n'est pas évident, mais à Vendenheim, les quais sont larges et longs. Bon, on voit un peu plus loin, les personnes à mobilité réduite, ce sera aussi de plus en plus aussi les personnes âgées. La moyenne d'âge augmente, et malgré la COVID, il y aura de plus en plus de personnes qui auront des difficultés à monter des escaliers.

LD. Parfait. Avez-vous des choses à dire sur le rôle des gares ? [\[1:20:54\]](#)

FG. Oui, nous avons effectivement travaillé un peu là-dessus avec le Service Tramway et grands projets de Monsieur BROCHARD de l'Eurométropole, avec Sophie MASCAREL, son adjointe. Et donc nous avons travaillé justement sur ce que nous demandons pour les gares : l'intermodalité, l'accessibilité... Surtout

sur l'aménagement du point de vue de l'utilisateur. Après, il y a effectivement ce que vous dites plus loin : nœud urbain à densifier... Il faut effectivement que ce soit autour des gares que l'on prévoit d'urbaniser, plutôt que de disperser d'habitat. Donc là, nous avons fait des fiches pour chaque gare, que nous leur avons transmises.

LD. Avez-vous fait ce travail en collaboration avec l'ASTUS?

FG. Oui, c'est ASTUS, mais il y avait aussi le Cadr67, Piétons 67 et TC Alsace.

LD. D'accord, TC Alsace existe encore?

FG. TC Alsace? Oui. Nous avons travaillé avec eux à un moment travaillé. Ce ne sont pas des usagers, ils sont plutôt dans la réflexion : ce sont des étudiants. Enfin, maintenant ils ont un travail, mais ce sont d'anciens étudiants, ils ont encore un site.

LD. Justement, j'étais sur leur site et j'ai été assez surpris parce qu'ils disent qu'ils sont plus ou moins en mort cérébrale depuis 2017.

FG. Ils étaient présents, mais ils sont effectivement un peu moins actifs. Il y avait leurs deux fondateurs qui étaient bien présents à cette réunion avec des propositions... Donc cela doit être en fonction de leur disponibilité. Enfin, ils ne postent plus grand-chose. C'est la première fois que je les revoyais depuis longtemps. Je les voyais un peu comme vous, en mort cérébrale. Bon, s'ils se réveillent, c'est bien. Ils ont un regard plus urbanistique, plus général, tandis que nous avons une approche plus centrée sur l'utilisateur. Ou alors, ils maîtrisaient aussi des aspects techniques, ce sont eux qui publiaient sur leur site toute la liste du matériel roulant CTS, des tramways, des bus et de toutes leurs caractéristiques techniques... Ce sont un peu, comme je le disais au début, des ferroviopathes. C'est intéressant, nous n'avons pas cet aspect technique. Je m'y suis un peu mis parce que je n'y connaissais rien et que parfois l'on nous dit « c'est possible/ce n'est pas possible » pour des raisons techniques... Il faut être en mesure d'y comprendre quelque chose, même si ce n'est pas notre job...

LD. Bien sûr. Nous avons parlé de la Gare Basse...

FG. J'ai l'impression que je n'en verrai pas la fin de mon vivant... Non, non, on ne se décourage pas!

LD. Il faut être optimiste tout de même.

FG. La gare routière reste là où elle est pour l'instant, mais elle ne pourra pas y rester éternellement parce que vraiment, les conditions d'accès aux cars sont défectueuses... Tout ce que l'on a réussi à avoir, c'est un abribus quand l'espace de vente de tickets est fermé... Un abribus à gauche de l'entrée avec les horaires affichés (parce qu'ils ne l'étaient pas non plus!). Lorsque les gens arrivaient tard le soir sous la pluie et que le bureau était fermé, il n'y avait rien. Ils étaient sous la pluie sans savoir ce qu'il en était du prochain bus... Maintenant, il y a un panneau électronique avec le départ des bus. Il y a des panneaux, les fiches-horaires. Bon, il n'y a toujours pas d'automate, mais l'on peut acheter les tickets à bord du bus donc ce n'est pas grave...

LD. C'est vrai, mais l'on ne peut pas les acheter par carte bancaire.

FG. Voilà. Et puis il y a toujours des preuves de compatibilité entre les titres CTBR/CTS. De temps en temps, on est saisi par des gens qui ont des problèmes. Par exemple : les tickets Alsa + devraient normalement être acceptés partout, mais souvent, l'on ne peut pas l'acheter dans le car, et le conducteur invite à l'acheter dans une station de tram. Nous nous sommes pris des réponses un peu bizarres. Certains conducteurs ne savaient même pas que ces tickets existaient.

Mais d'ailleurs, en gare de Strasbourg, pour parler transfrontalier... Lorsque nous avons voulu acheter le

Pass Neckar, qui permet de voyager de Strasbourg jusqu'à Karlsruhe ou Neustadt, nous ne le trouvons pas dans l'automate... Il était rangé sous KVV (il faut savoir que c'est l'équivalent de la CTS de Karlsruhe). À part la FNAUT Grand Est, personne ne doit savoir ce genre de chose... Et puis quand nous sommes allés au guichet, la guichetière ne savait même pas que ce titre existait... Il a fallu que Monsieur Roth lui montre la plaquette explicative du ticket pour qu'elle se rende compte qu'elle pouvait le vendre et qu'il était dans la machine... Donc il y a parfois des problèmes d'information par rapport à tout ce qui existe... Cela mériterait une meilleure communication, et surtout une simplification! Il y a beaucoup de types différents.

LD. Selon vous, sur quelles bases et avec quels acteurs le ferroviaire peut-il contribuer à faire métropole? [1:25:52]

FG. Alors, je n'en vois pas trop d'autres. Il y a quelque chose que l'on n'a pas trop investi, ce sont les schémas de cohérence territoriale, et notamment celui de la région strasbourgeoise, le SCOTERS. Effectivement, cela fait aussi partie des choses qui organisent l'urbanisme et les mobilités. Là-dessus, il faudrait que l'on s'investisse un peu plus. C'est une carence de notre part.

LD. Vous parlez en tant que FNAUT Grand Est?

FG. Oui, en tant que FNAUT! Mais certains de nos associés ont participé aux réunions du Grenelle des Mobilités sur l'Eurométropole. Et puis il faut associer effectivement les interlocuteurs : il y avait des interlocuteurs allemands, il y avait l'Eurodistrict, mais il faudrait effectivement y associer plus la SWEG, je crois que c'est une société d'économie mixte du Bade-Wurtemberg, ce n'est pas une société vraiment privée. Et la DEUTSCHE BAHN aussi. Enfin, la DB n'est pas tellement sur la ligne d'Offenbourg, qui est desservie par la SWEG, mais par contre sur le nord, il me semble que ce sont eux qui viennent jusqu'à Wissembourg et Lauterbourg.

LD. C'est la DB REGIO, peut-être?

FG. Effectivement, sur l'Eurométropole, c'est la SWEG et la SNCF qui exploitent la ligne d'Offenbourg. Après je ne vois pas trop autrement quels autres acteurs impliquer davantage, a priori.

Alors, sur les réseaux transeuropéens de transport, nous allons à la pêche aux informations discrètement. L'on nous a présenté des cartes où la ligne Vienne-Paris passe par Mannheim. Nous avons à la FNAUT le président de la Fédération européenne des voyageurs qui, par ces réseaux, nous dit que finalement la ligne de trains de nuit passera par Strasbourg. Bon, Strasbourg ne s'est franchement pas beaucoup impliquée dans le dossier. Apparemment, l'Eurométropole aurait fait des courriers officiels pour au moins demander qu'elle passe par Strasbourg. Mais après, je ne sais pas concrètement ce que ça donnera. L'on nous dit qu'un Vienne-Paris durerait quinze heures. Je ne sais pas à quelle heure il passerait à Strasbourg. Nous, ce que nous avons demandé, c'est que ces trains passent sur les voies TGV pour accélérer le temps de trajet. Mais voilà, nous n'en savons pas plus là-dessus. La Région n'a pas l'air trop impliquée, c'est surtout Strasbourg et son Eurométropole. Et nous n'avons pas senti SNCF RÉSEAU très motivé, mais apparemment cela peut changer puisque ce serait pour novembre-décembre 2021.

C'est pour la ligne est-ouest. Après, il y a le souci de la ligne nord-sud. Actuellement, une ligne est exploitée par l'ÖBB, l'opérateur ferroviaire autrichien, entre Zurich et Hambourg, et entre Zurich et Berlin. Naturellement, cela nous va. Par contre, si une ligne de Francfort à Barcelone voit le jour, il faudra bien évidemment qu'elle passe à Strasbourg plutôt que sur le côté allemand. Si déjà il y a l'autre ligne qui passe sur le côté allemand, ce serait logique que celle-ci passe sur le côté français, bien que la ligne de Lauterbourg ne soit pas électrifiée. Il faudrait que cette ligne le soit puisqu'il y a aussi un projet de ligne

Strasbourg-Nice. L'opérateur sera la société coopérative RAILCOOP, qui va aussi ouvrir la ligne Bordeaux-Lyon. Elle prévoit d'ouvrir une ligne de nuit Strasbourg-Nice à échéance 2022 ou 2023. Il est également prévu une ligne de Lyon à Thionville sur des axes où la SNCF est plus ou moins absente actuellement.

LD. Donc, d'une certaine manière, l'ouverture de la concurrence peut être une bonne chose pour les territoires?

FG. Alors ce ne serait pas exactement lié à l'ouverture à la concurrence, mais rendu possible grâce aux services librement organisés, comme les cars MACRON. Et comme les TGV en fait. Notamment, la coopérative ferroviaire ne veut pas venir sur des appels d'offres, ils sont plutôt sur des lignes qui ne sont plus exploitées, où ils ressentent un besoin. Donc la première, c'est celle de Lyon-Bordeaux qu'ils vont réouvrir, qui existait auparavant. Ils auraient le projet d'avoir une ligne fret du côté de Toulouse... Ils ont atteint le seuil de 1,5 million d'euros qu'il leur fallait pour devenir opérateur ferroviaire. Bon maintenant il va falloir qu'ils cherchent encore de l'argent pour financer le matériel. Il y avait un reportage à leur sujet récemment, où l'on pouvait les voir examiner du matériel roulant en Pologne ou en République tchèque. Mais il était dans un tel état que ce n'était pas concevable. Maintenant, ils partiront sur de la mise à disposition de matériel par la Région AURA, comme celui qui circule entre Strasbourg et Mulhouse.

Nous avons l'impression que cela a réveillé la SNCF parce qu'ils ont l'idée de refaire des lignes de ce genre en récupérant dans les Régions du matériel Corail qui n'est plus utilisé par les Régions.

LD. Pour protéger des parts de marché?

FG. Voilà, c'est comme lorsqu'ils ont créé OuiGo pour les TGV.

LD. Je pense que nous sommes arrivés au bout. En voyez-vous que j'aurais pu oublier? Auriez-vous des personnes que vous pensez qu'il faudrait que je contacte, en particulier chez SNCF? C'est l'un des grands acteurs qui me manque dans mon travail d'entretien. [1:32:28]

FG. Madame DEMANGE, la directrice régionale. Chez SNCF RÉSEAU, si vous avez besoin, c'est Madame BERRUT. C'est la nouvelle directrice régionale depuis septembre. Ou sa chargée de communication, Madame PINTO DE OLIVEIRA. Après, nous avons des interlocuteurs chez Régionéo, mais comme ils ne sont pas encore présents sur le marché, cela n'a peut-être pas grand intérêt. Nous en avons aussi chez Transdev. Mais bon, ce sera peut-être plutôt quand ils vont revenir, comme pour l'instant ils sont dans la phase de présélection. Le cahier des charges n'est pas encore rédigé d'après ce que nous avons compris.

LD. Très bien.

FG. Autrement, vous avez parlé de Monsieur CHENDEROWSKY. Effectivement, c'est quelqu'un de très intéressant. Il a une idée à la minute, même si je n'ai pas l'impression que les politiques l'écoutent.

LD. Oui, Éric est toujours une force de proposition, et il ne se laisse pas faire. C'est un type brillant ce monsieur. À la Région, j'ai rendez-vous avec Madame DIEBOLD NICO.

FG. Oui, c'est elle que nous allons aussi voir prochainement pour le REM. Cela dit, il faut venir avec des questions précises, parce qu'elle a tendance un peu à noyer le poisson. Elle n'est pas toujours très chaleureuse avec nous, mais finalement, nous arrivons tout de même à travailler avec elle. C'est étonnant parce que souvent les gens sont relativement ouverts avec nous. Monsieur WEYER étant parti au cabinet de Monsieur DJEBBARI, elle a un nouveau directeur, Monsieur FONTAINE. C'était quelqu'un qui était pas mal, nous avions de bons contacts. L'on pouvait se dire les choses même quand cela n'allait pas. Monsieur Fontaine, nous ne le connaissons pas trop encore, nous ne l'avons pas encore rencontré en dehors de la visioconférence. Sinon à l'ADEUS, vous en avez.

LD. Oui, j'ai aussi quelques élus qui ont accepté de participer à ces rencontres.

FG. Vous avez contacté Monsieur MACIEJEWSKI, le président de la CTS? Ou Monsieur AUNEAU, maintenant nouveau directeur général délégué, puisque l'ancien part à la retraite? Donc soit Monsieur AUNEAU, soit Monsieur MACIEJEWSKI. Au niveau de la CTBR, il y a aussi un nouveau directeur depuis 2019, mais son nom m'échappe.

LD. Au niveau de la Région, avez-vous déjà eu des contacts, peut-être avec Madame ISINGER qui est une conseillère régionale, ou avec Madame GAZIN?

FG. Oui, Madame ISINGER s'occupe plus du transfrontalier. Le vice-président au Comité Transport, c'est Monsieur VALENCE... Celle-ci est alsacienne et sera peut-être plus intéressante, tandis que Madame GAZIN est de Nancy.

LD. Madame ISINGER a transmis ma demande de rendez-vous à Madame GAZIN. Et si je ne me trompe pas, Monsieur VALENCE a été récemment nommé président du Conseil d'orientation des infrastructures.

FG. C'est un politique, on sent qu'il ne s'arrêtera pas là. À mon avis, dans quelques années, il voudra être président de la Région. Mais c'est vrai qu'il s'investit honnêtement. Alors avec lui aussi, nous avons eu quelques petits problèmes au début, mais maintenant tout fonctionne, nous nous connaissons. Et puis il est vraiment effectivement investi pour des ouvertures de lignes. Bon, lorsque pour certaines, cela ne va vraiment pas, il nous le dit. Notamment une dans le nord de l'Alsace, de Sarre-Union vers Sarreguemines où, franchement, le potentiel n'est pas très important. Après, pour les réouvertures comme Bollwiller-Guebwiller, parfois il noie un peu le poisson, étude, contre-étude, coût pour passer au-dessus de l'autoroute... Pour la ligne Colmar-Fribourg, pareil. Après je vais être médisant. Il est maire de Saint-Dié-des-Vosges, et c'est vrai que pour les lignes Nancy-Contrexéville, et Épinal-Saint-Dié-Strasbourg, cela facilite son application. Mais bon, il est effectivement porteur et il est intervenu au niveau de l'état aussi pour qu'il mette des moyens au niveau de SNCF RÉSEAU. Sinon, les lignes ne rouvraient pas, c'était fermé définitivement.

LD. Très bien. Écoutez, merci beaucoup.

FG. Si vous avez d'autres choses, vous me recontactez. Bonne continuation et bon courage.

[Fin de l'enregistrement]

02G

ADELINE DIEBOLD NICO**DIRECTRICE DE PROJET REME AUPRÈS DE LA RÉGION GRAND EST
22 MARS 2021, DE 16H00 À 17H00**[\[Début de l'enregistrement\]](#)

Questions retenues

Q01 ; Q03 ; Q07 ; Q09 ; Q12 ; Q14 ; Q16 ; Q22 ; Q26-Q27

LD. Merci, Madame DIEBOLD, d'avoir pu trouver un peu de temps à me consacrer. Ce que je vous propose, vu que vous avez choisi quelques questions d'introduction, c'est de faire en sorte que celles-ci ne prennent pas trop de temps par rapport aux autres. Vous pourrez ainsi avoir un peu plus de temps sur les sujets qui en demandent le plus. Pourriez-vous, s'il vous plaît, vous présenter en quelques mots ainsi que l'institution que vous représentez ? [\[00:05\]](#)

ADN. Oui, donc Adeline DIEBOLD. Je suis aujourd'hui directrice adjointe sur le transport ferroviaire auprès de la Région Grand Est, et je suis directrice de projet pour le REM¹ de Strasbourg.

Et donc nécessairement, dès que l'on parle de réseau express métropolitain, il y a forcément une composante transport très forte qui, bien évidemment, ne se limite pas géographiquement à l'Eurométropole de Strasbourg. Nous sommes donc sur une vision, un spectre beaucoup plus large. La Région Grand Est est clairement un partenaire essentiel dans ce projet de REM. Et pour un peu déborder là-dessus, la gouvernance que nous voulons mettre en place, c'est bien une gouvernance conjointe entre l'Eurométropole et la Région Grand Est pour porter ce projet. Et en fait, pour moi, c'est l'essentiel du gouvernement [\[«gouvernance», ndlr\]](#). C'est qu'après, l'on puisse avoir des partenaires qui participent, notamment la CEA, sur ses compétences. Néanmoins, le cœur du sujet requiert des compétences en transport ferroviaire et interurbain que détient la Région, et en transport urbain enfin, que détient l'Eurométropole.

LD. Pourriez-vous en parler des missions de votre institution ? De manière générale, celles de la Région Grand Est, et peut être de manière un peu plus spécifique, celles de votre direction de l'organisation des mobilités, en matière de ferroviaire, d'aménagement de territoire, etc. [\[01:56\]](#)

ADN. Oui, donc pour faire simple, il y a effectivement toute la composante transport : que ce soit le transport ferroviaire avec le TER, que ce soit le transport interurbain et scolaire, avec la reprise de compétences des Départements.

Ce sont vraiment des compétences propres pour lesquelles nous sommes l'autorité d'organisatrice, donc nous avons clairement la main sur ces sujets-là. Et liés à ces sujets, notamment d'infrastructures ferroviaires, il y a tous ceux effectivement dans le cadre du contrat de plan État-Région. Là, on parle de l'accompagnement des Régions au financement de la régénération et de la rénovation de l'infrastructure, ou les projets innovants d'infrastructure ferroviaire comme le raccordement EuroAirport (EAP) par exemple, ou les développements d'infrastructures ferroviaires en vue de permettre un accroissement de la desserte vers le Luxembourg. Il y a tous ces sujets-là, pour lesquels nous sommes partenaires, mais ce sont des projets qui sont souvent sous maîtrise d'ouvrage de l'état, mais pour lesquels la Région Grand Est contribue largement.

Après, en matière d'infrastructures, il y a tout ce qui est aussi en rapport avec les pôles d'échanges multimodaux (PEM), où l'on peut prendre la maîtrise d'ouvrage, mais c'est tout de même plutôt rare :

en général, déjà, nous sommes sur du foncier qui ne nous appartient pas. Souvent, ce sont des gares, donc c'est du ressort de SNCF Gares & Connexions. Donc souvent, c'est SNCF Gares & Connexions qui est maître d'ouvrage. La Région y contribue largement (en général, pour moitié), après il peut y avoir une participation de la collectivité sur laquelle est située la gare. Et pour certains projets très spécifiques, nous avons déjà pris la maîtrise d'ouvrage parce que nous souhaitons la porter, par exemple pour les parkings en ouvrage, des éléments structurants.

Mais de fait, ce n'est pas pour ainsi dire notre spécialité et notre cœur de métier, mais nous le faisons. Par contre, effectivement, pour tout ce qui concerne aussi l'accessibilité des gares, dans le schéma directeur d'accessibilité, nous sommes le chef de file, nous tenons la plume. Il y a tous les partenaires qui sont avec nous, mais c'est quand même nous qui devons animer ce schéma d'accessibilité, et en matière de contribution, la Région y participe aussi très largement.

Et il y a tout ce qui relève aussi de l'intermodalité, pour laquelle nous portons des projets, ou nous associons auprès de collectivités pour les porter ensemble.

LD. Très bien. Vous faites beaucoup de choses !

ADN. Oui, oui... J'ai passé en revue à peu près tous les services de la direction, la DGA Mobilité. Après, juste pour votre information, en dehors aussi, en matière d'infrastructures et en matière de transport, il y a aussi tout ce qui est transport fluvial avec les ports, et les aéroports. Alors là aussi, ce n'est que de la participation financière, mais nous sommes aussi en lien avec les aéroports. Et sur le routier, c'est dans le contrat de plan État-Région : nous participons au financement des routes, mais nous ne sommes pas maîtres d'ouvrage.

LD. Un acteur central, donc.

ADN. Oui, pour le coup, oui, clairement

LD. Entendu. Embrayons si vous le voulez bien sur les questions liées aux enjeux en matière de mobilités métropolitaines. Au niveau ferroviaire, auxquels la Région et Strasbourg sont-elles confrontées en particulier ? [\[05:26\]](#)

ADN. L'objectif, c'est de satisfaire tout le monde ! C'est-à-dire de répondre à la fois aux attentes des usagers d'une manière, on va dire, locale, mais également plus éloignée. Dans le cadre notamment du REM, c'est de concilier la moyenne distance avec l'enjeu d'être compétitif en temps de parcours, pour pouvoir concurrencer la voiture, et desservir aussi, plus localement, toutes les gares de l'Eurométropole, par exemple. En fait, c'est finalement une superposition de dessertes, entre une desserte purement omnibus et une desserte semi-directe, et les deux sont vraiment complémentaires. Il ne faut pas que l'omnibus, finalement, croise le semi-direct, sinon nous ne serons plus compétitifs en temps de parcours, et nous pourrions perdre une part d'usagers qui vient de plus loin parce qu'effectivement le temps de parcours sera trop long. C'est vraiment là, la vraie difficulté : concilier les deux. Parce que cela nécessite, sur le ferroviaire, une infrastructure qui permet de superposer ces deux missions qui sont finalement très différentes. Et après, cela génère aussi des contributions supplémentaires de fonctionnement.

Et l'un des enjeux, aussi, c'est finalement de ne pas faire un point d'arrivée qui se limite strictement à la gare centrale de Strasbourg. C'est bien de faire une offre diamétralisée pour favoriser les déplacements tout au long du territoire et de l'aire métropolitaine définie. Donc, cela permettra à terme de désaturer aussi la gare centrale comme point d'arrivée et de permettre une meilleure dispersion sur l'Eurométropole. Et en amont de ces liaisons, il s'agit d'assurer une vraie complémentarité entre le ferré et le routier. L'idée est d'avoir un système global, un vrai système de transport : ce n'est pas une offre ferrée omnibus, une offre ferrée semi-directe, et puis une offre routière. C'est un système global avec, également bien sûr, du transport urbain. Et il s'agit donc de faire des points de rabattement avec l'interurbain qui cherchent

1 Au moment de l'entretien, le projet de Réseau express métropolitain (REM) n'est pas encore européen (REME).

beaucoup plus loin que le périmètre strict de l'Eurométropole. Au sein de l'Eurométropole, c'est aussi de prévoir des points de liaison entre une desserte ferrée et une desserte urbaine pour bien desservir l'ensemble du territoire et créer un maillage très fin.

Et tout cela doit se faire finalement de la manière la plus naturelle possible, pour ainsi dire, afin que l'utilisateur, finalement :

- Ne se pose pas la question, déjà, de savoir à quelle heure il va prendre son moyen de transport, parce qu'il est assuré qu'il aura une offre tout au long de la journée, y compris en soirée.
- Qu'il ne se pose pas la question de savoir effectivement comment va être gérée sa correspondance entre son train et son bus ou son tramway. C'est que de toute façon, l'offre étant tellement présente, il sait qu'il n'aura pas de problème pour gérer sa correspondance. Là aussi, il y a des points interconnexion bien localisés entre les deux pour éviter effectivement de devoir marcher un quart d'heure pour rejoindre d'un point A un point B. L'idée, c'est effectivement de centraliser, donc cela nécessite en matière d'aménagement de pôles d'échange de créer plusieurs nœuds qui permettent de bien gérer chaque fois la jonction entre les différents types de transport.

Voilà, je pense que de manière globale, cela définit un peu l'ambition et cela dépasse — c'est vraiment très important — le périmètre de l'Eurométropole. Nous allons chercher beaucoup plus loin, car de toute façon le potentiel captable, il n'est pas dans le cœur de l'Eurométropole de Strasbourg, il est bien plus loin. Donc il s'agit même de faire un réseau express métropolitain transfrontalier, puisqu'en plus nous avons des projets d'extension de l'offre à travers toute l'Allemagne, donc vers Karlsruhe, Neustadt, Sarrebruck... L'idée, c'est vraiment d'y voir plus loin. Et même côté régional, c'est de chercher au minimum jusqu'à Saverne, voire plus loin. Ce sont aussi des liaisons Metz-Strasbourg, Nancy-Strasbourg, et au Sud, au minimum, effectivement c'est Sélestat, voire encore bien au-delà. Dépasser les frontières, ne pas s'y arrêter strictement. Je dirais que le périmètre du REM, il est difficile à tracer parce qu'il va en fait très loin.

LD. C'est intéressant, parce que la dernière image que j'ai en tête de ce réseau, c'est celle des présentations de l'ADEUS il y a quelques mois, et je ne le visualisais pas aussi étendu vers Karlsruhe, vers l'Allemagne ou même vers l'ancienne Lorraine, donc.

ADN. Alors, nous avons une cartographie, faite par l'ADEUS, que nous avons partagée. **En fait, plus nous y réfléchissons, et plus nous avons envie de nous interdire d'y mettre des limites. C'est vrai que nous avons un projet avec nos partenaires allemands d'appel d'offres transfrontalier qui effectivement propose une desserte jusqu'à Karlsruhe. Forcément, les trains de Karlsruhe vont aller à Strasbourg. Je veux dire, d'une certaine manière, que ces trains de Karlsruhe desservent le REM. Vous comprenez ? Ils sont intégrés dans la réflexion globale du REM, même si c'est un projet à part. Il n'est pas déconnecté du REM ? Et effectivement, moi je sais qu'avec Nancy, Metz, nous avons un peu arrêté... Nous avons eu des discussions... Mais finalement, le captable, il va bien plus loin que le strict périmètre, qui correspond à peu près au Bas-Rhin. Et finalement non, nous nous rendons compte que le REM peut aller plus loin que le Bas-Rhin.**

LD. C'est vraiment tout le bassin de vie strasbourgeois ?

ADN. Ah, c'est tout le bassin de mobilité. Et en fait, je pense qu'il ne faut surtout pas y mettre de frontière. Il ne faut surtout pas le faire. Il faut rester le plus ouvert possible.

LD. Très bien, très intéressant. C'est l'une des informations qui me manquent : avez-vous un planning, ou, disons des échéances temporelles ? [11:42]

ADN. Alors, oui. Il y en a une première. En matière d'infrastructures, il y a des travaux actuellement sur la quatrième voie au nord de Strasbourg, qui devraient s'achever pour fin 2022. Donc en théorie, effectivement, nous serions à même de mettre en place un premier saut d'offres en 2023. Ferroviaire, pour le coup, je vous parle là surtout de ferroviaire. Je parlerai de routier... Donc nous travaillons activement avec SNCF VOYAGEURS, avec les services de l'Eurométropole pour voir ce qui peut être mis en place en matière de desserte ferroviaire, sachant que l'objectif est d'offrir un service à la demi-heure toute la journée sur l'ensemble des axes de l'étoile ferroviaire.

Après, il y a un sujet de contributions. L'idée aussi, c'est de ne pas développer l'heure de pointe, parce qu'en fait, c'est une heure qui coûte cher en matière de moyens. Lorsque votre pointe est saturée, cela nécessite d'insérer du matériel roulant supplémentaire — qui a un coût très important — et des chefs de train. Donc en matière de charges, ce sont des trains qui coûtent très, très cher. L'objectif consiste donc à développer l'offre tout au long de la journée — en évitant en tout cas de charger l'heure de pointe, qui est déjà en plus bien en place et qui est déjà très satisfaisante — et d'utiliser du coût marginal.

Vos trains, ils sont immobilisés, donc de toute façon qu'ils s'arrêtent à 8 h ou à 10 h, ou qu'ils tournent toute la journée... Il faut gérer bien évidemment la maintenance, mais après il y a de la maintenance au kilomètre parcouru. Mais l'investissement en train, autant l'utiliser au maximum au vu de ce qu'il coûte ! Et pareil pour les moyens humains. Quand vous avez un conducteur qui prend son service à 6 h, vous avez un plutôt intérêt à le faire travailler jusqu'à la fin de son service, parce que le cas extrême, c'est de voir des conducteurs en heures de pointe qui démarrent à 6 h et qui après 9 h ont fini leur journée parce qu'il y a moins de trains alors que les moyens humains sont engagés !

À l'objectif économique et à celui de répondre aux attentes des usagers habituels, s'ajoute aussi celui d'attirer les occasionnels. Parce que finalement, les pendulaires, on les a aujourd'hui, ils prennent le transport. L'autoroute est saturée le matin, il n'y a pas de souci pour remplir les trains. Mais l'idée consiste bien de développer le trafic occasionnel pour que toute la journée, ils ne se posent pas la question : ils savent qu'ils partent, peut être en pointe, qu'ils reviennent peut-être en pointe, néanmoins, il y a souvent un des deux trajets qui est fait en creux. Et ils savent qu'en creux, ils auront une offre. Donc c'est de l'offre à coût marginal, mais le ferroviaire coûte très cher, et donc même le marginal a un coût.

C'est limité en matière de moyens, mais ce sont tout de même des dépenses qui sont importantes. Actuellement, nous sommes en train de discuter avec les services de l'Eurométropole et de partager les premiers chiffrages. Nous avons un projet de grille technique qui pourrait tenir la route. Il va juste falloir réussir à le financer. Clairement, la crise sanitaire, depuis l'année dernière, ne nous arrange pas la situation. En matière de contributions, elle a un impact très lourd pour nous. Nous sommes à plus de 40 millions d'euros de contribution supplémentaire par an ces deux dernières années. C'est compliqué, mais en tout cas l'ambition, par contre elle, est bien là, et l'objectif pour nous c'est bien de mettre en place ce saut d'offre dès 2023 sur le ferroviaire.

Après il y a le routier : effectivement, les deux sont liés. Et puis de toute façon si vous mettez en place un bloc de trains, si vous voulez développer le transport occasionnel, il faut que vous ayez la garantie que vos usagers puissent rejoindre la gare quand ils veulent. Donc soit qu'ils puissent se garer s'ils viennent en voiture, soit qu'ils puissent prendre les transports interurbains pour s'arrêter à la gare et prendre leur train tout de suite dans la foulée. Là-dessus, il y a aussi un travail technique qui se fait. Il y a par ailleurs les travaux du contournement ouest de Strasbourg qui vont s'achever en fin d'année, et des discussions autour de la requalification de l'A35 sur le fait de faire une voie dédiée au transport public. Forcément l'idée, s'il y a une voie dédiée, c'est de l'utiliser. Donc nous avons bien pour ambition de voir ce que nous pourrions mettre en place à échéance assez rapide pour commencer aussi à insuffler un développement de transport routier au REM.

Puis, en parallèle, il y a des projets de pôles d'échange multimodaux (PEM). Il y a des études qui sont en cours. Enfin juste une étude d'émergence sur Brumath. C'est un sujet dont on parle depuis pas mal d'années, nous n'avons jamais réussi à faire quoi que ce soit... Là l'idée c'est tout de même de réussir. Le besoin, on le connaît, mais techniquement ce n'est pas simple. Nous sommes en train de faire une étude pour voir ce que nous pourrions faire comme projet de parking à Brumath. Il y a aussi des échanges sur les gares de l'Eurométropole, pour voir comment elles peuvent être développées. Sachant que c'est important pour l'Eurométropole, mais l'objectif pour nous Région, j'ai envie de dire, c'est de capter plus loin que l'Eurométropole... La réponse à apporter n'est pas strictement dans le périmètre de l'Eurométropole. Nous essayons de voir loin. Nous avons mis en service le parking en ouvrage de Molsheim pour permettre effectivement du stationnement supplémentaire, par exemple.

Donc oui, nous avons l'ambition de développer le REM dès 2023. Après, il faudra que l'on voie ce que l'on peut faire en fonction aussi de nos ressources.

LD. Bien sûr. Vous avez beaucoup parlé de l'eurométropole, vous avez parlé de SNCF VOYAGEURS, j'imagine, aussi de la CTBR. Pourriez-vous juste me donner une petite vision de cette constellation d'acteurs avec lesquels vous travaillez, avec lesquels vous êtes partenaires? [17:17]

ADN. Oui. Pour moi, effectivement, au niveau du gouvernement [« gouvernance », ndlr] central, c'est l'Eurométropole et la Région, et volontairement, c'est de mettre les deux ensemble, pour ainsi dire, parce que le projet profite aux deux.

Après, vous avez finalement des acteurs — pour le coup, je ne dis pas partenaires, je dis acteurs — que sont la CTBR, la CTS et SNCF VOYAGEURS qui travaillent pour le compte soit de l'Eurométropole, soit de la Région. Vous avez également SNCF RÉSEAU, pour tout ce qui est l'infrastructure.

Et après vous avez des partenaires que sont l'État, représenté par la DRÉAL, la CEA, pour les projets sur les routes départementales, et en fait, toutes les autres agglomérations autour de Strasbourg — Haguenau, Molsheim, Sélestat... — qui peuvent aussi participer au développement du REM.

Il peut aussi y avoir — alors on ne les a pas vraiment mis dans la boucle jusqu'à présent, enfin de manière pas très marquée, mais ils ont participé plus ou moins au modèle — tous les partenaires transfrontaliers. Pour vous le dire clairement, on ne les associe pas en direct, sachant que nous sommes en contact avec eux dans le cadre de l'appel d'offres. Donc l'offre, de toute façon, nous la connaissons.

Voilà à peu près le tableau, et la manière dont il devrait être, pour ainsi dire, piloté. Et pour moi, volontairement, tout ce qui est CTBR, la CTS et SNCF VOYAGEURS, c'est bien pour le compte des autorités organisatrices. Ce ne sont pas eux qui doivent avoir la main, vous voyez, ils travaillent pour nous finalement. C'est important parce qu'ils ont parfois tendance à...

LD. ... L'oublier?

ADN. Moi je parle surtout pour SNCF...

LD. ... J'ai travaillé un temps au service déplacement de l'eurométropole et la CTS est un peu pareille, oui... je vois un petit peu l'idée. Le rôle de l'État en matière de participation, il est financier, il est technique?

ADN. Oui, c'est surtout financier. Enfin, conseiller technique... Je vous le dis honnêtement, c'est surtout financier. Après, bien sûr qu'il participe aux décisions. En tant que financeur, il participe aux décisions, mais techniquement, ce n'est pas non plus leur rôle. Même s'ils participent à des réunions techniques.

LD. Entendu. Parlons rapidement de la loi d'Orientation des mobilités. [20:31]

ADN. Oui, mais pas trop, parce que je vous avoue que je ne suis pas très compétente sur toute la LOM.

LD. Pas de soucis. Avez-vous des choses à me dire en matière de leviers d'action par rapport au ferroviaire?

ADN. Alors oui, mais par contre, c'est vraiment sur une direction bien spécifique. C'est par rapport à son article 172, sur la possibilité offerte aux Régions de prendre le transfert de gestion des petites lignes. C'est bien spécifique, mais celui-là, je le connais bien. Après, il faut demander mes collègues. Il y a bien sûr la reprise de compétences, mais sur le ferroviaire en lui-même, c'est vraiment là qu'il y a un levier pour nous, mais qui ne concerne pas directement le REM... L'on s'en écarte, bien que l'on ait des lignes de desserte fine du territoire (LDFT) à proximité qui desservent finalement aussi le REM. Voyez, au-delà de Molsheim, l'on est sur de la LDFT. Donc le sujet de l'infrastructure de ces lignes-là a un impact indirect dans le cadre du REM. Et pour le coup, c'est la seule solution que la Région ait trouvée pour sauver ces lignes, parce que de toute façon, il n'y a pas de financement SNCF RÉSEAU (donc il n'y a pas de financement de l'État). Aussi, si l'on ne fait rien, elles ferment comme cela a déjà été le cas sur Nancy-Vittel, ou sur Épinal-Saint-Dié (avec une réouverture de cette dernière l'année prochaine des suites des travaux d'urgence qui ont été votés). Donc le bras de levier de la LOM sur le ferroviaire pour nous, il est surtout sur le ferroviaire strict, pas sur les mobilités.

L'idée consiste à ce que la Région reprenne la gestion de la ligne et sorte du cadre du référentiel SNCF RÉSEAU. Donc, c'est un peu un Nouveau Monde pour le ferroviaire, une nouvelle ère.

LD. Qu'est-ce qui définit cette nouvelle ère? Au-delà de cet élément?

ADN. Déjà, le sujet financier avec l'état des infrastructures :

- Notamment avec ces petites lignes qui sont laissées petit à petit à l'abandon.
- **Avec aussi un système de péage RÉSEAU qui dépasse l'inflation, donc qui crée forcément là aussi des difficultés financières pour les autorités organisatrices : à force, lorsque vous avez des péages qui dépassent l'inflation, tous les ans vous devez en mettre plus pour faire circuler autant de trains. Je veux dire que c'est un système qui n'est pas viable sur la durée.**
- Et après, clairement, l'ouverture de la concurrence ferroviaire fait que de toute façon, l'on sort du système. Cela change le rôle de SNCF VOYAGEURS. Cela change aussi le rôle de SNCF RÉSEAU. Cela change le rôle de GARES & CONNEXIONS.
- Et effectivement, le fait que les Régions puissent reprendre la gestion de l'infrastructure de certaines lignes ouvertes bouleverse aussi totalement les cadres actuels du ferroviaire.

LD. Et cela se fait à la faveur de la Région?

ADN. Alors en fait, dire que c'est à la faveur, non, honnêtement... Cela se fait pour la survie du ferroviaire, clairement. Je veux dire, en faveur de la Région, quand vous ouvrez à la concurrence, nécessairement, vous sortez du monopole, et quand l'on est en monopole finalement, l'on peut négocier, mais l'on n'a pas beaucoup de marge de négociation, soyons bien d'accord. Donc cela sort tout le monde par le haut. Et même pour SNCF VOYAGEURS. Au final, ce n'est pas contre eux que l'on ouvre à la concurrence. Ils peuvent répondre. D'ailleurs, ils vont probablement le faire et ils se mettront dans une démarche pour gagner les appels d'offres. Mais cela crée un nouveau système et cela tire le ferroviaire vers le haut. Cela oui, j'en suis convaincue.

Après cela profite-t-il à la Région? Je ne suis pas sûre parce que cela doit servir aux usagers, puisque l'objectif est de proposer une meilleure qualité de service, d'offrir plus de trains tout en maintenant une contribution stable. Et après, la situation est telle que toute façon, si l'on continue dans le schéma actuel,

il y a un moment où le seul moyen de sortir et d'y arriver, cela va être d'entrer dans une spirale infernale d'attrition de l'offre parce que l'on ne saura pas faire autrement. Les ressources sont tout de même limitées. Et puis avec la crise... Elles sont limitées chez SNCF RÉSEAU et on le sait parce qu'il y a un contrat avec l'État qui justifie aussi l'augmentation des péages. Mais je veux dire, les Régions, elles n'ont pas non plus des ressources infinies. En fait, nous sommes arrivés au bout de l'exercice. C'est que jusqu'à présent les Régions ont toujours pu financer le train, mais à un moment l'on ne peut plus. Et quand vos dépenses augmentent tous les ans au-delà de l'inflation et que vos recettes n'augmentent pas, le système ne peut plus être équilibré.

LD. Non, c'est certain.

ADN. Et franchement, nous en sommes là. Et la crise a clairement accéléré le processus. Après, vous voyez que la Région reprenne l'infrastructure ferroviaire, j'ai envie de dire, ce n'est pas son cœur de métier. Elle le fait parce qu'elle en a la possibilité. C'est une opportunité pour le ferroviaire, ce n'est pas forcément une opportunité pour la Région. Voyez, on le fait plus parce que sinon, il ne se passe rien. Donc l'on fait des démarches pour essayer de trouver des solutions et mettre en place des systèmes qui intègrent à la fois l'infrastructure et l'exploitation ferroviaires dans les appels d'offres, en intégration, pour essayer d'optimiser le système. Mais enfin, si l'on fait cela, c'est juste pour sauver les trains effectivement.

Après, vous avez la vision de l'État qui dit que les LDFT ne servent à rien. Lorsque l'on regarde le périmètre des LDFT sur le Grand Est, l'on peut tout de même s'en inquiéter, car toutes les lignes Nord-Alsace, notamment, sont des LDFT... Et sans LDFT, l'on ne peut plus faire de transfrontalier non plus... Vous voyez... Vous avez aussi Nancy-Épinal, cinq mille voyageurs par jour, c'est une LDFT. Donc, oui, supprimons la ligne !

LD. D'accord, ce n'est pas rien !

ADN. Non, ce n'est pas rien... **Celle-là, nous avons réussi à la remonter dans le réseau structurant. Normalement, elle devrait rester sous contrat SNCF RÉSEAU qui investit pour l'entretenir. Mais cela a été une négociation à mener avec l'État et avec SNCF RÉSEAU. Oui, en fait, le sujet est complexe.**

LD. Il semblerait bien, en effet. Pouvons-nous parler très rapidement de la participation de la Région au Grenelle ? [27:09]

ADN. Oui. Nous avons été clairement pilotes avec l'Eurométropole. Pour ne rien cacher, il y a le Conseil général du Bas-Rhin qui s'était joint la démarche un tout petit peu après. Ils ont voulu aussi en être. Il y avait l'État, également. Nous étions clairement associés dans le dispositif central. Nous l'avons clairement porté.

Nous avons mené des ateliers... L'idée était de montrer une démarche commune. Pour moi, le Grenelle c'est surtout cela : montrer une ambition, une vision commune. Ce qui est finalement assez simple, mais...

LD. Oh, pas tant que cela, lorsqu'il s'agit de politique... [rires]

ADN. C'est bien de se le dire tout de même et de le partager [rires]. Une fois que le Grenelle a eu lieu, et que tout le monde s'est félicité de se dire, « voilà, la vision est partagée, il n'y a plus qu'à », là clairement le travail se fait techniquement avec l'Eurométropole pour avancer. Et nous sommes clairement moteurs sur le sujet. Maintenant qu'il y a la Collectivité européenne d'Alsace (CEA), il faut qu'on les contacte pour les réintégrer, mais ils sont tout de même sur une partie un peu marginale, une mission un peu limitée. Je veux dire qu'ils ne sont pas autant acteurs que le sont la Région et l'Eurométropole.

LD. Malgré leur chef-de-filât sur les questions transfrontalières ?

ADN. Oui, parce qu'en fait, eux, ils sont sur le transfrontalier, mais plus par rapport aussi à l'infrastructure et les nouvelles liaisons à vrai dire. Ils n'interviennent pas du tout dans notre appel d'offres transfrontalier, vous voyez. Sur l'offre ferroviaire transfrontalière, ils n'interviennent pas. Donc oui, ils sont sur Colmar-Fribourg. Après pour le reste, ils ne sont pas présents parce que cela concerne l'offre, donc au niveau de la contribution ce n'est pas leur compétence. Bon après, ils sont sur tout ce qui est cyclable en dehors de l'Eurométropole, ce qui est aussi très important évidemment, mais pour le coup, pour ce sujet, nous n'avons techniquement pas encore travaillé avec eux, car il fallait aussi que l'on se concentre sur nos chantiers... Nous ne pouvons pas être partout. Mais ce sont des discussions à venir, et notamment aussi pour faciliter les déplacements routiers des transports interurbains. L'idée c'est de voir avec eux quels aménagements routiers pourraient être faits pour que l'on soit plus efficaces.

LD. Je vois. Parfait. Dans le chapitre sur l'étoile ferroviaire de Strasbourg, il y avait une question concernant le secteur de la Gare Basse et vous l'avez sélectionnée. Vous avez des choses à dire à ce sujet ? [30:00]

ADN. Oui en fait c'est lié au REM. Nous avons lancé un protocole Gare Basse avec l'ensemble des acteurs : l'Eurométropole, toutes les composantes SNCF (VOYAGEURS, RÉSEAU, IMMOBILIER, GARES & CONNEXIONS)... Parce qu'il y a des terrains qui concernent un peu tout le monde... La volonté est, dans le cadre de l'aménagement de la gare centrale de Strasbourg, de développer tout le côté ouest de la gare qui n'a jamais été aménagé. Je crois que c'était Fabienne KELLER qui avait comme projet de mandat d'urbaniser le secteur... Cela ne s'est pas fait. Donc l'idée, c'est de voir dans quelle mesure, effectivement, l'on pourrait mettre en place un projet d'urbanisation en Gare Basse. Aujourd'hui, il y a beaucoup d'installations de maintenance qui nécessitent un déménagement. Nous avons identifié le site ferroviaire de Cronembourg, qui pourrait accueillir l'ensemble de ces installations, et donc l'Eurométropole et SNCF IMMOBILIER devaient aussi réfléchir à un projet urbain qui pourrait se positionner en gare basse. Nous avons des besoins aussi, bien sûr, en gare routière, parce qu'aujourd'hui nous avons la situation provisoire qui dure de la gare routière des Halles.

LD. Oui, c'était précisément le sujet sur lequel je travaillais dans les services de l'Eurométropole, à l'époque, le déplacement de cette gare routière.

ADN. Oui... Un sujet qui n'avance pas, bien sûr. Il y a un an, l'on nous a dit que nous serions mis dehors à l'été. Finalement, fort heureusement, nous avons eu une échéance supplémentaire. Donc nous avons travaillé sur la localisation d'une gare routière en Gare Basse qui aurait un accès direct aux trains, bien évidemment, mais aussi un accès direct à la sortie de Strasbourg, pour que les cars ne perdent pas trop de temps à accéder au centre-ville.

Nous travaille là-dessus. Forcément, il y a plusieurs partenaires et il faut que nous soyons tous d'accord... C'est encore en cours, sachant qu'en plus l'Eurométropole ne nous met pas dehors si rapidement sur la gare routière des Halles, cela nous permet de passer un peu plus de temps sur la réflexion. Après je ne vous cache pas qu'avec les événements sanitaires et puis politiques, je ne sais pas quelle vision existe aujourd'hui de l'urbanisation de la Gare Basse, qui pour le coup ne concerne pas directement la Région. La Région, son inquiétude reste le ferroviaire et sa gare routière. Après, ce n'est pas nous qui décidons de l'urbanisation ou pas. Il faudra interroger l'Eurométropole, mais je ne suis pas certaine qu'au vu de ce qu'il se passe, ce soit un sujet qui soit prioritaire. Lorsque l'on voit le Wacken...

LD. C'est vrai.

ADN. Effectivement, la couleur politique n'est pas trop pour mettre des zones de bureaux partout, dirons-nous, ce n'est pas sa volonté à la base. En plus, par rapport à la crise sanitaire, le télétravail... Moi, je ne sais pas si ce qui va aboutir de la réflexion. Et pour le coup, vu le site à proximité de la gare, je vois

mal des logements tout de même, mais bon. Je ne sais pas du tout comment cela pourra évoluer. Dans tous les cas, le protocole est là. L'ambition était partagée à l'époque, nous ne l'avons pas encore remise en cause. Il faut que l'on voie comment cela peut avancer.

LD. Bon, ce ne sera pas la première fois que ce projet est remis en cause.

ADN. Oui, mais pour le coup, nous voulions vraiment le faire avancer. [rires] Non, c'est vrai ! On se dit : « Oui, il y a quinze ans, on en parlait déjà... non, mais là c'est bon, tout va aller »... Finalement, non, c'est vrai que là, moi, personnellement, je ne sais pas si cela va avancer... Je suis tout de même sceptique, mais c'est intégré aux réflexions du REM, de toute façon. Il y participe. Et pour le coup, la localisation de la gare routière est un des sujets essentiels du REM.

LD. Absolument. Très bien. Nous allons pouvoir conclure dans ce cas-là, et nous sommes même dans les temps. Vous avez choisi comme question conclusive : sur quelle base et avec quels acteurs le ferroviaire peut-il contribuer à faire métropole ? [34:37]

ADN. Ah oui, je ne me rappelle plus... [rires] Alors, sur quelles bases ? Et avec quels acteurs ? Le REM et le ferroviaire ? Alors là-dessus, il y a clairement l'ouverture à la concurrence. Je pense que là, le rôle des Régions évolue. Nous passons de financeur à effectivement, un rôle où nous sommes beaucoup plus acteur dans le système que ce qu'on a pu être jusqu'à présent. Aujourd'hui, nous devons prendre la main sur ces sujets techniques importants, qui étaient jusqu'alors confiés strictement à SNCF RÉSEAU et SNCF VOYAGEURS. Et donc les rôles s'inversent, enfin ils évoluent. C'est vraiment une prise de compétence beaucoup plus forte des Régions, avec, du coup, un SNCF VOYAGEURS qui devient, sans caricaturer, un simple exploitant.

Et SNCF RÉSEAU change aussi de spectre puisque, finalement, elle se sépare encore plus fortement de SNCF VOYAGEURS pour répondre aux attentes directes de la Région. C'est ce que je disais un peu en introduction, c'est tout le système qui évolue effectivement par rapport à cela. Et c'est encore renforcé avec le sujet de l'infrastructure que la Région Grand Est propose de la gérer en direct. Là-dessus, nous sommes vraiment sur des sujets innovants qui changent totalement la vision de la Région et des différents acteurs institutionnels du ferroviaire.

L'objectif pour nous, c'est de mieux maîtriser ces sujets pour pouvoir les piloter. Et quand vous lancez des appels d'offres sur une durée vingt-deux ans, qui vous engagent sur plusieurs centaines de millions d'euros sur toute la durée du contrat, vous avez plutôt intérêt à mieux maîtriser ce que vous pilotez. Il y a vraiment une évolution, une prise de compétence très forte des Régions qu'elles n'avaient pas jusqu'à présent face à un exploitant qui avait le monopole. Et encore, en Région Grand Est, nous n'avons jamais eu de vraies difficultés à travailler avec SNCF VOYAGEURS ! Ce n'est vraiment pas contre eux.

C'est juste que le constat est là : mine de rien, ils ont tout de même tout en main, et la Région aujourd'hui contribue, mais n'a la main sur rien. Cela reste au bon vouloir de SNCF, dirons-nous. Lorsque vous êtes en situation de monopole, que voulez-vous faire d'autre à part le prix ? Vous savez, ça ne fait que depuis 2016-2017 que les Régions ont la main sur leur tarification.

LD. Ah oui, c'est très récent.

ADN. Oui, en fait, la tarification était décidée au niveau national, par l'État. Les gens pouvaient proposer des tarifs de réduction par rapport au tarif national, mais ne pouvaient pas proposer un autre tarif que le tarif national, donc soit moins cher, soit le tarif national. Les Régions ne décidaient pas non plus des augmentations tarifaires : c'était l'État qui décidait de la date à laquelle il y aurait une augmentation, ainsi que du montant de l'augmentation.

LD. Donc il y a tout de même une certaine décentralisation ferroviaire qui est en cours d'une certaine manière ?

ADN. Oui. En fait, je sais plus si c'est en 2017 ou en 2016... Nous avons mis en place une nouvelle gamme tarifaire mi 2017, parce que nous n'étions pas prêts techniquement pour la mettre tout de suite au 1^{er} janvier 2017. Et du coup, soit en fin d'année 2016 ou en tout cas au 1^{er} janvier 2017, les Régions ont pu prendre la main et ont acquis la liberté tarifaire. C'est à ce moment-là que nous avons pu décider des tarifs que nous voulions appliquer. Aujourd'hui, nous pouvons décider de nos augmentations tarifaires, de l'évolution de nos coûts. Mais c'est tout récent. Vous avez des personnes qui viennent dans le ferroviaire et qui hallucinent, dirons-nous, du rapport de force que peut entretenir SNCF VOYAGEURS... [rires] Et encore... Cela évolue, car maintenant, nous pouvons au moins choisir le tarif. Non, effectivement c'est juste hallucinant qu'il nous ait fallu attendre tout ce temps pour pouvoir décider de nos tarifs alors que derrière, la contribution est entièrement régionale, bien évidemment.

Je ne me souviens plus, mais comme en plus, il y avait eu un sujet avec les élections présidentielles qui avaient été reportées, je crois, il n'y avait pas eu d'augmentation tarifaire pendant deux ans. Cela n'a gêné personne... Nous voyons bien que finalement, le rôle des Régions, il doit évoluer, et heureusement !

LD. C'est très intéressant ! Parfait. Peut-être une toute dernière question ? Auriez-vous des personnes à contacter à me conseiller ? [40:09]

ADN. En fait, cela dépend de ce que vous voulez faire précisément.

LD. J'ai déjà un certain nombre d'acteurs avec lesquels j'ai pu faire des entretiens. Vous en connaissez certains : des usagers de la FNAUT Grand Est, j'ai quelques politiques aussi comme Mireille GAZIN de la région, Robert HERRMANN pour tout ce qui est l'histoire du Grenelle... mais je n'ai pas nécessairement par exemple de contact du côté de la SNCF. Connaissez-vous des personnes qui seraient en mesure de me parler ?

ADN. Alors je pense qu'il faut que vous passiez par SNCF RÉSEAU. Vous pouvez essayer de contacter Marie-Véronique GABRIEL, qui est la directrice territoriale adjointe. Je pense qu'elle pourrait vous répondre. Et pour SNCF VOYAGEURS, à la limite, passez directement par la directrice régionale, Stéphanie DOMMANGE. Je ne sais pas vers qui elle pourra vous orienter, mais c'est possible qu'elle vous donne un contact. Mais je pense que Marie-Véronique GABRIEL, ça devrait être assez facile. Après, VOYAGEURS, je ne sais pas, parce que je ne vous cache pas qu'on est tous un peu sous l'eau. C'est compliqué parfois. [rires]

LD. J'imagine. Et encore une fois, merci beaucoup d'avoir pris le temps...

ADN. Et après aller au service Déplacements de l'Eurométropole aussi, je ne sais pas si vous...

LD. L'Eurométropole, j'ai eu une réponse négative de Monsieur GOLIAS, mais ce n'est pas grave, je vais passer par ailleurs, ne vous inquiétez pas.

ADN. Essayez Laurent STEMMELIN, il travaille pour Ronan GOLIAS, il est dans son service. Il est plus celui qui pour le coup a les mains dedans. Ce serait tout de même dommage qu'ils ne vous répondent pas...

LD. Entendu. Merci beaucoup. Bon courage à vous.

ADN. Je vous en prie. Merci. Bon courage à vous aussi. Au revoir.

LD. Au revoir, Madame.

[Fin de l'enregistrement]

02H

MIREILLE GAZIN

PRÉSIDENTE DE LA COMMISSION TRANSPORTS ET DÉPLACEMENTS DE LA RÉGION GRAND EST
6 AVRIL 2021, DE 11H00 À 12H00

[Début de l'enregistrement]

Questions retenues
Q01-Q09 ; Q12-Q19 ; Q22-Q26.

LD. Merci, Madame GAZIN, d'avoir pu trouver un peu de temps à me consacrer. Nous allons donc commencer par les questions introductives, si cela vous va. La première étant : pouvez-vous, s'il vous plaît, vous présenter en quelques mots, Madame GAZIN, ainsi que l'institution que vous représentez ? Pouvez-vous nous dire en quoi celle-ci est concernée par cette question ferroviaire ? [00:09]

MG. Je suis Mireille GAZIN, et là je suis interrogée au titre de ma présidence de la Commission transport et déplacement de la Région Grand Est. J'ai été élue locale pendant trente ans à peu près, première adjointe d'une ville de l'agglomération nancéienne : Maxéville. J'étais aussi, au titre de la métropole, déléguée au développement universitaire, et j'ai plus particulièrement accompagné les constructions universitaires, en particulier toute la construction d'ARTEM, qui suit son développement depuis 2010. [...] Qu'est-ce que je peux vous dire d'autre ? Je suis une politique centriste, du Parti radical pour être claire. Je peux aussi vous dire que j'ai deux enfants, que je suis mariée, que j'ai 70 ans aussi, c'est un élément... [rires]

LD. Très bien. [rires] Voulez-vous bien peut-être un peu développer sur la Commission transports et déplacements ? [02:10]

MG. La Commission Transports et déplacements... C'est un peu particulier, puisqu'à la Région, j'ai été conseillère régionale de Lorraine dans l'opposition (à l'époque, puisque c'était une Région socialiste). Et ce qui est assez particulier au niveau de la Région Grand Est, c'est qu'il y a un président, une quinzaine de vice-présidents, et puis il y a des présidents de Commissions, au même nombre à peu près. Et ces présidents de Commissions font partie d'un exécutif élargi. C'est-à-dire que nous ne sommes pas que des animateurs du fonctionnement de la Commission, mais nous portons les rapports et nous les présentons aussi bien en commission que dans les plénières et aux côtés des vice-présidents et de la commission permanente.

LD. D'accord !

MG. Un vrai rôle d'acteur — je vais le dire en plaisantant —, n'ont pas reconnu financièrement comme les vice-présidents, mais pour le moins réellement dans l'activité.

LD. Je comprends. Avez-vous des exemples de sujets en particulier que vous avez pu porter au cours de ce mandat au niveau de la commission ? [03:23]

MG. Nous les portons tous. C'est un rôle assez particulier de complément par rapport au vice-président. Lui porte les grandes stratégies régionales, mais aussi le lien, je dirais, avec le niveau national, comme il siège à l'Association des Régions de France. Et nous, nous portons, peut-être un peu plus techniquement tous les rapports. Nous faisons un duo assez particulier avec David VALENCE, le vice-président, puisqu'il est pris, je dirais, par de nombreux mandats. Moi, je n'ai qu'un mandat, donc je suis en complément sur

tout ce qui est intervention sur la petite maille, à laquelle nous tenons vraiment. Je ne dirai pas que l'on a ce déficit, mais l'on a tout de même un peu, de la part des habitants du Grand Est, ce ressenti que la Région est très vaste et qu'elle est loin de chacun d'entre eux. Nous avons cette volonté d'intervenir sur tous les territoires et je vais à la rencontre des Maires de communes de toutes les tailles, en particulier dans l'Aube autour des questions de transport scolaire, parce que ce sont des espaces très vastes et des temps de transport très longs. Actuellement, c'est plus difficile, cela se fait en visioconférence. Je suis allée dans l'Aube comme je suis allée en Meuse ou en Moselle... Je suis un peu moins allée en Alsace et dans les Vosges, puisque Saint-Dié-des-Vosges est le lieu de résidence de David VALENCE, mais pour le moins, j'ai beaucoup arpenté le territoire dans la mesure où j'ai plus de disponibilité.

LD. D'accord ! C'est intéressant, ce que vous venez de dire concernant cette impression d'une région distendue. Moi-même, j'habite Strasbourg. C'est peut-être aussi le fait que ce soit le siège du conseil régional, mais j'ai l'impression que la Région Grand Est est très présente, justement.

MG. L'on n'a peut-être pas la même impression que lorsque l'on est dans l'Aube, en Champagne, d'être éloigné... Alors, lorsqu'on habite Strasbourg ou Metz-Nancy... à Metz siège l'assemblée régionale. Nancy est proche... Et je dois dire que pour les élus-es de Troyes, par exemple, venir siéger pour les commissions thématiques ou pour la commission permanente à Strasbourg, c'est tout de même un très long parcours.

LD. J'imagine, oui !

MG. Donc nous allons beaucoup plus facilement de Strasbourg à Troyes... Cela ne pose pas trop de problèmes... Mais pour les habitants de l'Aube, de la Marne ou des Ardennes, venir à Strasbourg cela leur paraît très loin, peut-être parce que leur attractivité est plus tournée vers l'Île-de-France, et que ce sont effectivement des trajets qui leur sont moins familiers. Enfin, c'est un ressenti. De temps en temps, on leur dit : « Vous savez, nous faisons le trajet dans l'autre sens. Il n'est pas plus court ». [rires]

LD. Effectivement [rires] Si je vous dis ferroviaire, quelle est la première image qui vous vient à l'esprit ? Associez-vous le ferroviaire à une expérience personnelle ? [07:03]

MG. Pour moi, « ferroviaire », c'est un terme qui est maintenant daté peut-être, je dirais... « Ferroviaire », c'est toujours les westerns, l'arrivée du chemin de fer et du train, et avec eux, de ce grand enthousiasme dans les premières gares en 1850, à Nancy. C'est cela le ferroviaire. Et le ferroviaire reste un terme technique. Le terme des ingénieurs, le terme des élus. Mais pour le moins, maintenant, les gens parlent du « train ». C'est le train. Voilà : le train et le ferroviaire.

LD. Et dans ce cas-là, que vous évoque le train ? [07:45]

MG. Je crois que pour beaucoup de gens de ma génération, le train a été pendant une période le moyen de partir en vacances ou d'aller voir de la famille. L'on ne part plus en vacances comme on le faisait autrefois, pendant un mois dans la famille... Les choses sont plus compliquées aujourd'hui : il y a la voiture, mais pour un certain public peut-être sur des zones moins denses, plus rurales et plus âgées... Aller voir la famille avec le train, cela existe encore. Et puis faire des sorties de loisirs, le thermalisme, le train reste encore une solution retenue. Après aujourd'hui, le train est pour les jeunes, les étudiants, comme l'a été le vélo, ce qui n'est plus le cas. Mais le train reste tout de même le moyen le moins coûteux, même s'il ne l'est pas toujours... Nous avons beaucoup privilégié dans la Région Grand Est les trains longs parcours, en particulier entre Strasbourg ou Mulhouse et Paris, parce que l'on sait très bien que c'est peu coûteux, et que les étudiants, une fois dans le train, peuvent travailler, etc. La notion de vitesse n'est pas leur priorité. Leur priorité, c'est effectivement un coût abordable, et donc c'est ce que l'on offre avec les TER long parcours. Ce qui est assez normal je dirais, c'est qu'à partir du moment où

ils forment un couple et qu'ils commencent à avoir des enfants, la voiture s'impose et le train disparaît. En particulier, par rapport à la métropolisation, l'accès aux villes devient de plus en plus difficile, mais en même temps, il devient impératif parce que les services disparaissent dans les zones plus rurales. Il faut que l'on cible cette population de personnes qui commencent à avoir peur de prendre la voiture pour rentrer dans une ville. Il faut leur dire que le train permet l'accès à tous les services, et un accès sécurisé où l'on ne prend pas le risque de s'embarquer dans une voiture, de passer du temps dans les embouteillages, de ne pas savoir où se garer et d'être perdu dans le nombre de voies qu'il y a maintenant dans les rues des grandes villes. Je regarde sur Nancy, par exemple tout le quartier de Nancy Grand Cœur autour de la gare : on ne sait plus où l'on doit rouler, entre les pistes cyclables et les voies dédiées aux bus, les carrefours immenses, les sens interdits... On ne reconnaît plus ce que l'on a connu de la circulation dans la ville et c'est très anxiogène pour des personnes qui viennent très peu souvent puisqu'elles ne voient pas le changement se faire. Elles arrivent dans des endroits où elles sont perdues. Et cela devient dangereux.

LD. Absolument. Nous en venons à la question des missions et des compétences de votre institution en matière de ferroviaire et/ou d'aménagement du territoire. [10:55]

MG. Ce que l'on a comme compétences réellement propres et affirmées, nous Région, ce sont :

- Le TER, que nous avons adopté il y a longtemps.
- Le transport scolaire que nous avons pris par anticipation au 1^{er} janvier 2017 (mais nous devions initialement le reprendre en septembre). Nous avons anticipé de manière à pouvoir avoir l'ensemble puisque l'on pouvait prendre l'interurbain, de manière à avoir la disposition immédiate dès le 1^{er} janvier de l'ensemble du parc ainsi que la connaissance rapide de l'ensemble des dessertes — qu'elles soient interurbaines, qu'elles soient scolaires — et essayer d'en tirer le meilleur profit, sur dix départements — avec dix stratégies différentes et dix modes de service, de fonctionnement et d'outils différents —. Donc l'anticipation, c'était pour avoir le plus rapidement possible un état des lieux et pouvoir se projeter sur une stratégie globale Grand Est et un règlement qui s'appliquerait sur l'ensemble du Grand Est, mais aussi réintégrer les services des Départements dans les Maisons de la Région, et prendre réellement conscience de leur diversité. Il pouvait y avoir des services avec deux personnes comme il pouvait y avoir des services avec vingt-cinq personnes, selon les Départements, plus des régies, selon les modes de gestion qu'avaient mis en place les Départements. Donc nous avons beaucoup anticipé.
- Nous accompagnons les ports et les aéroports, le fret aussi.
- En ce qui concerne nos compétences propres, nous avons l'exploitation et quelque part aussi un engagement sur les infrastructures : si l'on veut pouvoir développer des dessertes, il faut que quelque part l'on s'intéresse aux infrastructures. Donc nous n'avons pas vraiment le choix.
- Et nous avons un chef-de-filât sur toutes les nouvelles mobilités, qui s'est renforcé et nous a donné presque un second métier avec la LOM qui permet à toutes les communautés de communes — puisque les agglomérations, les métropoles et les communautés urbaines l'avaient déjà toutes — de désormais prendre la compétence d'organisation des mobilités. Mais pour celles qui ne souhaitent pas la prendre, la Région s'y substituera. Donc sur certains territoires, la Région va avoir la compétence d'organiser les nouvelles mobilités, ce qui n'a

jamais été son travail, puisqu'elle était avant tout dans des compétences structurantes et de l'aménagement du territoire. Et là, nous allons être sur de l'offre de service à des habitants en développement du transport à la demande, de la location de vélos, des conventions avec des associations de covoiturage, y compris des mobilités solidaires pour les personnes fragiles. Donc c'est vraiment un métier que l'on ne connaît pas du tout.

- Et puis l'ouverture à la concurrence, qui est encore un autre domaine. Mais je pense que là, Adeline DIEBOLD NICO a pu vous en dire déjà beaucoup. Là aussi, pour nos services, c'est un nouveau métier.

LD. C'est vrai?

MG. Oui, personne ne sait faire... Mais cela nous permet de décortiquer ce que nous fait payer la SNCF. C'est-à-dire que l'on paye la facture dans la convention TER avec effectivement des dessertes, mais aussi des coûts masqués de gestion, de sièges, ce genre de chose... Et là, avec les transferts de données, nous allons avoir une vision tout de même plus précise de ce que l'on nous facture.

LD. Donc, c'est gagnant-gagnant pour la région? [15:24]

MG. C'est gagnant pour la Région, mais en même temps, il va falloir après derrière assumer la tâche. Et c'est pour cela aussi — Adeline a dû vous le dire — que nous sommes obligés, actuellement, de nous faire accompagner par des cabinets d'assistance à maîtrise d'ouvrage. Et puis nous sommes aussi en train de créer cette société publique locale qui doit nous permettre de devenir effectivement de vrais acteurs à la fois de l'exploitation des dessertes ferroviaires, mais aussi, sur certaines lignes, de la gestion des infrastructures.

En matière d'aménagement du territoire : nous l'avons mis dans le SRADDET, en deux lignes, en parlant d'ouverture à 360 degrés de l'ensemble des territoires. Nous l'avons vu par exemple sur la ligne Reims–Charleville–Givet et son ouverture vers la Belgique. Nous avons cette ouverture vers le Luxembourg. Nous avons ces sept/huit lignes transfrontalières que l'on ouvre à la concurrence. Nous nous battons pour l'ouverture vers le sud. Et nous avons ces deux lignes longue distance, je l'ai dit — Mulhouse–Paris–Gare de l'Est et Strasbourg–Paris–Gare de l'Est —, et nous avons repris ces anciennes lignes de trains d'équilibre des territoires (TET)...

[connexion perdue quelques instants]

... En TER, parce que l'on voyait bien que la SNCF...

[connexion perdue quelques instants]

... Peut-être, puisque le service se dégradait et la ligne Paris-Gare de l'Est–Reims–Épernay–etc. S'arrêtait à Bar-le-Duc. Et nous en avons fait une ligne unique jusqu'à Strasbourg. Donc, nous avons des lignes longue distance. Et lorsque je les prenais — je ne vais plus trop à Strasbourg —, quand je prenais le train du vendredi par exemple, à 16 h, il y avait énormément d'étudiants dedans, et il y avait aussi des familles...

[mauvaise qualité de la connexion]

... Aéroport...

[rétablissement de la connexion]

... Ce sont des voyages longs et qui ont justement une attractivité particulière parce que ce sont des tarifs qui ne sont pas les tarifs TGV.

Donc, l'on voit que pendant trente ans, tout a été fait pour accélérer le ferroviaire grande vitesse. Tout l'argent a été mis là, y compris bien évidemment sur les infrastructures, mais aussi sur une stratégie qui était de gagner du temps. Et quelque part, l'on a renversé la vapeur en se disant que la priorité pour certains publics, ce n'est pas de gagner du temps. Le temps, ce n'est pas un problème quand l'on ne travaille pas ou quand l'on veut faire un grand voyage... Mais le coût est quelque chose sur lequel il faut travailler.

LD. Entendu. Mobilité ou transport? [19:05]

MG. Mobilité ou transport? C'est une évidence. Le transport : l'on prend quelqu'un, on le transporte, on le met dans un train, on le met dans un autocar... C'est le fret aussi... Enfin, disons qu'il y a un opérateur. Je dirais qu'il y a un duo : il y a un opérateur, et puis il y a quelqu'un qui en bénéficie — une entreprise ou un individu, un groupe —. Voilà, le transport.

Mais maintenant, de plus en plus, on le différencie de la mobilité en disant que la mobilité, c'est une manière autonome de se déplacer dans le monde — avec une trottinette avec un vélo, en s'organisant en covoiturage, en louant une voiture —. La mobilité est devenue, je dirais, le déplacement dans la proximité. L'on ne traduit plus la mobilité comme les déplacements de proximité, les déplacements locaux, les déplacements des villes... Mais aussi, maintenant avec le vélo électrique, du périurbain. Et puis, puisque l'on développe un plan vélo — qui devrait être le premier plan vélo régional d'ici la fin de cette année —, ce que nous voulons, c'est que le vélo advienne aussi dans la ruralité. Pas uniquement le vélo touristique du week-end et de la famille, nous voulons que ce vélo soit réinvesti en semaine pour gagner les points d'arrêt les plus proches. D'où notre politique...

Alors je ne l'ai pas dit : le deuxième point du SRADDET consiste à développer des dessertes qui permettent d'accéder depuis tout point du territoire à l'ensemble des services métropolitains que l'on connaît aujourd'hui — la santé, mais aussi toute la vie économique, l'enseignement supérieur et l'université, les grandes administrations... —. Donc des dessertes qui sont spécifiques et doivent permettre d'accéder aux villes moyennes. Ces villes moyennes doivent permettre d'accéder aux métropoles. Et l'on doit avoir ce maillage pour que tout un chacun ait un moyen de gagner la métropole. Forcément, cette volonté-là, elle va conduire avec le plan vélo, à une maille plus fine, qui doit être de son domicile au premier point d'arrêt d'un service de transport public. Et il faut absolument que l'on travaille le vélo et que l'on travaille les pistes cyclables — qui ne doivent pas être que des pistes cyclables paysagères qui longent les canaux et qui permettent de se promener le week-end —. Il faut vraiment travailler sur un réseau de pistes cyclables qui ramène au point d'arrêt du service de transport public le plus proche, qu'il soit routier, qu'il soit ferroviaire, mais qu'il soit aussi lieu d'une location de véhicule de copartage, les parcs relais... C'est-à-dire un lieu où l'on dépose son véhicule. Donc si l'on peut plutôt utiliser un vélo et gagner un point d'arrêt plus proche, c'est vraiment ce que l'on souhaite.

Le vélo électrique ouvre une dimension totalement différente pour le pendulaire. L'on se disait que c'est toujours acceptable de gagner son lieu de travail en trente-quarante minutes, peut-être. Après, cela devient plus dissuasif. Avec le vélo à assistance électrique, l'on peut voir que l'on change complètement en termes de kilomètres, c'est-à-dire que si l'on mettait une demi-heure avant, on peut faire beaucoup plus de kilomètres avec un vélo électrique. Il faut revoir totalement et les pistes cyclables, et la communication à leur sujet. Il faut se dire que le vélo électrique, effectivement, a élargi amplement ce qu'est la couronne

autour d'une gare, par exemple. Et nous avons absolument besoin de retravailler ce point : c'est-à-dire que dorénavant, il ne faut plus raisonner en termes de distance, il faut vraiment raisonner, je dirais, en temps par rapport à l'espace. Et si l'on veut aménager, il faut raisonner en espace par rapport au temps. Et se dire que l'on élargit effectivement les couronnes, et donc que les infrastructures par exemple cyclables doivent s'y raccrocher.

LD. Vous évoquez l'accès à la métropole. Profitons-en pour aborder justement cette question de la métropole et de la métropolisation. [24:24]

MG. À cette vitesse-là, il faut vraiment que j'accélère la vapeur, que je prenne le TGV. [rires]

LD. [rires] Ne vous inquiétez pas, prenez votre temps. Pour les réponses, ce n'est pas grave si l'on ne fait pas toutes les questions.

MG. Sur l'idée de métropole et de métropolisation... La métropolisation, cela ne me disait rien. Enfin, cela ne me dit rien, l'idée de métropolisation : c'est un mot de chercheur en sciences sociales [rires]. Je plaisante bien sûr, mais je suis tout de même un petit peu sérieuse.

La notion de métropolisation : comment une conurbanité devient-elle une grande métropole? Elle devient une grande métropole par les liens qui la relient aux autres métropoles, pour faire partie d'un réseau. Alors là, avec un regard extérieur, je pense que Strasbourg — je vais dire des choses horribles — n'est pas devenue une grande métropole.

Alors pour ma part, avant 2016, je n'étais pour ainsi dire jamais venue à Strasbourg hormis deux ou trois fois. Lorsque j'étais à la Région Lorraine, lorsque j'étais à la Communauté, enfin, à la métropole — puisque c'est une vraie métropole — du Grand Nancy... Mes séminaires et mes réunions avaient lieu à Paris ou dans la métropole. Nancy est une Métropole qui a été reconnue politiquement pour sa forte intégration alors qu'elle n'avait pas la masse critique. Nous sommes sur deux cent cinquante mille habitants, nous ne sommes pas sur le seuil des cinq cent mille habitants de l'époque. Or Nancy a été retenue tellement l'effort d'intégration avait été anticipé, voire plus exigeant que celui qui était demandé au moment où les Communautés urbaines sont devenues des Métropoles.

Strasbourg est une vraie Métropole : elle a la masse critique. Mais je pense que l'image de Strasbourg, c'est la ville des mobilités, des étudiants et du vélo. Je le vois comme cela : les étudiants, les vélos, le tramway. Mais je ne ressens pas, en arrivant dans Strasbourg, l'idée d'une grande ville foisonnante d'initiatives, d'innovation... Je ne le ressens pas. Je ne dis pas qu'elle ne l'est pas, bien sûr! Parce qu'il y a des Nobels à l'Université, parce qu'il y a de l'innovation industrielle... Mais tout cela, je ne le ressens pas en entrant dans la ville. Je vois que c'est une ville, bon, qui a ses quartiers touristiques, son patrimoine, ses traditions... Cette image alsacienne, elle l'a : j'ai fait les restaurants avec mes collègues, puisque tous les mois, lorsque l'on se retrouvait, nous étions deux jours sur place. Le soir, nous allions au restaurant. Et bien, ce sont des restaurants pour les touristes. C'est ce que je ressens. Souvent, la qualité n'est pas terrible. [rires] Dans nos moyens, j'entends. Effectivement, il y a sûrement de très bons restaurants. Mais ceux où nous mangions chaque mois n'avaient rien d'extraordinaire, et j'avais l'impression que nous étions un peu traités comme des touristes. Et pourtant, des gens du cru choisissaient les restaurants : on ne peut pas dire qu'en plus il s'agissait de mauvais choix. Bien sûr, parfois, lorsque je suis pressée, je prends le chauffeur — puisque nous disposons de chauffeurs — mais dès que j'en ai l'occasion, je marche depuis l'Hôtel de la Région jusqu'à la gare. Je marche ou je prends le tramway, et je vois une population très mixée, mais je ne vois pas quelque chose qui explose en termes, je dirais, de richesse non pas financière, mais culturelle. Enfin, voilà, je ne la ressens pas comme une métropole, et en même

temps — c'est ce qui me surprend —, lorsque j'arrive à la gare — pour reparler des gares rapidement — je ne vois nulle part que c'est une métropole européenne. J'arrive à la gare, je traverse la gare : la présence du Parlement européen est totalement... « ignorable » ? Je ne sais pas comment on peut la qualifier... C'est-à-dire que si l'on n'a jamais dit à quelqu'un que le Parlement européen est à Strasbourg, il peut voyager, il peut visiter toute la ville de Strasbourg en ignorant totalement que le Parlement est là. Je le ressens ainsi. Je me trompe peut-être, ce n'est qu'un ressenti.

LD. Mais c'est un ressenti qui n'est pas inintéressant. Vous êtes une usagère occasionnelle, pour ainsi dire, une personne qui est de passage, et donc c'est d'autant plus intéressant de voir la perception que vous avez de la ville justement, et de la manière dont elle met, ou non, ses atouts en valeur.

MG. J'ai visité le Parlement européen puisque la Région, à notre arrivée, nous a organisé une visite. Et lors de celle-ci, les personnes qui nous ont fait visiter le Parlement, élus et autres, nous ont dit que la Ville de Strasbourg n'a jamais valorisé le Parlement européen, et en même temps ne l'a jamais accompagné. C'est-à-dire qu'elle n'a pas organisé — alors cela n'a pas de rapport avec les transports, mais peut être que si — un environnement autour de ces personnes qui arrivent lorsque le Parlement siège, pour les accompagner et les accueillir avec bienveillance. Par exemple : une centrale de réservation d'hôtel, une offre de transport, une offre de visites touristiques, etc. Quand ces gens du Parlement arrivent en ville, il faut que la ville les accueille avec bienveillance. Et à les entendre, il semblerait que cela n'a jamais été le cas, ils se sont dit être ignorés par la Métropole de Strasbourg, être comme en apesanteur. Et c'est pour cela... Non, je retire ce que j'ai dit, ce n'est pas pour cela, mais vous voyez bien à quel point ils renâclent à venir à Strasbourg... S'ils avaient l'impression d'arriver comme des hôtes que l'on accueille avec plaisir, je pense qu'ils ne renâcleraient pas... Parce qu'effectivement, il y a les eurodéputés, mais il y a, en même temps, tous les staffs autour...

LD. Et cela en fait du monde !

MG. Exactement... Un monde pas réellement reconnu, pas réellement considéré comme les invités prestigieux qu'ils sont. Alors que l'expression « Alsace européenne » est partout dans la bouche des gens, mais ne se traduit pas en termes de services. Enfin, j'ai envie de le dire comme cela.

Alors, la métropolisation, c'est cela. C'est la densification des réseaux, pour répondre à une population toujours plus importante. Ce rayonnement, je ne le ressens pas au niveau de la ville de Strasbourg, mais il existe peut-être pour les autres villes ! Pour Paris, pour Francfort, pour Zurich, etc. Peut-être que Strasbourg est réellement au cœur de ce réseau-là. Je ne sais pas si c'est un vrai cœur ou s'il s'agit plutôt de quelque chose d'un peu plus dépressif. Ce que je dis n'engage que moi ! Donc, la densification des réseaux et, ce que j'ai envie de dire, pour une métropole, la gare est la plus grande entrée de ville. Et la gare étant l'entrée de ville, si l'on compte — nous l'avons fait pour Nancy avec des enquêtes ménages déplacements — le total des arrivées à chaque grand boulevard par exemple, l'on se rend vite compte qu'il n'y a pas une entrée de ville qui amène autant de population le matin que la gare. Donc, la gare étant l'entrée de ville, elle doit déboucher sur un cœur de ville où il doit y avoir tous les services attendus. Chez nous, par exemple, pour accéder au Centre hospitalier régional universitaire (CHRU), il faut monter à Brabois. Depuis la gare, il faut donc effectivement taxis, autocars, etc., à cela s'ajoutera aussi un tramway. En même temps, il faut les faire arriver au cœur de la cité, à proximité de la gare, pour que les personnes qui débarquent de la ruralité après un trajet en train, parfois en bus et en train, puissent arriver et trouver à proximité tout ce dont elles ont besoin. Certes, les étudiants sont mobiles, mais pour les personnes qui sont moins autonomes, je dirais, c'est plus compliqué. Or, lorsque l'on arrive en gare de Strasbourg, autour de la gare par exemple, hormis les Halles, il n'y a tout de même pas grand-chose. Ce ne sont pas des quartiers comme dans le temps. Autrefois, les quartiers de gare n'étaient pas toujours

très fréquentables. Aujourd'hui, au cœur d'une métropole, il faut vraiment trouver un cœur. Or l'on a construit les grandes institutions à l'extérieur... Mais bon, tout le monde n'y va pas toujours.

Pour des villes moyennes, ces quartiers de gare — qui sont un peu disqualifiés parfois, voire un tout petit peu à l'extérieur du cœur de ville — sont retravaillés pour que la gare soit animée avec les services nouveaux qui arrivent : il y a des Maisons de Santé, il y a des Maisons France Service, etc. Parfois, pour les gares qui n'ont plus de rôle de guichet, l'on peut voir s'installer des associations... Et l'enjeu de ces pôles d'échanges multimodaux (PEM) est d'en faire des interfaces avec le cœur de ville. Il faut absolument que l'on refasse cette couture-là. Et donc pour nous, une métropole, c'est avant tout une arrivée dans la ville, un accès à la ville dense, où l'on trouve à proximité de la gare de multiples services ainsi que toutes les correspondances pour pouvoir se rendre à tous les points d'intérêt nécessaires.

Donc plus il y a métropolisation, plus l'offre en transport public est dense, et plus on la met en correspondance avec l'offre ferroviaire, par exemple. Et sur le PEM — gare basse ou pas gare basse —, on trouve tous les modes de mobilité active, propre, décarbonée, etc., et l'on tend de plus en plus vers des hubs multimodaux.

LD. Selon vous, en matière de mobilité, à quels enjeux la métropole, l'aire urbaine transfrontalière et la région sont-elles confrontées ? À quels enjeux est confronté le ferroviaire au niveau national, régional ou local ? [\[35:38\]](#)

MG. Donc ce que j'ai évoqué précédemment, ce sont un peu les enjeux de la question 6. Si je prends la question 7 : les enjeux du ferroviaire aux niveaux national, régional, local, bassin de vie... Si l'on est à l'échelle du bassin de vie, c'est ce que j'ai dit. Sinon les enjeux auxquels est confronté le ferroviaire au niveau national et au niveau régional... Vu l'état des infrastructures, j'ai envie de dire que c'est le premier point. Comment le ferroviaire perdure-t-il vus les changements de modes de déplacements, le télétravail, les formes de mobilité qui se substituent, etc. ? Comment aura-t-on les moyens de continuer à densifier l'offre ferroviaire, que ce soit le TGV, les TER ou autre... ? Aujourd'hui, l'Est Républicain a publié un grand article que je viens d'envoyer à Adeline. Le titre : « De grosses inquiétudes sur le TGV Nancy-Paris ». Après ce plan de transport adapté pour lequel nous avons vraiment réduit les dessertes — tout simplement parce que les trains ne sont remplis qu'à 40,0 % et qu'il faut parfois en envoyer moins —, comment a-t-on les moyens de poursuivre la maintenance, la régénération — parfois — des infrastructures, le renouvellement du matériel roulant... ? Je dirais que ce sont là les enjeux qui planent sur nous. Alors les politiques qui font de la politique auront beau dire : « On se battra pour garder toutes les dessertes TGV vers Paris, etc. ». On sait pertinemment que ce n'est pas nécessairement réaliste. L'enjeu est celui-ci. Tout notre système est construit pour densifier les heures de pointe. Surtout au niveau régional, mais aussi sur l'accès aux villes, au local. Je pense que l'important était que les gens puissent gagner leur lieu de travail et tout a été construit autour de cette cela. Nous sommes aujourd'hui face à une saturation énorme, par exemple vers le Luxembourg sur notre sillon lorrain, et je pense que sur toute la partie Champagne-Ardenne, l'attractivité de l'Île-de-France se caractérisait par des trains qui se remplissaient au fur et à mesure jusqu'à arriver à saturation. C'est pour cette raison que nous, Région Grand Est, avons refait des arrêts, par exemple à La Ferté-sous-Jouarre, à la demande de Valérie PÉCRESE, présidente de la Région Île-de-France, pour décharger un peu les trains de la région parisienne. Nous arrivions là en soutien.

LD. Face à ces enjeux, de quels outils (normatifs, opérationnels, autres...) disposez-vous ? Quelles difficultés rencontrez-vous ? [\[38:07\]](#)

MG. Donc tout a été fait ainsi. Les heures de pointe se sont dégonflées, et vont probablement continuer à se dégonfler avec le télétravail, qui doit permettre de lisser le trafic : c'est-à-dire que si l'on ne travaille

plus, par exemple, que de 10 h à 16 h, toute la demande ne sera pas concentrée sur la plage 17 h-19 h. Petit à petit, avec le télétravail, nous allons pouvoir dire aussi, non seulement que l'on ne travaille plus au bureau qu'un jour sur deux, mais aussi, peut-être, sur des tranches différentes de la journée. Donc les horaires de pointe vont se dégonfler. Toutefois, les abonnés du pendulaire, c'est certes la population et la fréquentation la plus importante, mais aussi celle qui ramène le moins d'argent.

Celui qui ramène de l'argent, c'est l'utilisateur occasionnel. Nous avons deux types d'occasionnels. Il y a les gens qui vont faire du loisir et du tourisme en journée, qui vont faire leurs courses à Strasbourg et qui prennent le TER à partir de Haguenau, par exemple. Comme ils sont occasionnels, ils payent un tarif — tout de même le moins cher de France — mais qui est un tarif qui n'est pas au coût de l'abonné — qui ne paye pour ainsi dire presque rien —. S'ils prennent une carte de fidélité : bon, d'accord, nous allons y réfléchir aussi, nous allons peut-être simplifier les cartes de fréquentation, les cartes d'accès. Eux, ils sont prêts à payer une fois de temps en temps un tarif à peu près normal. Et surtout, il y a les tarifs payés par les entreprises pour les cadres supérieurs qui vont faire des séminaires, qui irriguent la France en journée. Et comme ce sont les entreprises qui payent, ils payent ce tarif sans problème. Donc la majorité des ressources vient des occasionnels.

Et jusqu'à présent, nous n'avons jamais travaillé sur cette question. L'objectif, c'est de changer effectivement notre mode opérationnel, et de diminuer, je dirais, cette exploitation maximum de l'ensemble des véhicules roulants de l'ensemble des sillons sur les heures de pointe, pour la rediffuser sur du cadencement à la journée de manière à ce que le cadencement à la journée fasse que les gens aient un accès simple. De la même manière, l'on pense à une carte de fidélité demi-tarif pour tout le monde. Dès que l'on se dit que l'on va voyager plusieurs fois, l'on achète cette carte de fidélité. Première chose, c'est plus incitatif, et l'on se dit : « Autant prendre le train ! ». Ensuite, deuxième chose, elle donne l'impression de faire une affaire, vu que c'est demi-tarif. Enfin, troisième chose : si l'on sait que le train passe à la demi-heure, ou toutes les heures à 15 h 10-16 h 10 — etc., et qu'il revient tous les jours à 17 h 14-18 h 14 — etc., on l'a une fois en tête et l'on ne s'inquiète plus. Si l'on en rate un, l'on sait qu'il y en aura un dans la demi-heure suivante si l'on se trouve dans les zones denses, ou à l'heure suivante... Donc ce n'est pas grave. Il faut donc que l'on retravaille de manière totalement différente.

À ce moment-là, dans le développement de dessertes supplémentaires, quelle est l'horreur ? L'horreur, ce sont les péages. Je pense qu'Adeline a dû vous le dire, **puisque lorsque la SNCF est devenue une société anonyme, l'État a repris sa dette, et en échange a demandé de SNCF Réseau de se remettre à l'équilibre d'ici 2024. à ce titre nous sont proposées des augmentations du taux de péage.** Je pense qu'Adeline a dû vous le dire. En 2021, nous avons réussi à les esquiver en disant qu'avec la pandémie ce n'était franchement pas possible. En 2022-2023, nous serons sur des augmentations de péage entre 2,2 % et 3,0 %, je crois, sur chaque année. C'est insupportable, sachant que l'inflation n'est pas à ce niveau, et qu'en plus, nous avons signé le pacte avec l'État, qui nous demande de ne pas augmenter nos dépenses de fonctionnement de plus de 1,7 %... Donc c'est insupportable. Et nous leur expliquons que si l'on met beaucoup plus de dessertes dans la journée, ils auront plus d'utilisateurs et donc plus de rentrées d'argent... Donc qu'ils fassent un effort sur les péages, et que sur toute desserte nouvelle, qu'ils nous mettent un péage minimal puisque cela ne leur coûte pas plus que le train roule ou qu'il soit arrêté : le train, nous l'avons payé, l'investissement, nous le portons, et au moins les conducteurs sont utilisés en journée plutôt que de n'avoir rien à faire sur de grandes périodes.

Donc on leur explique que l'on est gagnant-gagnant, mais que par contre, si l'on monte les péages, nous serons contraints de monter les tarifs, et que si nous sommes obligés de monter les tarifs, il y aura moins d'utilisateurs, et que de toute manière, il y aura moins de trains. Et donc ils toucheront moins de

péages. Nous leur expliquons en quoi c'est perdant-perdant. J'ai participé à un séminaire avec la Région Occitanie, où réellement, il s'est dit que multiplier les dessertes en heure creuse, ce n'est pas perdre de l'argent, puisque le train, de toute façon, on l'amortit déjà et que cela nous coûte juste le carburant, je dirais. C'est tout, puisque les grosses dépenses, ce sont les investissements sur le train. L'on ne va pas user beaucoup plus les voies.

LD. Et dans cette relation que vous avez... [44:24]

MG. Quand nous aurons la gestion de nos lignes ferroviaires — puisque nous en avons fait la demande — et bien au moins, nous pourrions fixer nos péages. C'est aussi une liberté que nous aurons.

LD. D'accord. Et cette prise en charge de la gestion est prévue pour quand ? [44:36]

MG. Eh bien, nous la demandons... Aujourd'hui, j'ai eu un message disant que les personnes qui ont répondu à l'appel d'offres demandent à visiter la ligne Nancy-Vittel, puisque c'est la première sur laquelle nous aurons les deux compétences : régénération de l'infrastructure et gestion de l'exploitation. La SNCF a fermé cette ligne de manière arbitraire en 2016, c'est-à-dire pendant notre mandat, en décembre 2016... Nous étions furieux. En principe — mais nous verrons bien l'impact de la pandémie — en principe, nous devrions avoir le retour du train début 2025, c'est-à-dire qu'au service annuel de décembre 2024, le train reviendrait.

Actuellement, nous travaillons sur la nécessité de fermer... Alors, entre Nancy et Vittel, le train n'y roule plus pour le moment, mais il y a des passages à niveau et ces passages à niveau, pour des raisons de sécurité, ne doivent plus exister. Donc nous travaillons avec chaque commune, et avec les agriculteurs — il y a soixante-quatre passages à niveau... —, pour faire des contournements, pour faire des buses pour le bétail, pour faire des ponts-routes ou des ponts-rails lorsque la ligne est au cœur de petits bourgs... Nous en avons six qui sont au cœur des petits bourgs, entre Nancy et Vittel. Donc actuellement, nous travaillons là-dessus. Cela a un coût aussi.

LD. J'imagine, oui.

MG. Nous en sommes là. Ce sont les difficultés auxquelles nous sommes confrontées : le dialogue avec la SNCF et les coûts. Sinon avec SNCF VOYAGEURS, je crois que nous travaillons plutôt bien.

LD. Donc c'est avec SNCF RÉSEAU qu'il est le plus difficile de travailler ? [46:18]

MG. SNCF RÉSEAU, oui. Parce qu'elle est contrainte par sa dette, ou pour le moins par son équilibre. Et en même temps, Adeline a dû vous le dire, nous devons trouver 800 millions d'euros simplement pour remettre en état nos petites lignes avant 2028 ! Et donc, nous avons tout de même été les premiers à signer un protocole avec l'État en disant : « Nous le voyons bien que vous n'y arrivez pas sur la question des infrastructures ». Alors après, l'on va nous dire : « Vous avez baissé les bras, ce n'est pas à la Région de payer les infrastructures ! ». Non, ce n'est pas à nous de payer les infrastructures, **mais si les infrastructures sont défaillantes, ce sont des ralentissements sur les lignes, ce sont des trajets qui s'allongent, ce sont des gens qui en ont marre et qui reprennent leur voiture, et c'est la SNCF qui dit qu'il n'y a plus personne dans les trains et qui ferme la ligne. C'est un modèle non vertueux.**

Donc si l'on veut garder nos dessertes, il faut trouver 800 millions d'euros. Sur les toutes petites lignes qui font vraiment de la desserte fine, nous avons : « On s'en charge ». Et nous nous en chargeons grâce à l'ouverture à la concurrence, qui nous permet effectivement de les reprendre, d'en demander la gestion à l'État. C'est en cours, et sur les lignes qui sont des lignes moyennes, c'est le contrat de plan État-Région (CPER) qui a fixé les interventions complémentaires des trois parties prenantes : État, SNCF RÉSEAU et Région. Et sur les lignes qui sont vraiment de grandes lignes très structurantes, l'État s'en charge. Donc

nous nous sommes partagé la charge. Alors, c'est vrai que c'est baisser les bras... Mais il faut savoir ce que l'on veut ! Voulons-nous des moyens de transport développés ou voulons-nous laisser ce système pervers continuer à dégrader notre offre de transport ?

J'ai beaucoup parlé ! [rires] alors là, avec tout ça, vous avez beaucoup de choses pour répondre à la question 12 aussi : jusqu'à quel point y a-t-il convergence des systèmes, des intérêts et des stratégies entre les acteurs du ferroviaire, ceux de l'État, de la Région et ceux de la Métropole ? ...

LD. Tant mieux ! [rires] d'une certaine manière, vous avez aussi répondu à la question 9 : votre institution doit-elle faire face à ces enjeux seuls ou d'autres acteurs y sont-ils confrontés ? Ces enjeux permettent-ils des rapprochements, des collaborations ? [48:09]

MG. Oui, comme je l'ai dit, nous travaillons avec la SNCF, et avec l'État sur tout ce qui concerne les mobilités plus ferroviaires. Pour revenir un instant sur la question 6, à propos des mobilités métropolitaines... Il y a des éléments... Oui, les défis que nous avons à relever, ce sont la qualité du service, le maillage et l'accessibilité tarifaire. Ce sont vraiment les vrais défis premiers. La notion d'itinéraire, c'est comment, lorsque l'on est dans une métropole, une aire urbaine ou la région, comment l'on construit son itinéraire. Et là, maintenant, c'est le numérique qui nous rend de vrais services avec le calculateur d'itinéraire. Nous avons le FLUO. Parce que bon, c'est bien joli d'aller à un point, mais si l'on ne sait pas comment, après, l'on gagnera ce point d'accès... Enfin d'arrivée, l'on est embêté... Le calculateur d'itinéraire est quelque chose d'extrêmement important.

Donc qualité de service, maillage, accessibilité tarifaire. Et puis en transversalité : mobilité décarbonée et report modal, nous sommes vraiment sur ces deux grands axes-là.

Donc si je reprends très rapidement les enjeux. C'est l'enjeu lié à la pandémie — personne ne sait quels seront les usages de demain — : comment cela va-t-il se répartir, pour ainsi dire. C'est ce développement d'usage avec la bicyclette qui a l'air de s'installer sérieusement. Nous avons changé d'ère, nous avons changé de culture. C'est-à-dire que la bicyclette était le fait des jeunes. Avant que cela ne le soit, c'était le fait du rural, l'on se promenait avec son cageot sur la bicyclette... C'est devenu le fait des jeunes pour des raisons financières. C'est devenu la bicyclette des bobos avec la sensibilité écologique, etc., et ce sont les classes moyennes-supérieures qui se sont remises au vélo avec de supers équipements. [rires]

LD. C'est vrai. [rires]

MG. Et il faut que cela devienne la mobilité du quotidien. Autre enjeu, la place du télétravail. Ou la question des investissements, je l'ai dit, avec la baisse de ressources, de rentrées d'argent, mais aussi l'état de dégradation... Ce sont les enjeux auxquels nous sommes confrontés. Nous avons cette volonté de pousser au maximum les investissements : à un moment donné, il faudra que nous ayons un retour sur les recettes. Nous avons un peu de chance, les taux sont bas pour les investissements. Nous avons juste un peu de difficulté à la fois parce que nous sommes contraints, je l'ai dit, par le pacte qui limite notre capacité d'investissement, et les collectivités qui nous accompagnent, elles sont, elles, bloquées parce qu'il y a eu une baisse des dotations globales aussi, qui les a fragilisées. Donc le seul vecteur un petit peu positif, ce sont les taux bas.

LD. Revenons aux questions 8-9 : de quels outils (normatifs, opérationnels, autres...) disposez-vous pour faire face à ces enjeux ? À quelles difficultés êtes-vous confronté ? Votre institution doit-elle y faire face seule ou d'autres acteurs sont-ils confrontés ? [51:49]

MG. J'accélère. [RIRES]

Eh bien oui. Qu'avons-nous fait ? Nous avons décidé... Il y a eu récemment une réunion de Jean ROTTNER¹ avec Pia IMBS², dont l'enjeu était de dire conjointement avec Région-Eurométropole ce que nous pouvons partager ? Je le dis rapidement. Nous vérifions si nous avons un **niveau d'ambition commun par rapport aux mobilités** sur cette métropole, nous mettons en place une **méthode de travail** puisque vous êtes une nouvelle équipe à la tête de la Métropole strasbourgeoise. Nous essayons de voir comment nous pouvons travailler ensemble, et nous définissons une **stratégie** pour savoir comment financer les projets. Donc voilà par exemple comment nous travaillons avec une autre institution. Autre manière de travailler avec les collectivités autour de nous, les Grenelles, nous l'avons dit. Donc, pour le moins, j'ai vu l'origine du Grenelle du sillon lorrain avec l'arrivée d'Élisabeth Borne³ qui l'a lancé à Vittel en juin 2019. Et là, initiative unique de Jean Rottner, puisque l'on a tout de même organisé deux Grenelles sur les trois qui ont eu lieu : le Grenelle des Mobilités de Strasbourg, et Grenelle du territoire lorrain. Le troisième s'est tenu à Bordeaux. Donc l'initiative de Jean Rottner — qui était une initiative innovante — consiste à dire : « Jusqu'à présent, il existe des Grenelles de métropoles, mais il y a un vrai problème de saturation du sillon lorrain lié à l'attractivité du Luxembourg ». Avec une croissance forte. Je ne sais plus exactement, mais chaque jour il y a des personnes en plus et l'on doit être à cent dix mille personnes sur ce secteur transfrontalier. La projection est pratiquement doublée à un certain nombre d'années... Donc, quoi que l'on fasse au niveau des trains — puisque nous avons racheté sept trains à deux niveaux à la Région Normandie, nous allongeons les quais, nous renforçons l'électrification... — nous voulons passer réellement à un « réseau express métropolitain de sillon ». Il y a les services express métropolitains pour les métropoles qui sont des RER particuliers — . Nous voulons mettre en place un REM de sillon, et donc nous tenons absolument à passer à une desserte de type RER. C'est-à-dire qu'il va y avoir un train toutes les sept ou huit minutes. C'est quelque chose d'extraordinaire, à la hauteur de ce qui existe à Paris. Il faut que l'on y arrive. Donc Jean Rottner a lancé ce Grenelle pour réfléchir à comment désaturer le sillon lorrain. Et il l'a lancé vraiment dans cet esprit-là. Le Grenelle, c'était l'idée de prendre la mesure, ensemble avec toutes les collectivités du territoire lorrain, de leur capacité d'intervention sur les mobilités. Comment tirer le meilleur profit de cette offre pour effectivement arriver à offrir une alternative au problème de saturation ferroviaire ? Si cela continue comme cela, même si la pandémie a renversé un peu la vapeur, nous voyons bien que nous sommes dans une spirale inflationniste et que si l'on ne fait rien nous allons étouffer. Et quelque part, à un moment donné, le Luxembourg ne trouve plus la main-d'œuvre. Tout simplement.

Donc c'est un Grenelle très particulier, sur un territoire de sillon avec non pas avec un pôle central et une agglomération autour, mais plutôt une organisation multipolaire avec le Luxembourg, Metz, Nancy, Épinal. C'est totalement innovant dans cet esprit-là. Il y a eu un communiqué de presse le 19 mars 2021 avec tous les éléments sur ce Grenelle, sur le développement, sur les enjeux, sur le dialogue qu'il y a eu entre la Région et la Métropole de Strasbourg au sujet du REM et ce qu'il sera, avec la gare basse, avec les dessertes, avec le développement du transport routier en site propre, etc. Et il y a eu un communiqué de presse sur le Grenelle des Mobilités en Lorraine le 16 mars 2021. Pour celui-là, puisque je l'ai animé, il y a eu toute la société civile. Enfin, vraiment tous ceux qui sont intéressés : des usagers, des associations, des chercheurs, des universités... Nous avons proposé huit ateliers. Plus d'une centaine de personnes y ont participé. Ils ont abouti à neuf engagements :

1 Alors président de la Région Grand Est.

2 Présidente de l'Eurométropole de Strasbourg.

3 Alors ministre chargée des Transports.

- « Doter la Lorraine d'un réseau d'infrastructures de mobilités à la hauteur des enjeux de moyen terme et préparer les étapes ultérieures ».
- « Le réseau express métropolitain, jouer collectif pour porter un projet lorrain et transfrontalier » : construire un REM, etc.
- « Autour du REM, s'appuyer sur les gares pour irriguer le territoire » : comment diffuser et là, il s'agit de s'appuyer également sur les gares et les pôles d'échanges multimodaux.
- « Les mobilités lisibles, harmoniser et innover pour faire simple » : calculateur d'itinéraire, etc., les réseaux de professionnels, et puis la tarification, enfin, pour que ce soit réellement lisible.
- « Les mobilités pour tous, amener la mobilité pour accompagner les moins mobiles » : avec aussi les mobilités solidaires qui existent, dialogue avec le Département, avec les associations.
- « À vélo ou à pied, changer de braquer pour faciliter le quotidien » : donc comment permettre au vélo de devenir le vélo du quotidien sur tout ce territoire lorrain ?
- « La voiture partagée, massifier l'usage pour réduire la congestion et la pollution ».
- « Mobilitäten · Mobilités · Mobilitéés, favoriser les initiatives transfrontalières pour une stratégie commune » : là, il s'agit de travailler avec le Luxembourg sur des initiatives pour expérimenter des modes de fonctionnement mais expérimenter aussi des modes de financement entre une Région et un État, il y a de véritables difficultés juridiques.
- « Fret et logistique, coopérer et financer pour fluidifier et décarboner ».

Les ateliers se sont réunis deux-trois fois, et ont permis de faire émerger vingt-sept propositions. Les acteurs, nouveaux acteurs à la suite des élections des exécutifs de Metz, de Nancy, d'Épinal, de Thionville, etc., ont dit : « On ne peut pas faire l'impasse sur les infrastructures ». Les infrastructures n'étaient pas le sujet du Grenelle puisque l'on voit bien que le Grenelle, ce sont avant tout des mobilités décarbonées, le multimodal... C'est l'esprit quand même... Ils ont dit : « On doit se projeter sur les infrastructures ! ». Donc avec les exécutifs s'est ajouté un neuvième atelier sur les infrastructures avec une projection à 2030 et à 2050, pour essayer d'obtenir ce que nous n'avions pas vu sur l'autoroute, par exemple. Autour de la Métropole de Nancy, sur l'autoroute, les élus n'avaient pas réussi à se mettre d'accord. Après toute l'enquête publique, l'État a décidé que l'on ne ferait rien tant que les élus nancéiens n'étaient pas calés, et que l'on ferait le contournement de Thionville avec une concession, que l'on travaillerait sur la partie centrale en rajoutant une voie et que pour Nancy, l'on attendrait que cela soit mûr. Donc là, les nouveaux exécutifs ont dit que l'on ne peut pas rester ainsi.

L'atelier des infrastructures est arrivé à un consensus, globalement, mené par David Valence. Les gens se sont écharpés et s'écharpent, en particulier sur le problème de l'interconnexion, puisqu'actuellement la gare TGV Lorraine est une gare de betterave⁴ à Louvigny, à vingt-cinq kilomètres de Nancy, et que le TER

4 Les « gares betteraves », ou « gares de nulle part », sont des gares isolées, souvent construites en plein champ, le long de certaines lignes TGV. Elles résultent de batailles menées par des élus locaux qui voient en elles un espoir de développer leur territoire sur le plan économique. Dès lors, faute d'accords consensuels sur la localisation des points d'arrêt, et plutôt que d'opter pour une localisation plus centrale (comprendre urbaine), ces gares se retrouvent dans des territoires intermédiaires, où la seule interconnexion possible est par voie routière. On peut ainsi citer la gare de Lorraine TGV, à Louvigny (entre Metz et Nancy), ou la gare TGV Haute-Picardie (entre Amiens et Saint-Quentin).
Cf. URL : <https://www.urbaniste.com/les-gares-des-betteraves/>.

n'est pas connecté au TGV : l'on prend le TGV à Nancy sur une vitesse TER. Et quand l'on arrive seulement sur la ligne à grande vitesse, l'on peut effectivement partir. Donc les TGV partent de Nancy, partent de Metz, de Remiremont, d'Épinal, de Saint-Dié... mais nous n'avons pas d'interconnexion avec la gare TGV. Gare TGV qui ne dessert pas Paris, mais qui dessert toutes les autres lignes — Bordeaux, Nantes, etc. — et qui n'est pas interconnectée. Le problème, c'est que comme l'aéroport, elle est en Moselle, et que si l'on veut la connecter sur les lignes TER, il faut la mettre en Meurthe-et-Moselle : crime de lèse-majesté aux élus mosellans.

Donc cela n'est pas réglé. Nous ne parlons plus de gare de Vandières, nous parlons d'interconnexion maintenant... Nous allons essayer d'y réfléchir. Peut-être avec un tronçon nouveau, je n'en sais rien, mais pour le moins, ces ateliers-là, forment le contenu du Grenelle. Neuf engagements, vingt-sept propositions. Nous nous arrêtons parce qu'il y a les élections, et nous redémarrerons en septembre pour produire un livre blanc de ce que seront les mobilités de demain sur le territoire lorrain. Sur le territoire lorrain... On ne va pas parler de Région Lorraine, on n'est pas Alsaciens nous ! [rires]

Voilà, vous avez quelques informations sur les Grenelles. Je pense que vous en avez eu assez par rapport à la position de la Région, pour qu'il y ait réellement une ambition commune, une méthode de travail et la manière de financer ensemble. Nous ferons tout, nous, **pour augmenter nos dessertes de l'interurbain, pour améliorer les correspondances**... Alors, nous organisons un espace dans la gare... Là j'ai dans les rapports, la création d'un espace TER en gare de Strasbourg qui va être lisible, identifié, dans la partie la plus au Nord et qui sera vraiment identifié TER. Avec les outils TER, le calculateur d'itinéraire, la Carte Simplicité qui permet l'intégration des différents modes, les titres de transport.

LD. Bien, fantastique ! vous vouliez ajouter quelque chose sur un point ? [1:03:11]

MG. Je crois que je vous ai un peu dit tout ce que je pouvais vous dire. Je vous en ai déjà dit beaucoup... Ce que je ne vous ai peut-être pas dit... Sur la LOM... Juste en deux mots, nous avons fait toute une campagne, je vous l'ai dit, pour expliquer à toutes les communautés de communes par département : David VALENCE a fait les deux Alsaciens et les Vosges, moi j'ai fait la Meuse, l'Aube, la Meurthe-et-Moselle, la Moselle... Nous avons rencontré toutes les communautés de communes en webinaire, pour leur expliquer que l'intérêt de prendre cette compétence mobilité était de pouvoir bien connaître la demande de leurs habitants, et de développer des locations de vélos, s'ils le souhaitent. Les pistes cyclables, cela enlève de la voirie, donc ce n'est pas franchement un problème, mais au moins réfléchir aussi à comment les tracer. Du covoiturage, de la voiture partagée, et enfin tout ce qui pouvait mettre en place pour faciliter justement les déplacements des petites mobilités. Surtout le transport à la demande, parce que cela existe beaucoup...

Et s'il y a déjà du transport à la demande, s'ils ne prennent pas la compétence AOM, ils ne peuvent plus continuer à le faire. Il fallait aussi les alerter là-dessus — c'était le point important —, et que nous les aiderions sur les études. Mais que s'ils ne voulaient rien faire qu'ils aient pris la compétence leur permettait de faire des choses dans deux ans, dans trois ans, etc., en fonction des attentes. Et qu'en même temps, s'il ne la prenait pas, ils ne pourraient plus la prendre, sauf s'ils changent de périmètre. C'est-à-dire s'ils rentrent dans un syndicat mixte ou dans un PÉTR. Et à ce moment-là, ils pourraient la reprendre, sinon c'était fichu. Mais qu'en même temps, nous ne leur retirions, rien, c'est-à-dire que s'ils ne demandaient pas la compétence transport scolaire ou la compétence interurbaine, nous continuerions comme avant, et que s'ils la demandaient, cela ne nous arrangeait pas forcément, parce que s'ils la demandaient, il faudrait organiser des correspondances, que les enfants que nous transportons pour aller dans les lycées de leur communauté de communes, dans les collèges, changent de véhicule à la

limite de leur communauté de communes : cela n'a aucun intérêt. Donc nous ne nous retirerions pas, nous ne leur enlèverions rien.

Cela a été très dur : ils sont tellement méfiants qu'ils étaient persuadés que nous comptions leur jouer un mauvais tour. Mais pratiquement, tout le Grand Est a délibéré avant le 31 mars. Il y en a très peu qui sont restés méfiants, ils ont bien compris que c'était leur intérêt. Donc nous allons cheminer maintenant avec deux autorités : l'autorité structurante de la Région, et l'autorité des mobilités locales, je dirais, des Communautés de Communes. Avec un partenariat fort puisque c'est une obligation, et toujours la possibilité pour la Région de les accompagner dans l'ingénierie. C'est vraiment un élément extrêmement important.

Avec Adeline, vous n'avez pas dû parler de la LOM. C'est extrêmement important. La LOM permet aussi des transferts de données, etc., mais surtout : le pacte ferroviaire, l'ouverture à la concurrence... Pour tout ce qui est votre transfrontalier — du côté allemand, du côté suisse —, je pense qu'Adeline, je ne sais pas si vous lui avez posé la question... Dans ce qui relève de notre compétence sur l'agglomération de Strasbourg, et en particulier les transports interurbains, nous avons les lignes qui vont jusqu'à la frontière aussi, et nous les renforçons en bus à haut niveau de service sur des sites dédiés. La Région qui joue le jeu, c'est de notre responsabilité. Sur ces aménagements-là, nous allons jusqu'aux frontières.

Alors, les limites du texte de la LOM — et je l'ai dit par rapport à la prise de compétence —, c'est que, lorsqu'une communauté de communes va vouloir développer de la location de vélo, du transport à la demande, etc., elle a des moyens possibles financiers par la loi : le versement mobilité, qu'elle peut lever auprès des entreprises de plus de onze salariés. Toutes les communautés de communes n'ont pas des entreprises de plus de onze salariés en milieu rural, mais voilà, elles peuvent aussi grandir en termes de communauté de communes. Donc, elles ont un moyen financier qui leur est dédié pour pouvoir développer ces mobilités. Quand les Communautés de Communes ne prennent pas la compétence mobilité, la Région s'y substitue, sans moyens financiers supplémentaires.

LD. D'accord !

MG. La Région n'a pas le droit de lever le versement transport. Mobilité, plus exactement. C'est très injuste.

LD. En effet ! C'est problématique.

MG. Quelque part, pour la Communauté de Communes qui ne prend pas la compétence, la Région, décidera de faire quelque chose ou non, si elle le souhaite. Mais pour le moins, il ne pourra pas y avoir pression sur la Région, vu qu'il n'y a pas de contrepartie financière.

LD. L'on peut donc clore le chapitre loi d'Orientation des mobilités. Vous avez déjà abordé les questions du chapitre sur la démarche Grenelle des mobilités. Peut-être peut-on balayer rapidement le chapitre sur l'étoile ferroviaire de Strasbourg et le REM ? [\[1:08:44\]](#)

MG. L'étoile ferroviaire de Strasbourg, je ne la connais pas très bien... Le REM je l'ai dit, il est effectivement dans le Grenelle au regard de notre volonté de densifier notre offre... La diamétralisation... Alors la diamétralisation : je pense qu'Adeline a dû vous répondre, c'est comment désengorger la gare, aussi...

LD. Oui.

MG.... En faisant des lignes directes, à la fois pour moins concentrer de monde sur la gare et sur les gares routières. Quand l'on traverse effectivement la métropole sur une ligne directe, l'on n'est pas obligé de changer de véhicule, de trouver une correspondance. Donc moins de monde aussi dans la gare, c'est

aussi un élément important. L'on gagne du temps. Parce que la gare de Strasbourg, c'est un terminus quelque part : le train doit repartir dans l'autre sens. Si l'on avait effectivement des cabines à chaque bout, l'on peut repartir, mais autrement, il faut un retournement des trains. Donc la diamétralisation désengorge les voies, la gare et le centre-ville, et toutes les correspondances dans les gares routières, sur la Place de l'Homme de Fer, partout... Et l'on gagne du temps puisqu'il n'y a pas de changement. Sur l'étoile de Reims, par exemple, le principe a été de mettre en place le cadencement. Sur une ligne simple Metz-Nancy, lorsque l'on dit que l'on peut le faire à une fréquence de 7 à 8 minutes, ce sont des trains qui se croisent. Mais pour le cadencement d'une étoile ferroviaire comme celle de Reims, il fallait le voir, c'était une forme de pendule avec les lignes à 3 minutes, le train qui part de x pour aller à tel endroit... à 14 h 04, c'est celui-là, à 14 h 06 c'est celui-ci, etc. C'est phénoménal, du cadencement sur une étoile ferroviaire, et c'est fascinant les graphiques qui ont permis de poser le cadencement sur l'étoile de Reims. En jouant en plus sur les arrivées en Gare de l'Est, en jouant aussi sur le transfrontalier vers la Belgique. Enfin, voilà c'est fascinant. Cela s'est fait, je ne sais plus... Il y a deux ans, deux ans et demi. Et l'on traverse Reims et son agglomération beaucoup plus vite grâce à la diamétralisation, c'est une évidence.

Le schéma directeur, je ne le connais pas bien...

Qui porte le REM strasbourgeois ? C'est l'Eurométropole, accompagnée par la Région pour ce qui est sa partie en tant qu'autorité d'organisatrice, portée dans le cadre du Grenelle. Cela associe effectivement d'autres acteurs : l'État, forcément, ne serait-ce que parce qu'il y a le CPER. Cela associe la SNCF dans ses différentes composantes : Voyageurs, Réseau, Gares & Connexions. Les gares sont devenues autonomes. Elles prennent une place de plus en plus importante, et c'est bien aussi que les gares retrouvent une vie parce qu'elles ne sont plus réellement en priorité des guichets. Alors, l'on permet tout de même toujours aux habitants des petites villes, dans les bureaux de tabac, parfois dans les mairies, de continuer à acheter des titres de transport. Mais nous leur disons aussi que sur un coup de téléphone, elle le reçoive dans les deux jours. Il faut juste pouvoir l'anticiper. C'est là le souci.

Où en sommes-nous dans le phasage ? Le phasage pour l'instant n'en est qu'aux études, en ce qui concerne Strasbourg :

- Une étude d'exploitation « micro », portant sur toutes les branches de l'étoile ferroviaire, avec comme but l'approfondissement des conclusions de l'étude de capacité.
- Une étude sur l'impact du positionnement des installations liées au matériel roulant. C'est aussi un vrai souci, parce qu'il faut effectivement le ranger, ce matériel roulant.
- Une étude exploratoire des infrastructures recrée en ligne visant à identifier les aménagements nécessaires à la mise en œuvre de l'offre de transport sur les axes : (1) Strasbourg-Kehl, avec création d'une halte ferroviaire à StarCoop (voilà le volet transfrontalier sur la question 23, me dit-on), (2) Strasbourg-Molsheim-Saales, (3) Strasbourg-Bischheim et (4) Strasbourg-Haguenau-Sarrebourg.
- La dernière étude, c'est une étude d'émergence du projet de développement de la gare de Strasbourg.
- Donc nous en sommes vraiment en phase d'études.

LD. Une étude d'émergence... c'est-à-dire ? [\[1:13:48\]](#)

MG. Je pense qu'il s'agit de la gare articulée avec ce qui va être le pôle d'échange multimodal, c'est-à-dire

soit en gare basse, ou à côté de la gare de Strasbourg puisque pour l'instant l'on repense l'implantation. Donc comment vont s'articuler effectivement ces développements-là ?

D'ailleurs, pour revenir rapidement sur le rôle des gares... Évidemment, je ne vais pas le détailler. Il est complètement différent. Je l'ai dit, la gare de Strasbourg est le point d'entrée de toutes les personnes qui arrivent, donc il faut qu'elles se sentent accueillies. Il faut qu'elles se sentent informées. Il faut qu'elles se sentent accompagnées. C'est-à-dire que l'on est vraiment sur le développement des services en gare. Les autres gares des petites villes doivent être remises aux mains des collectivités locales. Je pense qu'il est extrêmement important que les mairies les rachètent et qu'elles en fassent des lieux de vie qui soient des interfaces avec leur territoire, c'est-à-dire que cela va être des SAS avec des horaires de service qui peuvent être complètement différents : associatives, médiathèque, maison de santé, maison France Service... La gare de... Je ne sais plus comment elle s'appelle d'ailleurs, juste au sud de Metz : elle est devenue une maison France Service, c'est-à-dire qu'elle a toutes les administrations de l'État qui sont dedans, et en même temps de l'associatif. Elles ont deux animateurs : il y a deux personnes qui se relaient, qui sont des services civiques et donc si la dame ne sait pas acheter son ticket, elle peut se faire accompagner. Cela devient un lieu de vie, d'interface entre la commune et le transport.

Et pour la gare basse... Alors nous ne savons pas trop. Il faut que la gare basse soit articulée sur l'A35 qui deviendra une voie urbaine. Cela veut dire qu'elle soit une gare routière. Nous y avons travaillé... J'ai assisté à des séances avec l'exécutif précédent de l'Eurométropole sur la requalification de l'A35. J'ai encore dans les dossiers les financements apportés par la Région et l'appui apporté par la Région sur la requalification de l'A35. Là aussi, c'est un élément... La gare basse est intéressante justement parce qu'elle est articulée à l'A35 et qu'elle permettrait de faire du rabattement vers des mobilités douces. Si réellement l'A35 devient un mail piétonnier et cyclable, etc., et puis des véhicules qui se déplacent non pas dans L'Express, mais dans les déplacements traditionnels, l'articulation comme pôle d'échange multimodal et son emplacement sont quelque chose de très judicieux, j'ai envie de dire. Après s'ils veulent effectivement faire une gare routière juste au sud de la gare, à côté de la gare, je ne sais pas. Il y a du foncier, on dirait. De toute façon, ce sont des projets à long terme.

LD. Je pense qu'on a fait le tour. Quelle heure est-il ? J'espère ne pas vous avoir retenue trop longtemps ! [\[1:17:41\]](#)

MG. Non, ne vous inquiétez pas, ma prochaine réunion n'est pas tout de suite. C'était un peu le foutoir, désolé.

LD. Non, c'était très intéressant, notamment ce que vous avez dit sur le Grenelle du sillon lorrain.

MG. C'est aussi cela qui fait le Grenelle : c'est avant tout un lieu d'échange et de recherche de solutions consensuelles entre les collectivités qui souvent sont soit dans la rivalité, soit à vivre chacune leur vie. [discussions diverses] Merci à vous pour vos questions. Bonne journée. Au revoir.

LD. Bonne journée à vous. Au revoir, Madame. [\[1:22:15\]](#)

[\[Fin de l'enregistrement\]](#)

021

ALAIN JUND

VICE-PRÉSIDENT DE L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG CHARGÉ DES MOBILITÉS
20 AVRIL 2021, DE 15H30 À 16H30

[\[Début de l'enregistrement\]](#)

Questions retenues
non communiquées

LD. Bonjour.

AJ. Bonjour !

LD. Comment allez-vous, Monsieur JUND ?

AJ. Écoutez, très bien, très bien ! Il fait beau, il y a du soleil. Ce matin, c'était la brume, on ne voyait pas la cathédrale, maintenant on la voit !

LD. Effectivement.

AJ. Alors j'ai vu que votre questionnaire est conséquent !

LD. Nous ne sommes pas obligés de répondre à toutes les questions, ne vous inquiétez pas. [\[rires\]](#)

AJ. Non... Cela ne me fait pas peur du tout ! Donc vous êtes de l'École d'architecture ? Ou de l'INSA ? Enfin, je pense que c'est l'École d'architecture, c'est bien cela ?

LD. C'est bien cela, oui. Le laboratoire auquel j'appartiens est à cheval entre les deux établissements.

AJ. D'accord. En tout cas, c'est un sujet... Je ne dis pas seulement qui m'intéresse, mais sur lequel je travaille tous les jours. Et notamment, de manière un peu plus récente, sur le volet ferroviaire. Mais nous y reviendrons. Dites-moi comment pouvons-nous nous lancer.

LD. Très bien. Nous pouvons commencer par caler une durée : 14 h 30-15 h 30. Cela vous convient-il ?

AJ. Tout à fait. Je vous laisse la maîtrise du temps.

LD. Je tâcherai de nous y tenir dans ce cas. Pas de souci.

AJ. C'est un risque, c'est un risque, je sais... [\[rires\]](#)

LD. Concernant les questions, y en a-t-il en particulier auxquels vous souhaiteriez répondre ? Ou ne pas répondre ?

AJ. Non, je ne pense pas qu'il y ait de sujet tabou, d'une part. Après, il y en a peut-être certaines pour lesquelles je suis moins à l'aise, notamment sur la gouvernance ferroviaire. S'agissant de la gouvernance au niveau régional, avec la Région, cela se passe plutôt bien. **Avec la SNCF, on ne sait pas trop à quel Saint se vouer... Mais j'en reparlerai parce que j'ai découvert il y a trois jours dans Rue89 Strasbourg, un projet de réorganisation totale de la gare de Strasbourg. Je pense que dans la maison ici personne n'a été mis au courant. C'est d'autant plus fâcheux. Je pense que je vais avoir une expression publique prochainement : je trouve que ce n'est pas très acceptable, surtout à un moment, nous y reviendrons, où nous travaillons sur le réseau express métropolitain, sur l'augmentation à la fois du cadencement, de l'amplitude et donc du flux de passagers qu'il va y avoir dans la gare. Et puis l'on nous dit : « Nous on va faire du commercial et de la terrasse ». C'est assez difficilement compréhensible.**

LD. Oui, vous n'êtes pas le seul à le dire. La SNCF est un peu une hydre.

AJ. Ah oui, oui, oui ! Lorsque l'on s'adresse à l'une, l'on ne sait pas trop si l'on s'adresse aussi à l'autre. Lorsque l'on s'adresse au ministère, officieusement l'on nous dit : « Olala, voyez avec Bercy ! ». Voilà, c'est quand même assez compliqué.

LD. Très bien. Nous allons essayer de passer assez peu de temps sur les questions introductives. Je me suis permis d'en sélectionner quelques-unes parmi la trentaine du questionnaire. Ainsi, nous aurons un peu plus de temps sur d'autres questions sur lesquelles vous pourrez développer. Pourriez-vous s'il vous plaît vous présenter vous et votre institution, l'eurométropole de Strasbourg ? [05:26]

AJ. L'Eurométropole de Strasbourg (500000 habitants, 33 communes) est autorité d'organisatrice de la mobilité — nous reviendrons plus tard sur la LOM —. Je suis vice-président chargé des mobilités, des déplacements, des transports et de la politique cyclable depuis le mois de juillet 2020. Mais c'est vrai que les questions de mobilité sont des sujets qui m'ont toujours assez intéressée, au-delà de cette responsabilité-là.

LD. C'est votre premier mandat dans l'exécutif ?

AJ. Olala ! C'est compliqué, vous savez ? [rires] J'ai été pendant deux mandats adjoint au maire de Strasbourg à l'urbanisme, et j'ai été, pendant trois ans et demi, vice-président de l'Eurométropole à la transition énergétique et du climat. Et comme l'ensemble de mes collègues écologistes, j'ai démissionné de ces responsabilités lors, de la phase de mise en œuvre opérationnelle du grand contournement ouest (GCO), dans la mesure où le président de l'Eurométropole de l'époque avait pris une part active à la mise en œuvre de cette autoroute (qui devrait entrer en service au début d'année prochaine), même si ce n'était pas de sa compétence directe.

LD. D'accord, donc c'est la première fois que vous avez ce portefeuille mobilité ? Et en matière de mobilités et de portefeuille, vous l'avez dit, vous avez une palette assez importante de compétences ou de sujets qui vous sont afférés. Pourriez-vous nous en dire deux mots, de manière assez rapide ? Quels sont les types de projets que vous menez, par exemple ?

AJ. Alors c'est vrai que dès le mois de juillet, nous avons fixé les mobilités dans la feuille de route — au-delà des questions d'urgence climatique et autres — comme la priorité à la fois politique et financière — et donc budgétaire — de ce mandat. Nous pourrions peut-être y revenir : cette priorité se décline sur quatre ou cinq axes qui sont les suivants.

Le premier, alors c'est aussi du fer, ce sont trois nouvelles lignes de tramway sur l'agglomération, pour un investissement de près de 230 millions d'euros.

Le second volet, tout à fait à l'opposé du précédent, consiste en la généralisation du transport à la demande (TAD), parce qu'il faut avoir des infrastructures structurantes, mais il faut aussi faire du transport dans la dentelle — j'utilise volontiers ce terme-là —. Aujourd'hui, le TAD s'est généralisé le 1^{er} mars, avec la période liée à la crise. Mais en tout cas pour vraiment faire territoire, la mobilité ce n'est pas seulement « transporter » entre guillemets des personnes, c'est aussi faire territoire sur un certain nombre de choses.

Le troisième volet de cette démarche au niveau des mobilités, nous y reviendrons, c'est le réseau express métropolitain (REM). Pour parler du ferroviaire, nous avons la chance sur l'agglomération d'avoir treize gares, si je compte bien. Ce patrimoine, cette possibilité, cette infrastructure est sous-utilisée chroniquement.

Le quatrième volet se concentre sur la politique cyclable avec des investissements — alors quand je dis investissement, c'est avec la mise à niveau d'un réseau cyclable — qui vont être multipliés par quatre

par rapport au mandat précédent. Ils vont permettre, alors non pas de faire la quintessence de ce que nous voulions faire, mais tout de même 90,0 % de ce qui répond aux enjeux en matière cyclable, à la fois au centre, dans la première couronne, dans la seconde couronne, mais aussi dans les relations avec les territoires extérieurs à l'Eurométropole. Parce qu'aujourd'hui, nous ne pouvons plus travailler replié sur nous-mêmes, et ce que l'on peut appeler la zone de pertinence du vélo va bien au-delà du périmètre de l'Eurométropole.

Et puis il y a un cinquième volet qui est de nature un peu différente. C'est la question de la tarification des transports collectifs. Moi, je ne suis pas favorable aux transports gratuits pour tout le monde, à tout moment, etc., parce que l'essentiel, c'est la qualité d'un réseau : la densité, la fréquence, le cadencement, l'amplitude, etc. Et cela demande des investissements et des coûts de fonctionnement assez importants. Donc nous ne sommes pas partis sur la gratuité totale. Nous sommes partis sur la gratuité pour les moins de 18 ans, qui va être mise en œuvre le 1^{er} septembre, et une mise à plat de la tarification solidaire pour que la contribution de tout un chacun soit fonction de sa capacité contributive, comme parlent les technocrates de l'impôt, ou les militants de l'impôt. Je suis un militant de l'impôt.

Voici nos cinq axes. Il y en a d'autres aussi, mais ce sont vraiment ceux-là qui contribuent à redonner vraiment, je pense, une nouvelle étape au transport collectif sur l'agglomération. D'autant plus qu'au-delà de l'urgence climatique, nous faisons aussi face aux enjeux de santé publique et de qualité de l'air. Aujourd'hui sur l'agglomération qui fait cinq cent mille habitants, deux cent vingt mille sont sur des seuils supérieurs au seuil de l'OMS. Je ne parle pas des seuils de l'Union européenne. D'autant plus qu'il devrait y avoir un alignement des planètes, que les normes européennes devraient rejoindre les normes de l'OMS. Donc voilà un peu la configuration générale de ces orientations. Ce sont des politiques prioritaires et des investissements majeurs à la fois pour le droit à la mobilité, mais aussi sur les enjeux de qualité de l'air et de santé publique.

LD. D'accord. Question un petit peu aux antipodes, mais pas vraiment : en tant qu'élu à la mobilité, comment abordez-vous la question de la métropolisation ? [13:22]

AJ. Je parle plus volontiers d'aménagement du territoire que des enjeux de métropolisation, et donc plus sur les questions d'équilibre des territoires que sur les questions de métropolisation. L'on sait aujourd'hui que les emplois, les connaissances, les pôles culturels sont globalement dans les métropoles, il y a un désengagement, une présence moins importante de l'état, des services publics, sur l'ensemble du territoire. Je ne veux pas faire de nostalgie de la DATAR, mais c'est à cela que l'on assiste tout même. La métropolisation s'est accentuée. Est-ce une bonne chose, ou est-ce une mauvaise chose ?

Il y a des choses inexorables, lorsque l'on parle université, connaissance, emplois qualifiés... Mais il y a aussi tous les déséquilibres du territoire qui se développent : nous le voyons en Alsace, entre Strasbourg, Colmar, Mulhouse, il y a toute la plaine du Rhin. Mais lorsque l'on regarde ce qu'il se passe dans un certain nombre de vallées, que ce soit la vallée de la Bruche, l'Alsace Bossue, la vallée de Masevaux ou même le Sundgau... Mais le Sundgau est tellement rattaché à la Suisse en termes d'emplois que ce sont des configurations différentes. Il faut que l'on se pose des questions : des transports en commun performants accroissent-ils ou non la métropolisation et les besoins en aménagement du territoire ? Lorsqu'en un quart d'heure l'on peut aller de Strasbourg à Molsheim, cela veut dire que l'aire de vie ou le bassin d'emploi s'élargissent... Le bassin de vie plutôt que le bassin d'emploi. Vous le savez, aujourd'hui, dans le rapport domicile-travail, nous sommes sur des distances de plus en plus grandes. Cela fait maintenant tout de même trente ans que les choses s'accroissent de ce côté-là, avec à la fois le rôle de la voiture, les voies autoroutières, etc. Et quelque part aussi, c'est renforcé ou facilité par des transports collectifs performants. Prenons le TER : ma compagne a pendant quelques années travaillé à Mulhouse

et après à Sélestat, depuis Strasbourg. Mais elle n'a pu le faire que parce que le TER était performant. Qu'est-ce que cela implique en termes d'aménagement du territoire, en termes de rapport entre lieu de vie et lieu de travail, etc. ?

Il faut que l'on se pose ces questions-là, en termes d'aménagement du territoire, y compris en termes d'aménagement commercial, parce que le processus est encore surmultiplié au niveau de l'aménagement des zones commerciales. Nous le voyons bien autour de Strasbourg et dans certaines communautés de communes, entre la petite ville-centre et les autres communes. Cette question d'aménagement du territoire inclut celle de la place du service public, et de la capacité des institutions et des collectivités à réguler. Quand je dis réguler, j'entends à ne pas faire de dumping fiscal. Il y a toutes ces questions qu'il faut que l'on se pose sur la métropolisation, l'aménagement et l'équilibre des territoires, les rapports entre une agglomération comme Strasbourg et d'autres...

Juste pour illustrer — après je m'arrêterai peut-être sur ce sujet-là — j'ai été adjoint à l'urbanisme pendant douze ans. Il paraît que nous avons beaucoup bétonné à Strasbourg dans les années 2000. Je prends ma part, je n'ai pas de ce côté-là d'états d'âme... Nous sommes arrivés en 2008 à une situation telle que le fait de ne pas produire de logements à Strasbourg a renforcé et accéléré l'étalement urbain sur l'ensemble du département. Et donc à un moment, l'enjeu a été à la fois de trouver des logements, de produire des logements à Strasbourg et, quelque part, de dire : « L'étalement urbain, ce n'est pas la panacée ». Je dis cela en tant qu'écolo encore plus qu'autre chose. Donc on est toujours dans ce type d'équilibre sur les questions de densité urbaine, d'utilisation des terres agricoles... Je pense que l'on est sur ces questions, et donc aussi sur les enjeux de l'aménagement du territoire. Mais c'est vrai que de ce côté-là, le développement des transports collectifs a, je ne veux pas dire limité les dégâts, mais eu un autre impact : c'est qu'effectivement l'on pouvait avoir un emploi dans une commune — je pense à Strasbourg notamment — tout en pouvant habiter à vingt ou vingt-cinq kilomètres sans être obligatoirement tributaire de sa voiture. Là aussi, nous y reviendrons à travers le réseau express métropolitain.

LD. Effectivement, vous avez raison, l'aménagement du territoire et l'urbanisme sont des équations complexes avec des externalités que l'on n'est pas toujours en mesure de mesurer...

AJ. De mesurer et encore moins de maîtriser !

LD. Ces enjeux-là, en matière de mobilité, auxquels la métropole est sujette... Pourriez-vous un petit peu développer là aussi : le rapport entre territoires périphériques et métropole ? Les flux pendulaires peut-être ? Quels sont les gros enjeux auxquels la métropole est soumise ? [19:44]

AJ. Je reviens sur les questions de santé publique : aujourd'hui, aussi longtemps que l'on habite à quinze kilomètres de son lieu de travail, quand il se situe à l'intérieur de la métropole, cela produit beaucoup de déplacements, mais peu d'émissions de gaz à effet de serre. Lorsque l'on habite à Lauterbourg, à Sarre-Union ou à Schirmeck, et lorsque l'on fait des allers-retours quotidiens, il y en a peut-être beaucoup moins — encore que ce sont eux qui sont dans les bouchons — mais il a un taux important d'émission de gaz à effet de serre. Donc, ce que cela nous oblige à faire — et d'ailleurs les questions liées à la zone à faibles émissions nous l'imposent — c'est que **l'on ne peut pas travailler recroquevillés sur notre métropole : il faut que l'on travaille avec, à la fois, naturellement, la Région et la CEA, mais également avec l'ensemble des intercommunalités à proximité. Nous sommes d'ailleurs avec la Présidente de l'Eurométropole en train de faire la tournée de ces intercommunalités, à la fois pour expliquer la zone à faibles émissions, mais aussi pour trouver si ce ne sont des alliances objectives, au moins des modes de coopération sur les questions de transport collectif entre l'Eurométropole et les territoires**

périphériques ou au-delà. Parce que l'étoile ferroviaire qu'il y a autour de Strasbourg, c'est aussi cela. Et son développement, nous y reviendrons certainement après, va permettre à la fois à Strasbourg de jouer ce rôle de centre du bassin d'emploi, et va permettre à tous les territoires périphériques et au-delà d'avoir des vies de territoires où, certes, une part plus forte de l'emploi est ailleurs, mais tout le monde n'est pas bloqué pendant des heures et des heures sur les routes.

Donc ce sont aussi, je l'ai dit, des alliances objectives à trouver. Et aujourd'hui, nous avons intérêt — c'est ce que nous essayons de faire — à nous « allier » entre guillemets avec ces territoires pour que le réseau express métropolitain ne soit pas seulement un réseau express sur le territoire de l'Eurométropole, mais qu'il aille jusqu'à Lauterbourg, jusqu'à Wissembourg, jusqu'à Schirmeck, Saverne... Et au sud, sur Erstein et, je dirais même, jusqu'à Sélestat. Et donc c'est un peu l'enjeu aujourd'hui. Je pense que l'on a dépassé l'enjeu ville-centre et Eurométropole. La phase dans laquelle nous sommes, l'enjeu que nous avons — à la fois pour des questions de coopération, de qualité de l'air, je dirais de bassin de vie — c'est entre la métropole et le reste du département... Je ne sais pas comment il faut l'appeler, mais en tout cas le Bas-Rhin est en fait globalement le bassin d'emploi et le bassin de vie de beaucoup de personnes.

LD. Donc le développement strasbourgeois passera nécessairement par l'interterritorialité, d'une certaine manière ?

AJ. C'est évident. Je pense notamment, en lien aux mobilités, aux questions d'emploi, mais aussi d'aménagement du territoire, et je crois que je l'ai vue quelque part, la question du transfrontalier. Notamment dans le cadre de l'Eurodistrict, sur les enjeux de mobilité, mais pas seulement. Voyez, symboliquement, depuis que le tramway est arrivé à Kehl, cela a changé les rapports quotidiens. Lorsque nous arriverons — alors ce n'est pas pour tout de suite — à aller facilement, rapidement... [interruption par un collaborateur de Monsieur JUND]... Lorsque demain, nous pourrons aller à une fréquence plus importante à Offenbourg, à la fois lieu de travail, lieu de tourisme, lieu aussi d'interconnexion avec le réseau grande vitesse allemand... Je pense que nous avons aujourd'hui tout intérêt à élargir le spectre ou la focale sur ces questions-là, y compris naturellement sur le transfrontalier. Même si ce n'est pas toujours évident. Parce que la réglementation est complexe, parce que la DEUTSCHE BAHN est aussi compliquée que la SNCF. Parce que qui finance quoi entre le Land du Bade-Wurtemberg, l'État fédéral... Enfin bon, ma fille travaille pour la Deutsche Bahn, à Leipzig, et elle me dit : « Tu sais, les règles d'urbanisme, on dit toujours qu'en France elles sont compliquées... En Allemagne, c'est du pareil au même ». Elle me dit : « Les transports avec la SNCF, c'est compliqué... avec la DEUTSCHE BAHN, c'est du pareil au même ». Donc...

Sur les questions du transport aérien : nous sommes globalement à trois quarts d'heure, même pas, une demi-heure de l'aéroport de Baden-Baden et nous sommes à deux heures de Francfort. Il faut savoir que 80.0-85.0 % des parlementaires européens arrivent par Francfort. La question qui se pose alors, je ne sais pas si elle est politiquement correcte, serait : a-t-on intérêt, en termes d'efficacité, à continuer... Je ne veux pas dire qu'il faut fermer l'aéroport de Strasbourg, surtout pas ! Qu'on ne me le fasse pas dire même si l'on m'a déjà accusé de le faire... N'a-t-on pas intérêt parallèlement à travailler sur l'accessibilité Strasbourg-Francfort pour, dirais-je, faire partie de la centralité européenne via Francfort ? Sans vouloir agiter un chiffon rouge sur Entzheim, nous savons de toute manière que pour un certain nombre de dessertes qui vont au-delà de la proximité, l'avenir européen de Strasbourg au niveau aérien passera par la liaison entre Strasbourg et Francfort, y compris notamment par la liaison ferroviaire. C'est un peu difficile de le dire ainsi... Mais là, nous nous égarons. Nous sommes bien au-delà du transfrontalier.

LD. Vous les avez abordés, ce sont des enjeux que vous ne devez pas ou qu'il ne faudrait pas que l'Eurométropole affronte seule. Vous vous êtes rapprochés des PETR, c'est bien cela? Pourriez-vous éventuellement nous dire quelles pourraient être les difficultés que vous rencontrez? [27:38]

AJ. Je pense aux démarches franco-allemandes. Je pense notamment au tramway entre Strasbourg et Kehl. Quelques mois après notre élection en 2008, nous avons très rapidement travaillé sur la ligne D du tramway. Pas seulement pour des questions de symbolique ou pour des questions politiques, j'ai envie de dire. La question des murs et des frontières... Nous nous sommes retrouvés confrontés à toute une série de difficultés : techniques, financières, administratives, opérationnelles, etc. Et cela nous a permis, en tout cas, de franchir une étape dans cette coopération franco-allemande.

Et là, il faut absolument que nous arrivions progressivement à franchir les prochaines étapes, parce que nous sommes chacun de notre côté à avoir des empilements de compétences. Vous voyez, lorsque l'on discute avec la Ville de Kehl, celle-ci nous dit : «Vous savez, nous sommes trente mille habitants. Nous voudrions bien augmenter la desserte du tramway, mais nous ne pouvons pas payer plus». Parce qu'ils n'ont pas ni le versement mobilité ni un certain nombre de financements. Ils en ont eu du Land et de l'État allemand pour le pont, mais pour un fonctionnement quotidien particulier, la Ville de Kehl est un peu perdue. Et par ailleurs, l'Eurodistrict et notamment tout ce qui est autour d'Offenbourg est effectivement, politiquement, administrativement et en matière d'attractivité plus orientée vers Stuttgart, Karlsruhe et Fribourg, ce qui fait qu'eux-mêmes sont aussi dans cette espèce de paradoxe entre un bassin de vie qui se déplace de plus en plus entre Offenbourg et Strasbourg, et des rapports institutionnels qui continuent à être orientés vers Stuttgart et Karlsruhe, s'agissant du Bade-Wurtemberg.

LD. Passons à quelques questions liées justement à la gouvernance des projets ferroviaires. Comment pourriez-vous décrire votre coopération ou les dialogues que vous avez avec la Région? [30:29]

AJ. Avec la Région, le dialogue s'est beaucoup accéléré ces derniers mois. Il s'est beaucoup accéléré. Je disais qu'il y a deux mois maintenant, nous avons rencontré Jean ROTTNER, président de la Région. Je connais aussi par ailleurs le vice-président de la Région David VALENCE, chargé des mobilités et par ailleurs le maire de Saint-Dié-des-Vosges. Lui connaît bien les questions de déplacement, de mobilité, de transports ferroviaires, etc. D'ailleurs, il a été nommé il y a un mois à la tête d'une institution au niveau national pour cela. **Donc nos relations se sont, je ne vais pas dire réchauffées parce que je ne sais pas ce qu'elles étaient avant, mais la coopération s'est accélérée. Nous avons un certain nombre d'intérêts partagés.** Voyez par exemple : entre Strasbourg et Saint-Dié-des-Vosges, d'ici la fin de l'année, la desserte va doubler. Alors, est-ce lié au fait que David VALENCE est maire de Saint-Dié-des-Vosges? Je pense que s'il était maire d'une commune de la Meuse, il se saisirait peut-être moins de ce sujet-là, mais c'est tout à fait normal.

Et donc il y a cette coopération qui est engagée. Et puis à un moment, **lorsque nous avons rencontré Jean ROTTNER il y a deux mois avec Pia Imbs, il y a eu un travail préalable avec nos services, et nous nous sommes dit : « Nous ne pouvons pas rater ce moment-là ».** C'est-à-dire qu'il y a un certain nombre de rapports qui ont été rendus sur les réseaux express métropolitains, etc., et avec Jean Rottner, les choses se sont accélérées. C'est encore une exclusivité aujourd'hui, ce n'est pas encore dans le domaine public, mais ce le sera d'ici la fin de la semaine prochaine : **ce n'est pas seulement une convention commune, mais nous allons bien signer un schéma directeur des mobilités entre la Région et l'Eurométropole.** Il part du principe qu'effectivement, il y a le ferroviaire, il y a le routier. Et il dit les choses suivantes : nous avons une responsabilité partagée, et aujourd'hui lorsque nous répondons aux questions climatiques, qualité de l'air, santé publique, etc., il faut que l'on accélère les choses. Nous avons cette opportunité

d'avoir cette étoile ferroviaire et treize gares sur l'Eurométropole. Et cette étoile va jusqu'à Lauterbourg, Sarreguemines... Et ce schéma sera soumis à l'adoption le 7 mai lors du Conseil eurométropolitain, quelques jours après la Région lors du dernier Conseil régional avant les élections régionales...

[problème de connexion 33:45-34:10]

... C'est-à-dire qu'à partir de 2023, alors c'est vrai que ce n'est pas tout de suite l'année prochaine, encore qu'il y a des choses qui pourront démarrer : la desserte... Je cherche mon tableau, parce que les choses ont commencé tout doucement à s'écrire, même si elles ne seront totalement écrites que d'ici une dizaine de jours... Mais, par exemple, pour la gare de Bischheim-Schiltigheim — ce n'est pas la plus connue — aujourd'hui il y a trente arrêts de train par jour. Dans un peu plus d'un an, il y en aura soixante-dix sur la journée. Pour la gare de La Wantzenau : je ne sais pas si vous le savez, mais entre La Wantzenau et Strasbourg, en voiture ou en car, il faut entre trente et quarante-cinq minutes les jours où la circulation est un peu chargée. En train, il ne faut que douze minutes, et l'on va passer de vingt-six à cinquante-quatre ou cinquante-huit arrêts de train par jour.

Le train va faire irruption dans les transports du quotidien. Et je ne parle que du niveau de l'Eurométropole ! Je ne parle même pas du reste... Cela va complètement changer la donne sur les questions d'accessibilité, etc. Et il en est de même sur la totalité des gares de l'Eurométropole où, au minimum, les dessertes vont augmenter de 50,0 %. Et l'amplitude est un autre élément important. Pour l'instant, nous sommes encore en négociation, mais nous sommes plutôt sur 22 h-22 h 30. Donc nous allons complètement changer de paradigme sur le transport ferroviaire dans sa capacité à être un transport du quotidien au sein de l'Eurométropole. Tout en étant conscient de l'impact : lorsqu'il y aura, je ne sais pas, cinquante-huit arrêts à La Wantzenau, il y en aura aussi cinquante-huit à Herrlisheim... Lorsqu'il y aura, je ne sais pas, soixante ou soixante-dix arrêts à Hœnheim-Gare, il y en aura autant à Hœrdt et à Haguenau... **Donc, ce n'est pas un échange de procédés, mais c'est vraiment cette alliance objective, d'intérêt commun, que nous sommes en train de dessiner.**

C'est là la partie ferroviaire. Naturellement, nous travaillons aussi, dans le cadre de cette future convention avec la Région, sur tout ce qui est interurbain parce qu'il y a ce qui est desservi par le train, mais il y a aussi toute une série de communes, de pans de territoires qui sont desservis en cars. Et donc nous y travaillons parallèlement, y compris, je crois que c'est l'une des questions, au niveau de la gare routière. Mais ce n'est pas que la gare routière. Il s'agit vraiment de se dire : « Là, nous avançons sur le train, mais il ne faut pas oublier les cars ». Parce qu'il y a tout de même — notamment à l'ouest de l'agglomération et le sud, le long du Rhin, Obenheim, etc. — des espaces où il n'y a que le transport par cars qui permette de relier ces communes à l'agglomération de Strasbourg ou au reste du territoire.

Là aussi, je ne sais pas si vous connaissez le dossier, il y a un projet qui est un peu un serpent de mer depuis maintenant une vingtaine d'années : le TSPO, le transport propre de l'Ouest. Il devrait être finalisé, je touche du bois. Parce qu'entre les transferts de compétences entre l'État et le Département et ensuite entre le Département et la Région, il y a eu à la fois de la perte en ligne, et surtout quelques dizaines de millions qui ont été oubliés. Donc il faut reconstituer les choses, parce que lorsqu'il y aura demain, entre Wasselonne et le centre de Strasbourg, des cars interurbains tous les quarts d'heure en heure de pointe et toutes les demi-heures en heure creuse, cela permettra aussi de rattacher au territoire toute une partie de l'ouest du département qui aujourd'hui n'a pas d'autre choix en dehors de la voiture, sauf pour celles et ceux qui habitent le long de la ligne de chemin de fer de la vallée de la Bruche. C'est un autre sujet sur lequel les choses se sont accélérées en matière de coopération.

Alors certains disaient : « Oui, c'est Jean ROTTNER qui prépare sa campagne ». Peut-être ! À chacun son boulot en fonction de la période ! Mais le fait que conjointement, la même délibération soit votée, ou en tout cas présentée, à la Région et à l'Eurométropole, va nous permettre d'avancer. Ce qui a également permis cette nouvelle configuration, c'est aussi ce que l'on appelle la 4^e voie nord. C'est vrai qu'entre l'arrivée du TGV et les travaux de cette 4^e voie, le transport du quotidien en a tout de même un peu fait les frais. Là, nous reconquérons en fait les transports du quotidien ferroviaires, d'une part, mais aussi routiers et interurbains par ailleurs.

LD. Très bien. Donc la coopération est facilitée et accélérée avec la région. Avec la CEA sans doute aussi... qu'en est-il par ailleurs de SNCF RÉSEAU et SNCF VOYAGEURS ? [40:18]

AJ. Alors là, c'est un peu plus mystérieux... Publiquement, je ne pourrais pas dire cela, mais nous avons un peu plus de mal à voir. Et d'ailleurs, quand nous avons rencontré la Région, mais aussi lorsque nos services se sont rencontrés, nous nous sommes dit que l'on ne sait pas trop à qui s'adresser. Cela a l'air effectivement d'être une espèce de mastodonte, et l'on ne sait pas trop qui décide de quoi à quel moment. Ce ne sont pas des anecdotes, mais deux éléments sur ce qui nous amène un peu de perplexité. Il y a eu un courrier commun au ministre DJEBBARI, il a trois mois sur les trains de nuit parce qu'il y a eu un certain nombre de cartes qui ont débarqué, sans que Strasbourg n'y figure. Quinze jours plus tard, une réponse est arrivée, un peu surprise, qui disait : « Ah oui, mais ça reste de la compétence des opérateurs de la SNCF. Qui plus est, là, c'est la DEUTSCHE BAHN et les transports autrichiens qui ont pris cette initiative-là, donc adressez-vous à eux... ». Nous avons vraiment eu l'impression que l'État n'a aucune envie de rentrer là-dedans, en se disant : « Olala... ». Et donc, il laisse faire de ce côté-là d'une manière que l'on a trouvé un peu irresponsable...

Seconde difficulté conjointe entre nous et la SNCF : la question des péages. Nous sommes sur des éléments très techniques, mais **les péages représentent tout de même 30.0-35.0 % aujourd'hui du prix d'un billet de train ou d'un abonnement, peu importe. Au moins, voire plus !** Et donc nous — l'État, la Région en fonction de son périmètre, etc. — nous nous disons : « Nous allons financer conjointement cette augmentation de fréquence ». Alors pour l'instant, nous avons trouvé des clefs de répartition, mais **si l'on double le nombre de dessertes, la SNCF multiplie par deux les péages. Pour nous, c'est dur !** Nous leur avons dit : « Mais attendez, il faut que ce soit un peu raisonnable et proportionnel, c'est-à-dire que lorsque l'on augmente de 50,0 %, on ne peut pas voir les péages augmenter de 50,0 % ! »...

... Cela se passe n'importe où...

... Pas pour l'instant...

... Nous sommes toujours dans une espèce de rapport un peu...

[problème de connexion 43:20-44:06]

LD. Je suis désolé monsieur Jund, mais vous êtes entrecoupés ! je vous entends de manière assez hachée...

AJ. Là, vous m'entendez ?

LD. Là, je vous entends très bien.

AJ. D'accord. Je disais juste qu'au niveau de SNCF Gares & Connexions, pour l'instant, nous n'avons pas du tout de nouvelles. Autant, nous avons réussi à trouver des axes de travail communs, concrets aussi pour les habitants du territoire, autant la SNCF cela reste beaucoup plus compliqué.

LD. Notamment l'exemple dont on a parlé un peu plus tôt de SNCF RETAIL & CONNEXIONS qui a été publié dans *Rue 89* ?

AJ. Ah oui, **tout à fait. Surprenant ! Tout de même ! C'est-à-dire que nous avons rencontré avec Jeanne BARSEGHIAN et Pia IMBS, la directrice régionale de la SNCF il y a un mois, un mois et demi : rien ! Il y a une rencontre prochainement avec une autre branche, SCNF IMMOBILIER. Mais en tout cas, pour l'instant, SNCF GARES & CONNEXIONS, il n'y a pas eu de rencontres, et encore moins d'information un peu préalable sur ce qu'ils souhaitent faire de leur côté. La fréquentation de la gare de Strasbourg va au moins augmenter de 50,0 % dans les dix prochaines années avec le REM, la gratuité des moins de 18 ans et l'interurbain. Et puis là, voilà, c'est le Gosplan de la SNCF : SNCF continue à opérer comme si le monde ne changeait pas.**

LD. Je vois ! L'heure avance. Peut-on rapidement embrayer sur les questions relatives au Grenelle des Mobilités ? Je sais déjà beaucoup de choses. J'ai déjà interrogé beaucoup de personnes sur le sujet, mais j'aimerais juste savoir, de votre de vue, où en sommes-nous au niveau de ce grenelle ? a-t-il vocation à continuer en matière de démarche ou a-t-il abouti ? [46:14]

AJ. Alors, pour tracer un peu le paysage, mais ce sont plus des réflexions politiques : **nous restons convaincus, à quelques-uns, que lorsque le Grenelle des Mobilités a démarré, c'était aussi une manière de se dire : « Nous faisons le grand contournement ouest, mais faisons aussi autre chose ».** C'est un peu mon analyse. Alors j'y ai plus ou moins participé, très peu. Et donc, ce qui s'est passé sur le Grenelle des Mobilités : **il a vécu sa vie.** Je pense que cela a permis peut-être trois choses malgré tout.

Cela a permis à l'époque de trouver des modes de coopération entre l'Eurométropole et la Région. Et cela a permis, dirais-je, d'engager des coopérations — notamment — en se disant : « Quand la 4^e voie nord sera terminée, nous pourrions effectivement engager une nouvelle étape ». Aujourd'hui, ce que nous allons conclure ces quinze prochains jours est-il lié au Grenelle ? En partie, certainement ! La Région et l'Eurométropole ont pris un peu des habitudes de travail, et les relations interpersonnelles entre Pia Imbs et Jean ROTTNER, entre David VALENCE et moi, mais aussi précédemment entre Robert HERRMANN et Jean ROTTNER... Tout ceci a créé un certain nombre, je ne dirai pas de complicité, mais cela a permis de se dire : « Voilà, nous avons tout intérêt aujourd'hui à travailler à cela ». Avec là aussi des modes de coopération sur le contrat triennal Strasbourg, capitale européenne, sur les enjeux de la coopération transfrontalière... Au regard de la Région, Strasbourg n'est pas une agglomération comme une autre, et donc il fallait lui porter une attention particulière, y compris dans cette étoile ferroviaire, qui nous est tout de même assez spécifique, et dont nous voyons l'usage que nous pourrions en faire dans les prochaines années.

LD. Justement aux questions relatives à l'étoile ferroviaire. Vous m'en avez déjà un petit peu parlé, vous avez évoqué les treize gares de l'eurométropole. Donc, le REM, vous en êtes d'une certaine manière les copilotes avec la Région ? [49:30]

AJ. Oui, tout à fait. Je crois qu'au début, nous nous observions un peu, ce qui est un peu normal parce qu'on ne savions pas à quoi nous attendre ni l'une ni l'autre... Nous avions une partie des idées, mais c'est tout de même la Région qui, jusqu'il y a huit ou neuf mois, portait l'ensemble de la démarche. Pour des raisons qui m'échappent et, peu importe. Était-ce moins porté chez nous ? Cela intéressait-il moins Roland Ries, vice-président aux mobilités à l'Eurométropole ? Ce n'est pas lui en faire reproche, mais je pense qu'il était plus tourné vers Strasbourg, le réseau de tramway. Et effectivement, je pense que depuis la fin de l'année dernière ou depuis l'automne dernier, nous avons vraiment engagé cette nouvelle démarche. Aujourd'hui, nous arrivons vraiment à un co-portage, à une coopération opérationnelle.

D'autant plus que nous avons intégré dans nos projections budgétaires à partir de 2023 des financements sur le fonctionnement du réseau express métropolitain sur le territoire de l'Eurométropole, en accord avec une première estimation de la Région. Donc oui, je crois que là aussi, il y a un intérêt partagé, pour

nous, que le fer face irruption dans le quotidien des habitants de l’Eurométropole. En matière de service à la population, c’est vraiment une avancée extrêmement importante, beaucoup plus importante que de se dire que nous allons encore élaborer quatre lignes de tramway supplémentaires. À la fois en matière d’investissements et en matière de fonctionnement, ces infrastructures existent, même si les gares sont à refaire, même si l’accessibilité d’un certain nombre d’entre elles — que soit Bischheim, mais aussi Graffenstaden, le Roethig — est à améliorer. Donc nous avons aussi parallèlement élaboré un plan des pôles d’échanges multimodaux, pour remettre dans le paysage urbain, certes le tram, mais aussi les gares et donc l’accessibilité à ces gares.

LD. En cela, suivez-vous les recommandations qui ont déjà pu être formulées par l’ASTUS ou à la FNAUT Grand Est ? Elles ont produit des rapports justement sur l’accessibilité des gares. [52:34]

AJ. Oui, tout à fait ! Je rencontre ASTUS toutes les six semaines ou tous les deux mois. Assez régulièrement parce qu’il s’agit tout de même d’une association qui fait à la fois référence sur les questions de mobilité, et qui dans la prise en compte du regard sur les mobilités ne s’arrête pas uniquement à « C’est en bas de chez moi ». Et c’est vrai que **jusqu’à récemment, il y a un an ou deux, le travail le plus pédagogique et compréhensible sur le réseau express métropolitain avait été produit par l’ASTUS. Un étudiant avait fait un travail de recherche qui était extrêmement intéressant. Je l’ai redit l’autre jour à ASTUS, c’est aussi cela qui a sorti le réseau express métropolitain du dialogue entre les techniciens des autorités organisatrices des différentes institutions, parce que l’on parlait du REM comme d’une espèce de machin. Et là, grâce à ce travail de l’ASTUS — maintenant, il faut leur rendre hommage — cela a permis de passer de quelque chose qui était abstrait, sauf pour les techniciens du ferroviaire, à quelque chose de concret qui va entrer dans la vie quotidienne des habitants.**

LD. En parlant justement de ce REM, que pouvez-vous me dire quant à ses temporalités ? Où en sommes-nous au niveau du calendrier, du phasage du projet ? Parce que c’est une des informations qui est assez difficile à trouver. Nous avons effectivement cette date, 2023. Mais après c’est un peu plus vague. [54:31]

AJ. Oui, c’est un peu plus vague. En fait, la Région et nous, nous nous sommes beaucoup focalisés sur l’ouverture de la 4^e voie nord — pour aller vite — et, surtout, sur ce que va générer le REM dans sa phase 2023. Pas seulement pour dire : «Après, on s’en fiche». Si nous voulons porter une politique publique, il faut qu’elle soit audible, comprise et appréhendable par le plus grand nombre. Au téléphone, j’ai reparlé à la Maire de Schiltigheim de cette augmentation importante. Et elle me dit : «Enfin ! Ce que l’on raconte à quelques-uns sur une gare peut rentrer dans le quotidien». Et donc, il y a la période 2023. Ensuite, il y a la période — alors qui n’est pas encore temporalisée aujourd’hui — plutôt à l’horizon 2030 avec plusieurs éléments :

- Finir le programme de rénovation des gares.
- Essayer de fonctionner au maximum sur le réseau existant parce qu’il y aura tout de même des travaux prochainement sur la ligne de Lauterbourg.
- Il y a ensuite des questionnements sur la branche de la vallée de la Bruche qui est une ligne mise en concurrence et donc la seule gare aujourd’hui sur laquelle il n’y a pas de cadencement, c’est Roethig, Lingolsheim et Entzheim, parce que c’est un peu lié à la réponse à l’appel d’offres de la Région en la matière.

Donc voilà un peu où nous en sommes aujourd’hui, sachant que — c’est ce que je disais encore l’autre jour à l’ASTUS, car l’ASTUS avait prévu la construction de sept/huit nouvelles gares. Intellectuellement, nous ne pouvons qu’être d’accord. Mais entre être intellectuellement d’accord et la mise en œuvre,

il reste tout de même encore un grand pas. De mon point de vue aujourd’hui, la gare qui devra se concrétiser — j’espère à l’horizon 2030 — c’est la gare sur le Port-du-Rhin ou sur la COOP. À la fois parce qu’elle n’est pas utilisable, et parce que c’est tout de même d’ores et déjà, mais encore plus à l’avenir, une zone d’emploi, une zone d’habitation. Nous sommes sur le transfrontalier, nous sommes sur le secteur du Port autonome.

Donc aujourd’hui, nous allons essayer de franchir le cap 2023, et voir également ce que cela va coûter. Nous sommes aussi sur ce sujet-là pour engager la phase 2030. Ce n’est pas pour m’échapper de la question, mais nous n’avons pas de calendrier au-delà de 2030. Y compris sur la question qui va se poser un moment : aujourd’hui, on est sur du matériel ferroviaire géré par la Région. Si l’on augmente encore au-delà de ce qui est prévu, il y aura dans le débat l’acquisition de matériel ferroviaire.

Autre chose, comme vous vous y connaissez un peu et que cela va être rendu public dans pas longtemps, il y a la constitution d’une SPL Grand Est qui va aussi se concrétiser. Donc même délibération à la Région, et même délibération à l’Eurométropole. Et l’Eurométropole va être au tour de table de cette SPL dont on connaît les grandes lignes de ce qu’elle sera en mesure de faire demain (mais on ne sait pas ce qu’elle sera dans dix ou quinze ans). En tout cas, c’est aussi une manière pour nous à l’Eurométropole de nous dire : « Nous sommes au tour de table sur la Grande Région sur les évolutions ferroviaires ». Je crois que c’est cela qui a fait que l’on participera financièrement à cette SPL. Mais c’est peut-être aussi à moyen terme — ce n’est pas écrit dans les statuts de la SPL — un moyen d’aller plus vite face aux lourdeurs de la SNCF. Ce sont des commentaires tout à fait personnels, mais je suis convaincu que beaucoup le pensent.

LD. Peut-être une dernière question si cela vous va ? Pouvez-vous me renseigner sur l’avenir de la gare basse ou de la gare routière ? [1:00:22]

AJ. Oui, nous pouvons tout à fait en parler. Alors, sur la gare routière, il y a aujourd’hui un million de passagers par an qui arrivent à cet endroit-là. C’est vrai qu’aux Halles, ce n’est pas génial comme emplacement : l’infrastructure qui y est n’est pas terrible et n’est pas inscrite dans le paysage. Donc les cars interurbains, ce sont un million de personnes, plutôt un public captif — les lycéens — et des salariés. Et ce sont les cars interurbains qui permettent de desservir une partie du territoire qui n’est pas lié à du ferroviaire. De mon point de vue, heureusement que le projet de cinéma qui devait se faire-là ne se concrétise pas. Et donc le timing qui devait voir la gare routière partir rapidement n’est plus de mise. Cela nous laisse quelques années pour nous dire : « Comment faisons-nous entre la gare routière des Halles et la gare basse ? ». Là aussi, il y a des cultures qui doivent peut-être évoluer. Ne serait-il pas nécessaire de développer un certain nombre de lignes traversantes ? Il ne s’agit pas de se dire voilà, on s’arrête à un endroit, etc. Il faut vraiment qu’on revienne assez rapidement à cette question.

Aujourd’hui, je ne suis à vrai dire pas enthousiasmé par la gare basse pour plusieurs raisons. Un peu un peu brut de décoffrage. Elle est aujourd’hui, telle que située, très loin du centre-ville et d’un transport collectif ramenant rapidement les gens en centre-ville. Et donc la crainte — vous connaissez les ruptures de charge, surtout quand elles sont importantes — c’est que cela décharge. Il y a plein de gens qui vont faire autre chose. C’est ma première interrogation.

La seconde, c’est qu’aujourd’hui, les gens arrivent quasiment au centre-ville pour une grande partie d’entre eux. La CTBR est en train de faire une étude origine-destination. Où vont-ils après ? Comment se déplacent-ils après ? Comme la CTBR est une SPL, j’y représente l’Eurométropole avec cette casquette-là. Il faut tout de même douze minutes à pied pour aller de la future gare basse à la gare de Strasbourg.

La troisième, cela fait effectivement au moins trente ans que l’on dit : « Une gare à 360°, ouverture vers l’arrière ». En fait, la chanson reste toujours constante sans aucune concrétisation, et aussi longtemps

que nous n'aurons pas réglé la question d'une éventuelle passerelle qui peut créer une opportunité pour la gare basse... C'est une passerelle à 25 millions d'euros vu le faisceau qu'elle doit traverser... Qui va la payer? Est-ce l'État? La SNCF? La Région? L'Eurométropole? Ensemble? Un contrat de plan? Pour l'instant, c'est un sujet qui est complètement évacué. Il y a des réflexions et des études qui sont faites sur la gare basse, y compris l'opportunité dont parlent certains d'un tunnel qui traverse déjà en partie le faisceau ferré et qui doit continuer après... Mais je vous dis pour l'instant c'est le calme plat sur ces sujets-là, même si la fameuse convention avec la Région que j'ai là sous les yeux parle quelque part de la gare basse. Mais quand je vois les conditions que doit réunir cette gare basse et ce qu'elle est aujourd'hui, je me dis que nous en parlerons encore dans quinze ans.

Donc sur le REM, j'ai envie de dire que nous sommes sur la phase 2023-2030. Nous ne pouvons pas laisser dans sa situation actuelle la gare routière sur le secteur des Halles, mais nous ne pouvons pas non plus dire : « Nous allons à la gare basse et après débrouillez-vous ! ». En l'état actuel des choses, c'est difficilement possible. La réponse que j'ai sur la gare basse : je vois cela depuis au moins vingt-cinq ans, tout le monde dit : « Gare à 360 degrés ». Mais lorsque l'on rentre dans le dur, tout le monde passe au sujet suivant.

LD. Je comprends. Très bien.

AJ. Avons-nous à peu près fait le tour? Vous avez encore quelques questions?

LD. Nous avons fait le tour, mais je vous poserai peut-être une ultime question : à votre avis, ai-je oublié une question?

AJ. Non, je pense que nous avons bien fait le tour, mais c'est vrai que si nous avons fait cet entretien il y a trois mois, il aurait été un peu sec. Je pense que ce qui a vraiment changé en trois mois, c'est que l'horizon 2023, non seulement s'éclaircit, mais va se concrétiser, ce qui est tout de même une avancée extrêmement importante dans le paysage. Nous avons également des débats sur la zone à faibles émissions, sur l'accessibilité de Strasbourg, etc. Et là, cela ouvre une perspective — au-delà du tramway, du réseau de bus, du transport à la demande, de la gratuité, etc. — qui nous amène à retravailler sur la question de l'aménagement du territoire et son accessibilité au-delà du centre-ville de Strasbourg. Je dis souvent, s'agissant du vélo, parce que nous sommes sur le même sujet : « Vous savez aujourd'hui, pour aller de Neudorf au centre-ville en matière de réseau cyclable, nous ne pouvons pas faire grand-chose de plus ». Ce qui est intéressant, c'est que lorsque l'on habite à Fegersheim ou à Mundolsheim, l'on peut venir tous les jours à vélo. Et c'est pareil sur les transports collectifs : c'est pour cela que la ligne entre la gare et les institutions européennes du Wacken, ou celle vers Bischheim sont vraiment importantes. Aujourd'hui, la responsabilité que nous avons, c'est vraiment de changer de focale. Le fait que la Région d'un côté, et nous de l'autre côté, soyons conjointement autorités d'organisatrices, et que nous nous trouvions sur des projets que nous partageons, cela va nous permettre dans deux ans de faire entrer le train dans le quotidien des habitants... Mais ce n'est pas seulement de le faire entrer : dans toute une série de communes, le train n'est pas dans l'inconscient collectif. Nous voulons des lignes de tramway, des lignes de bus, et le train a disparu. Sauf peut-être pour les gens qui viennent d'Entzheim ou de Vendenheim. À Hœnheim, c'est encore un peu différent. Mais pour les autres, le train a disparu de la mobilité au quotidien. Et je pense vraiment que ce qui est important pour ces deux prochaines années, c'est de remettre le train dans les déplacements du quotidien et de le relier aux territoires extérieurs, jusqu'à Lauterbourg, Sarreguemines, Saverne ou Sélestat. Là, il y a vraiment un défi assez passionnant, ces deux prochaines années, pour effectivement remettre le train dans la ville.

LD. Parfait.

AJ. Écoutez, de toute façon, je pense que vous avez mes coordonnées, donc s'il y a encore des éléments complémentaires dont vous auriez besoin, vous m'envoyez un mail, puis éventuellement à l'occasion, nous pourrions faire un nouveau point sur ces questions-là.

LD. Absolument. Merci beaucoup, Monsieur JUND, de m'avoir consacré un peu de votre temps.

AJ. Merci à vous. Bon courage pour votre travail. J'espère que j'aurai un exemplaire quand vous aurez terminé! [rires] Bonne journée à vous! Au revoir.

[Fin de l'enregistrement]

02J

ROBERT HERRMANN

EX-PRÉSIDENT DE L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG

24 MARS 2021, DE 10H00 À 11H30

[Début de l'enregistrement]

MÉTROPOLISATION VS CONSTRUCTION MÉTROPOLITAINE

[Q.01A] Comment abordez-vous cette opposition ?

[Q.01B] Qu'est-ce qu'une métropole, selon vous ?

[Q.01C] À quels enjeux l'Eurométropole, l'aire urbaine transfrontalière et la Région sont-elles confrontées en matière de métropolisation ?

[Q.01D] Quels défis à relever en matière de gouvernance et de projet pour « faire métropole » ?

LE GRENELLE DES MOBILITÉS

[Q.02A] Sur le plan politique, pourquoi une telle démarche ?

[Q.02B] Selon vous, quelles en ont été les réussites et les échecs ?

[Q.02C] Peut-on « faire métropole » grâce aux mobilités ?

RH. ... [se présente] ... De varier — en fonction de votre cadre d'activités — du fait qu'elles militent à une société durable et respectueuse. Et donc elles élaborent des critères. Cela a été le cas de Danone, pour la première fois en France, cela n'a pas très bien réussi à Faber, le PDG qui a été remercié récemment parce que les actionnaires voulaient plus de dividendes tout de suite et que Faber considère, je crois à juste titre, que les groupes qui auront de la longévité sont ceux qui seront des groupes — alors je n'aime pas le mot « citoyen », c'est un peu la tarte à la crème —, mais respectueux en tout cas de l'environnement, et attentifs au fait de ne pas ruiner la planète. Je vais le dire comme cela, pour aller très vite.

Je suis donc rentré dans une foncière immobilière. L'on m'a demandé de rejoindre le groupe d'experts. Par nature, nous sommes bénévoles, puisque sinon, nous ne serions pas indépendants, bien sûr. Ce groupe compte d'ailleurs la patronne de la plus grosse foncière mondiale, qui est montréalaise. C'est intéressant. Nous sommes en train d'élaborer des critères qui vont nous permettre de juger de la sincérité de l'entreprise, qui elle-même est cotée en bourse. Si notre jugement lui est défavorable, cela a évidemment des conséquences sur la valeur de ses actions. Voilà un des éléments qui pourraient avoir de l'influence. Ensuite, j'ai fait quelque chose de tout à fait différent puisque j'ai beaucoup travaillé sur les problèmes de sécurité de la ville et des événements, et la gendarmerie m'a coopté à la direction générale pour participer à des évaluations, à des travaux divers et variés. Là par exemple vient de démarrer un gros travail sur les hauts cadres.

LD. Et à l'origine ? Pardonnez-moi, je ne connais pas exactement tout votre parcours... [01:52]

RH. À l'origine... Je suis d'abord autodidacte. Sur le tard, j'ai fait un master de gestion des collectivités publiques, sur un sujet qui me passionne : l'évaluation des politiques publiques. J'ai fait beaucoup de formations personnelles à travers mes différents champs d'activité. Avant j'étais dans les loisirs des jeunes du milieu populaire : j'étais directeur d'organisme. Nous faisons partir entre trois mille cinq cents et quatre mille enfants en vacances. J'en portais la direction à 22 ou 23 ans, je crois. Et puis, j'ai été pris par la politique. Et voilà. J'ai fait ce master et je me suis un peu passionné pour les problèmes d'aménagement, sans en être spécialiste. J'ai été coopté pour cette raison au POPSU.

LD. Très bien !

RH. Je ne suis pas sûr de pouvoir vous apporter toutes les réponses que vous souhaitez, mais ce seront quelques éclairages. Il y a une précision... Je voulais vous demander : vous opposez dans vos pistes de sujet « métropolisation » et « construction métropolitaine ». Pourquoi ? Qu'entendez-vous par « construction métropolitaine » ? La gouvernance ?

LD. D'une certaine manière, oui. Ici, je perçois la « métropolisation » dans une perspective géographique et économique. Il s'agit plutôt d'un ensemble de dynamiques, de processus, sur lesquels l'on n'a pas nécessairement prise, alors que la « construction métropolitaine », c'est plutôt une volonté que l'on va construire, avec d'autres, en réaction à la première... soit pour accentuer certains processus de métropolisation, soit pour aller corriger certaines directions vers lesquelles l'on tend et les problèmes qui en résultent. Donc c'est cette idée que j'oppose.

RH. [Q.01A] D'accord. Oui et non. Plutôt oui... En fait, l'on parle de Strasbourg en particulier ou l'on parle de manière plus générale ?

LD. Nous pouvons parler des deux.

RH. Prenons Strasbourg comme exemple, cela peut servir un peu à clarifier le propos.

[Q.01B] Pour ce qui me concerne, j'ai toujours considéré que la Métropole était un lieu qui est déterminé par la loi, mais qui n'est pas, en fait, l'objet qui correspond à sa définition. Et c'est vrai, ailleurs. La métropole strasbourgeoise — comme la métropole nantaise, pour en prendre une autre — représente un territoire beaucoup plus vaste que son territoire institutionnel. Et j'ai souvent dit que la métropole, ici, c'est l'Alsace, et que Strasbourg en est le moteur, ou la locomotive, peu importe. Mais nous avons besoin de jouer de nos complémentarités pour pouvoir véritablement faire métropole, y compris au plan institutionnel.

[Q.01A] C'est pour cela que je dis qu'il n'y a pas forcément opposition. Parce que l'on ne trouve pas de capacité à faire métropole si l'on s'isole complètement des autres, et en particulier sur un territoire où l'on a beaucoup de liens communs, culturels et autres. Nous avons besoin de trouver cette association. Nous verrons d'ailleurs que cette opposition, elle peut apparaître comme quelquefois inverse. Il y a un terme que j'utilisais assez souvent et qui, je crois, est assez juste ici : la « coopétition ». C'est vrai avec Mulhouse, mais c'est vrai avec Nancy, c'est vrai avec des villes plus lointaines. C'est-à-dire que tantôt l'on peut être en association d'intérêt, parce que l'on va travailler sur le même sujet pour le faire avancer. Cela a été vrai, par exemple, lorsque toutes les grandes métropoles du monde se sont associées pour essayer de faire avancer les mobilités propres, décarbonées, ou les plus décarbonées possibles. Et pourtant, elles sont en opposition puisqu'elles sont en compétition sur le plan de leurs chantiers divers et variés. Je veux dire le tourisme, les congrès, etc.

Donc cette notion de coopétition devient intéressante parce qu'elle permet, d'abord, de jouer sur les échelles locale, nationale, internationale, mondiale. Et elle permet, en même temps, de ne pas gâcher cette capacité à se renforcer. L'inverse serait plutôt de consacrer des moyens à une opposition stérile qui ne serait due qu'au mépris ou au manque d'intérêt qu'une Métropole peut avoir pour des Communes autres. Voilà pour clarifier juste cette notion-là.

LD. Je pense que nous sommes relativement sur la même longueur d'onde à ce niveau-là. Je l'ai un peu mise de manière à lancer la discussion, cette opposition. L'une et l'autre sont nécessaires. L'on a besoin de la métropolisation...

RH. [Q.01A] Et l'on a besoin de construire... Absolument. Et en même temps, nous subissons toute une série d'effets exogènes, mais qui ne sont pas forcément des éléments hostiles. C'est ce que j'entends à

travers cette notion de coopération. Et nous avons besoin de repérer les choses. Si l'on veut être attentif — à l'argent public, à un certain nombre de valeurs — il est nécessaire aussi besoin de ne pas jouer au prédateur, mais d'être, effectivement, dans une construction plus positive et non pas destructrice d'ailleurs.

Et là, il y a des gens qui sont très intéressants. L'on peut considérer par exemple que le fait d'axer à Strasbourg beaucoup d'argent sur des valeurs qui étaient existantes et qui nécessitaient d'être renforcées — je pense par exemple à la recherche médicale, à la recherche biomédicale, etc. — peut en quelque sorte devenir demain « l'ADN » de Strasbourg, entre guillemets. C'est un élément intéressant, qui ne fait de mal à personne, mais qui vient renforcer l'ensemble d'un réseau — le réseau des hôpitaux, des universités, de la recherche, de la recherche fondamentale, du CNRS, etc. — et qui donne une vision au territoire extrêmement intéressante. Qui plus est... Alors, bon, la pandémie n'existait pas, mais vu la nécessité d'y travailler, cela rapproche un peu du livre d'Attali sur la santé où il dit que les investissements aujourd'hui doivent être consacrés très fortement, majoritairement, à ces problèmes qui deviennent des problèmes absolument gigantesques pour la planète, et qui risquent de se reproduire donc... (Ce n'est pas la synthèse du livre, mais trois orientations qu'il donne).

Et du coup, cela permet de positionner un territoire, vous voyez? Effectivement, à l'intérieur du territoire, il peut y avoir des hostilités... Parce qu'il y a des batailles, des bagarres. Qui aura la nouvelle grande machine électronique pour traiter les maladies à titre expérimental? Est-ce Nancy, Strasbourg, Bordeaux, Lyon, l'Allemagne? Tout cela se réfléchit. « Comment abordez-vous cette opposition? » : ai-je répondu?

LD. Absolument, oui.

RH. J'ai regardé la méthode, elle est assez bien définie tout de même, dans l'ensemble des définitions.

LD. De plus en plus clair, même s'il y a toujours des ambiguïtés qui demeurent, puisque beaucoup d'auteurs se sont vraiment concentrés sur la métropole récente, globale, contemporaine, en oubliant que...

RH. Institutionnelle, donc?

LD. Non, même pas. Juste avant la loi MAPTAM, la recherche s'est beaucoup concentrée justement sur cette métropole globale et l'aspect économique, en oubliant que la métropolisation ce n'est pas un processus nouveau ou récent. Il y en a déjà eu des épisodes par le passé.

RH. On est d'ailleurs très en retard. [rires]

LD. [rires] Très en retard, je ne sais pas... mais Strasbourg a déjà été métropole, dès le XVI^e siècle. Donc, oui, vous avez déjà dans l'absolu répondu à cette question. Selon vous, la métropole, c'est ce terme défini par la loi qui détermine un périmètre. Ce sont les deux, d'une certaine manière.

RH. [Q.01B] Ce sont les deux. C'est pour cela que je demande la précision sur l'opposition avec la construction métropolitaine, car globalement, elle existe et vous l'avez dit depuis longtemps, mais elle n'était pas formalisée en France. En sachant que la loi ne devance jamais l'évènement, la loi vient toujours confirmer et encadrer un évènement, nous sommes plutôt en retard puisque la loi MAPTAM vient encadrer un phénomène — la métropolisation — dont on parlait peu d'ailleurs en France, car nous avons toujours des problèmes avec la politique, les élections de territoire, les échelles, etc. Et ce n'est pas résolu à mon avis, nous allons en sens inverse de la marche des choses aujourd'hui.

LD. C'est-à-dire? [11:06]

RH. Lorsque je vois le gouvernement qui s'attache aux petites villes et aux villes moyennes, qui souhaite renforcer les Départements, qui ne touche plus au millefeuille institutionnel — qui n'ose plus y toucher!

—, il remet en cause les Métropoles. D'une manière ou d'une autre, il y a dilution des fonctions, alors que la concentration d'un certain nombre de fonctions paraissait nécessaire à la bonne compréhension et au dialogue public... C'est un des éléments dont on voit qu'il fait achopper aujourd'hui toute une série de choses qui discréditent la Politique au sens le plus noble du terme, celui de la gestion de la cité.

Et mon regard est que le Gouvernement est en sens inverse de ce qui avait été engagé, sans pour autant résoudre les questions. Pour ce qui me concerne, je crois que l'on va se retrouver devant d'énormes difficultés dans les années à venir. Vous prenez par exemple l'organisation du foncier du territoire. Vous avez un SCOT. Il n'y a pas d'obligation de faire un inter-SCOT : regardez le nombre de SCOT que nous avons sur un territoire comme l'Alsace. C'est absolument effrayant!

Il y a une explicitation de cela qui démontre d'ailleurs mon propos : vous avez vu que, lorsqu'Amazon vient sur Strasbourg, cela génère des cris d'orfraie et, tout de suite, des protestations véhémentes, parce que sensibilité politique, etc. Moi-même y compris, en responsabilité aux affaires, j'avais écarté le fait que de grands entrepôts puissent venir sur la Métropole. Je trouvais que c'était trop près et que cela posait un certain nombre de problèmes dans l'organisation du commerce. Mais lorsque Dambach-la-Ville a voulu faire ces entrepôts — rejetés par une militance à Strasbourg, la militance, elle n'est pas partie de Dambach —, pareil à Mulhouse, etc. C'est à partir des grands centres que les choses se font. Dans un paradoxe qui n'est pas paradoxe, demain, de toute évidence, les grands entrepôts seront le moyen de permettre la livraison du dernier kilomètre avec des outils propres, de limiter la circulation de petits véhicules et de massifier les objets en circulation. D'ailleurs, lorsque l'on regarde bien les stratégies de très grands groupes mondiaux — il peut leur arriver de se tromper, mais tout de même ils limitent la casse —, aujourd'hui les enjeux sur Paris et le regard sur la souveraineté économique de Paris se posent sur les grands entrepôts. Et si un fonds chinois a racheté Garonor¹, ce n'est pas complètement un hasard. Et donc l'on voit bien qu'il y a là des interactions.

Je reviens à mon histoire d'Amazon, non pas parce que c'est Amazon, mais parce que l'on voit que l'on a un certain nombre de débats ici sur les mobilités, avec par exemple, le contournement ouest de Strasbourg, cela ne vous a pas échappé. Mais ce contournement, il a fait plus de bruit à Strasbourg que dans le Kochersberg². Pourquoi? Parce que dans le Kochersberg, il y avait des gens qui vendaient des terres, et qui avaient d'autres intérêts. Enfin, je dis Kochersberg, c'est un peu en marge du Kochersberg. Parce que dans le Kochersberg, cela aurait gueulé très fort du fait de la qualité des terres. Et je ne suis pas sûr que cela se serait fait, d'ailleurs. Cela aurait été très cher en valeur foncière... Mais lorsque l'on commence à discuter d'un « engin » qui va s'installer du côté d'Erstein, qui fait près de deux cents hectares — c'est-à-dire à peu près l'équivalent du GCO —, pour du loisir, momentanément, personne ne réagit. Et pourtant, cela fait la même surface au sol. Les surprises viennent du fait que nous traitons ici du SCOT de Strasbourg et de ses environs, et ailleurs, on ne le voit pas. Sauf lorsque tout à coup, au hasard d'une discussion préfectorale, une évocation ou le fait que le secret soit levé — parce qu'évidemment, tout le monde fonctionne aujourd'hui avec des clauses de confidentialité — font que l'on est toujours surpris par son voisin qui accepte ce qui a été refusé à côté. Et donc l'organisation du territoire devient extrêmement difficile. Comment fait-on métropole? Et comment fait-on sens?

LD. C'est tout de suite plus compliqué...

RH. Alors d'un côté, les uns seraient les défenseurs de la nature, de l'autre... Et c'est la même chose pour le logement. Le fait de bloquer la construction, de s'interroger sur les problèmes de densification dans

¹ **Pôle logistique privé** situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et du Blanc-Mesnil, entre Paris et le pôle aéroportuaire de Roissy.

² Le **Kochersberg** et l'**Ackerland** sont deux régions naturelles de l'Alsace, situées à l'ouest de Strasbourg, entre les vallées de la Zorn au Nord, et de la Bruche au Sud, le champ de failles de Saverne à l'Ouest, et à l'Est, le rebord de la terrasse rhénane. Ces régions sont caractérisées par leurs terres très fertiles (loess).

des lieux comme les métropoles institutionnelles va amener un phénomène de tache d'huile qui est à peu près inévitable. Puisque l'on n'arrête pas la croissance de la population, et que celle-ci, évidemment, vient plutôt vers les centres qui plus est en période de crise : la partie rurale offre moins de possibilités de s'en sortir, même pour les très pauvres. Et par conséquent, on nous nous retrouvons souvent dans ces contradictions. Donc les outils ne sont pas adaptés. Et le fait de remettre en cause, par exemple à travers ce qui est en train de se passer lorsque le Premier ministre dit, quand il vient en Alsace, que la Région Alsace dorénavant — enfin la Région non : la CEA — est un exemple à suivre, etc. Qu'est-il est en train de dire ? Il est en train de dire : « Les Grandes Régions, ce n'est pas bien. Petit, c'est bien, donc petit territoire ». Sauf que les petits territoires ne permettent pas de répondre aux enjeux de la planète ! Si l'on veut faire des réseaux de chaleur, si l'on veut traiter du dernier kilomètre, si l'on veut faire en sorte de mettre des rails, si l'on veut mettre des tramways... Cela se fait en milieu dense, pas en milieu peu dense. Alors cela ne veut pas dire qu'il faut jouer de l'opposition permanente, mais profiter de l'opportunité. Et donc je trouve que l'on va, pour ces raisons-là, à l'envers d'un processus engagé et qui, me semble-t-il, va perdurer sur le plan de la construction de la société, même avec la crise de la COVID ? Je suis convaincu que la crise sanitaire va amener à modifier la structure urbaine en y admettant moins de bureaux, à travers leur transformation en logements... Ce qui fera que l'on aura moins d'artificialisation, mais plus de population, et que le phénomène de métropolisation se renforcera à travers cela.

LD. Lorsque vous dites inter-SCOT, le seul que j'ai vraiment en tête est celui qui a cours à Lyon.

RH. Oui, il n'y a pas beaucoup d'inter-SCOT.

LD. C'est la seule occurrence qui me vienne à l'esprit.

RH. C'est très compliqué de faire l'inter-SCOT, parce que l'on est forcément sur des territoires où les politiques, les sensibilités politiques, sont différentes, et il faut se dévoiler au sens de l'intérêt général. Il faut donc être d'accord sur la définition de l'intérêt général, ce qui n'est pas évident.

Quand il s'agit d'emploi, regardez ce qui est en train de se passer : c'est un peu la foire à neuneu... Regardez avec Tesla ! Tout le monde a couru comme des fous derrière Tesla pour dire : « Moi je vous offre les terrains que vous voulez, etc. ». Personne ne s'est interrogé de ce qui allait se faire : les batteries électriques, etc. Il fallait créer de l'emploi ! Et tout le monde a joué en cachette. Et quel est le résultat ? Le plus fort n'est pas le territoire. C'est Tesla, qui impose à la fin l'ensemble de ses desiderata, y compris financiers, disant : « Puisque vous êtes tellement nombreux à me vouloir, et bien voilà combien ça coûte, et débrouillez-vous avec vos règles européennes, etc., pour que je puisse venir chez vous ». Je simplifie un peu, mais ce n'est pas loin de cela. Et en fait, les territoires s'affaiblissent quand ils jouent dans le secret. Mais : coopération ! [rires]

LD. [rires] Et au regard de votre expérience, vous pensez que la CEA va compliquer la donne métropolitaine d'une certaine manière ? [20:58]

RH. Oui. J'ai été conseiller départemental. Vous savez, tous les gens qui ne sont plus conseillers départementaux sont contre les Départements. [rires] Mais je ne suis pas contre les Départements... Je trouve simplement que dans le cadre de la loi MAPTAM et de la loi NOTRE : dans les milieux denses, dans les territoires denses, le Département n'a plus beaucoup d'intérêts, qui plus est à Strasbourg où depuis Bismarck, vous le savez certainement, la petite enfance est traitée par la Ville de Strasbourg. La Ville de Strasbourg dispose d'une compétence sanitaire qui était extrêmement importante, ce qui n'était pas le cas de ses homologues de vieille France. Et par conséquent, lorsque j'étais encore au Conseil général : sur tout ce qui était aménagement du territoire, c'est une somme d'individualités qui sont toutes élues sur le territoire. C'est pour cela d'ailleurs que l'on se respecte beaucoup plus au Département : c'est qu'il

n'y a pas de compétition entre les uns et les autres, mais une compétition politique globale. Il n'y a pas de compétition de territoire puisque vous êtes à Strasbourg, les autres sont à Sélestat et personne ne peut venir manger dans la gamelle de l'autre, donc, à part sur le plan politique. Il y a tout de suite une autre ambiance. Mais cette autre ambiance, elle ne fait pas encore un projet de territoire.

Et moi, je suis stupéfait — je l'ai souvent dit, je continue à le dire —, de voir à quel point le seul projet de la CEA, c'est l'Alsace, et je ne sais toujours pas ce que cela veut dire. Et lorsque je regarde les projets qui sont mis en œuvre par le Landrat de l'Ortenau dans le Bade-Wurtemberg — le Landrat étant l'équivalent du préfet —, dans le lien qu'il a avec ses homologues pour la valorisation du massif de la Forêt-Noire, je me dis que l'on a de grandes leçons à apprendre sur la manière de coordonner l'aménagement du territoire. La Grande Région est en mesure de le faire et la CEA est une réplique de tout ce qui a fait l'échec du massif vosgien, par exemple, de n'avoir jamais réussi à s'entendre d'un côté du versant ou de l'autre.

LD. Je vois !

RH. Il suffit de s'y promener pour voir la différence. Si vous allez, par exemple, aux vœux du Landrat, c'est très symptomatique et très symbolique. Frank SCHERER, dans ses derniers vœux, a consacré la totalité de ses vœux à l'explicitation avec un film identique pour tous les préfets de tout le territoire de la Forêt-Noire. Film identique, discours identique, valorisation identique de tous les bienfaits sur leur territoire de la coordination des politiques d'aménagement en Forêt-Noire : touristiques, économiques, durables, environnementales, etc. Tous avaient un socle commun, et tous n'ont simplement fait que déployer sur le plan local ce qui les concerne et qui les met en valeur... Vous imaginez ! [rires] Si chaque Département, chaque président de Département avait une pensée pour le massif, et s'ils se mettaient d'accord pour en parler le même jour, j'ai envie de dire que ce serait déjà un grand succès !

Non, je pense que l'on vit dans un système qui est assez obsolète, globalement, et qui ne parle plus beaucoup aux gens. Alors lorsque j'entends que l'on veut revenir sur les définitions de compétences, ce sera le retour du saupoudrage et de la perte d'argent.

LD. Et vers un manque de clarté ? [25:25]

RH. Oui ! Oui, je crois beaucoup à la « subsidiarité » — on le faisait avec la Région, en grande partie —, c'est-à-dire la capacité sur les territoires de dire : « Ici, Strasbourg est plus à même de prendre la décision, donc c'est Strasbourg qui décide ». Et je sais que Jean ROTTNER est attaché à ce genre de principes. Cela peut marcher assez bien, même avec les Départements, dans le cadre des gouvernances un peu élaborées. Le fait de revenir à la situation ex ante me paraît tout de même absurde.

[Q.01C] Alors, « À quels enjeux l'Eurométropole, l'aire urbaine transfrontalière et la Région sont-elles confrontées en matière de métropolisation ? ». Oui, bien sûr ! Mais à géométrie très variable ! Si vous prenez par exemple la crise de la COVID, nous le voyons aujourd'hui : pas de gouvernance partagée, question du passage de la frontière chaque fois qu'il y a un pic épidémique... Nous le verrons dans les jours qui viennent puisque cela remonte trop fortement. Mais chaque fois, il y a une difficulté à coordonner les passages-frontières, la vie en commun, etc. Et la métropolisation, c'est tout de même d'essayer d'avoir un territoire où l'on partage des règles essentielles communes. Nous reviendrons tout à l'heure sur les mobilités puisque c'est dans le cadre de vos interrogations...

Cela a été tellement vrai que j'ai assisté à la fin de mon mandat à une scène que je ne croyais plus possible. Nous étions réunis dans ce fameux groupe d'élus sur l'accord de [peu clair]... Nous étions évidemment émus du fait que l'Allemagne et la France ne s'étaient pas entendues sur la fermeture de la frontière. La ministre chargée des Affaires européennes de l'époque s'était exprimée pour dire

qu'elle regrettait la situation. C'est d'ailleurs très drôle, j'ai une mémoire très vive de ce moment-là, parce que le conseiller du ministère de l'Intérieur était le directeur chargé du passage aux frontières, donc plutôt la police de l'air et des frontières, la partie répression plutôt que la partie diplomatique — dans la symbolique, j'ai trouvé cela intéressant —, ce qui n'était pas le cas des Allemands... Et il y avait le secrétaire d'État allemand aux Affaires européennes qui était présent aussi. Nous étions en réunion sur place, et la conclusion devait se faire en visioconférence. Et puis tout le monde y est allé : grand soulagement, tout le monde était content d'avoir retrouvé une unité (au moins de façade). Et lors de la définition des choses, notre ministre s'exprime pour dire : « Bien, écoutez mon cher collègue ministre, enfin, nous sommes d'accord sur le fait que nous devons dorénavant travailler de concert, etc. Eh bien, la frontière rouvrira tel jour à 18 h. Tout cela vous convient-il ? ». Et le ministre allemand : « Pas du tout, Madame la Ministre. Nous rouvrirons le lendemain à 6 h ». C'était d'un ridicule achevé. Et l'on voit bien, à travers cet exemple, que nous n'y sommes pas encore.

La notion de partage d'information, lorsque l'on parle de territoires de vie, qu'est-ce ? Nous parlons des mobilités, bien sûr, mais aussi de ce qui fait l'activité principale. Alors, quel est le service public le plus emprunté par nos concitoyens ? La piscine. Lorsque le maire de Kehl ferme la piscine de Kehl, il ne nous prévient pas, mais il y a tout de suite des conséquences... Pour moi, déjà, qui vais nager là-bas. [rires] C'est une blague, mais je me suis dit que c'est étonnant de voir à quel point il n'y a pas de communication sur quelque chose qui touche tout le monde sur le bassin de vie. La seule chose dont nous ayons parlé, c'est du commerce ! Et pour dire : « Voilà, vous n'avez plus le droit d'aller commercer là », comme diraient les Canadiens. Mais l'on ne coordonne pas les choses... La construction métropolitaine reste difficile, même si l'Ortenaukreis, bon an, mal an, participe — c'était d'ailleurs un peu l'esprit au départ —, au Conseil de développement de l'Eurométropole avec des représentants allemands pour venir enrichir la réflexion, en tout cas sur le phénomène de métropole.

Strasbourg étant à l'époque une Métropole un peu exceptionnelle puisque l'on n'avait pas encore 500 000 habitants, je vous rappelle : c'est le fait européen qui a été utilisé d'une manière un peu capillotractée pour dire : « Strasbourg est aussi Métropole ». Nous nous battions pour cela, sinon nous risquions d'être en quelque sorte un peu dégradés sur ce plan. Ce qui montre aussi d'ailleurs que le fait de dire que nous sommes Métropole, cela a un sens dans la compétition des territoires en tant que tel, parce qu'il y a autant de gens qui se sont battus pour l'être.

LD. C'est performatif ? [31:22]

RH. Oui !

[Q.01C] Alors pour la Région Grand Est : oui, pour une part. Dans la relation institutionnelle, mais aussi dans ce que je disais tout à l'heure sur ce qui peut faire métropole, dans l'alliance qui peut être faite sur un certain nombre de sujets. Nous pouvons tout à fait trouver un intérêt majeur à cette Région lorsque, par exemple, elle développe un projet de trains à hydrogène sur les voies secondaires, et que la Métropole — qui compte treize gares, ce qui est une chance incroyable — peut en bénéficier, au titre d'une part du maintien de lignes intermédiaires par rapport aux mobilités douces et d'autre part aux mobilités non polluantes, à travers l'hydrogène. Pour l'instant, nous ne pouvons pas dire que cela soit non polluant à travers la traction au gazoil, mais si l'on veut garder cet avenir possible, et si l'on veut tendre à la décarbonation, forcément, nous aurons besoin de l'ensemble de ces instruments. Et la Région devient alors un acteur qui participe très largement au renforcement de la métropole et à sa capacité d'attractivité à travers les mobilités, par exemple celles-ci.

Et donc l'enjeu pour la Métropole, il est de ne pas se tromper de stratégies. La raison pour laquelle, je souhaitais pour ce qui me concerne, clarifier — tout n'était pas parfait, loin de là —, les rôles des uns

et des autres, c'était bien pour d'abord indiquer que nous n'étions pas en mode « la Métropole écrase les autres » : la Métropole accompagne un mouvement et essaie de l'appréhender le mieux possible en faisant en sorte que la force puisse être répartie non pas de manière égalitaire — parce que cela n'existe pas —, mais en tout cas de manière judicieuse. Ce qui m'avait fait dire que la Métropole institutionnelle de Strasbourg avait besoin d'une Mulhouse beaucoup plus forte qu'elle ne l'est aujourd'hui pour pouvoir être Métropole. Pourquoi ? Parce que le renforcement de Mulhouse, c'est le renforcement du bassin du Rhin supérieur. Le renforcement de la totalité du territoire ne va pas à l'encontre des intérêts de Strasbourg, bien au contraire ! Et donc nous avons besoin d'avoir ce regard-là, d'une part pour nous créer des alliés qui, a priori, nous regardaient un peu comme des ennemis. Parce que ce rapport entre Mulhouse et Strasbourg, entre Bas-Rhin et Haut-Rhin, est devenu tout de même un peu stérile... Et j'imagine que des gens qui viennent de l'extérieur et qui observent ces relations doivent se demander : « Pourquoi se battent-ils ainsi depuis tout ce temps ? ». Moi-même qui suis Alsacien, je finis par ne plus comprendre cette opposition-là... Non pas qu'on l'ait comprise un jour... Donc nous sommes face à cette difficulté.

Il faut aller ensuite un peu plus loin, et regardez dans notre environnement et au sein du bassin du Rhin supérieur. Il est très intéressant, parce que vous avez des professeurs à l'École d'architecture qui appelle cela « l'archipel alsacien », ou « rhénan ». Et c'est assez vrai, mais l'on voit bien qu'il y a là un intérêt tout à fait majeur à l'appréhender, ce qui a été rarement fait en raison du découpage institutionnel, et qui a produit un peu du « chacun pour soi ». Nous manquons dans ce territoire d'une vision qui appréhende la totalité, et qui fasse que, lorsque nous y réfléchissons, nous essayons de préserver l'avenir. Quand je dis cela, je reviens à mon propos précédent dans la bataille de chacun, où chacun veut installer une zone industrielle ou une zone artisanale, car cela rapporte fiscalement. Nous voyons bien que nous sommes en train de miter ce territoire complètement et que nous ne le faisons pas de manière rationnelle par rapport à l'installation des routes. Ce qui fait que les routes ne sont pas un instrument d'aménagement du territoire : elles sont le rattrapage d'une série de choses qui amènent à conséquence. Et comme nous n'avons pas de vision large du territoire, nous arrivons à des choses tout à fait extraordinaires.

Vous n'êtes pas Strasbourgeois, si ? Vous connaissez bien la région ?

LD. Si, si ! Oui.

RH. Vous êtes trop jeune pour avoir connu cette situation, me semble-t-il, où l'autoroute n'allait pas jusqu'à Mulhouse. C'est-à-dire que l'on pouvait aller à un moment donné jusqu'à Molsheim, et qu'ensuite, il n'y avait pas d'autoroute du Piémont. Et donc la seule voie pour aller sur Mulhouse, c'était la route N83, qui n'est jamais devenue autoroute parce qu'il y a eu une contestation des organisations agricoles, à tel point que les ouvrages d'art n'ont pas été transformés pour pouvoir accepter une autoroute. Et vous le voyez lorsque vous circulez dessus. Ils n'ont pas le gabarit. Le jeu politique, les pressions, pour que les uns et les autres restent sénateurs ou conseillers départementaux ont abouti à cette situation. Donc nous avons maintenant deux routes à grand gabarit, globalement une Nationale deux fois deux voies et une autoroute deux fois deux voies. Le statut est différent. Et jusque-là, les Alsaciens avaient milité pour faire en sorte qu'il n'y ait pas de péage, ce qui explique Schwindratzheim et Belfort. Ce qui est assez rare et ce qui nous vaut aujourd'hui tout de même beaucoup de problèmes... Et ce qui explique l'inquiétude sur le « couloir à camions », etc. : entre Anvers et Algésiras, le dernier feu tricolore était à Fegersheim !

LD. Ah oui, tout de même !

RH. Ailleurs, il y a des péages... Pour l'avoir fait, si vous partez d'Anvers, vous avez l'autoroute tout le temps. Vous traversez le Luxembourg, l'autoroute du Nord. Vous arrivez à Strasbourg, et à Strasbourg, il fallait prendre Fegersheim, et à Fegersheim, vous avez le feu tricolore de Lilly France et puis la coupure

juste avant Cajofe Industries, etc. Et après vous étiez sur la N83 et, jusqu'au moment où il y a eu le contournement de Colmar, vous passiez Colmar et puis vous arriviez à Mulhouse. Et puis après vous étiez parti pour [peu clair]. Et donc vous alliez jusqu'à Algésiras. Étonnant, n'est-ce pas? Et en matière d'aménagement du territoire, j'ai toujours trouvé cela très signifiant.

LD. C'est vrai. Aberrant, mais significatif.

RH. Et alors, la métropole a cet intérêt-là : elle oblige à regarder ailleurs. Elle révèle des choses. Et que révèle-t-elle? Elle révèle des choses auxquelles nous n'étions pas attentifs, c'est-à-dire que — je vais rendre évidemment le propos un peu stupide, mais... — nous regardions passer les camions, mais nous ne nous interrogeons pas pourquoi ils passaient là. Et nous n'avons pas vu arriver, nous n'avons pas décrypté suffisamment le fait que toutes les importations maritimes d'Asie, du fait de l'évolution des politiques portuaires, heures et malheurs, etc., faisaient qu'Anvers, Hambourg, Amsterdam devenaient le hub des importations asiatiques. Et que par conséquent, ne venant plus sur Le Havre, les camions reviennent par là parce que l'abandon du train, en particulier dans les politiques françaises, fait que la route est devenue majoritaire. Et puis pour des raisons aussi d'exploitation... Parce que l'Europe — favorisant le fait de ne plus avoir de société publique — a amené par exemple la SNCF a créé une société privée qui s'appelait Calberson, à avoir des « faux-nez » et puis à les vendre, pour des raisons de concurrence. Et à la fin, le camion fait 98,0 % du trafic, à part en Suisse.

Et donc tout à coup, nous nous sommes dit : « Nous avons construit une autoroute à Strasbourg qui était faite pour grosso modo, soixante-seize mille à quatre-vingt mille véhicules ! ». Elle en fait aujourd'hui le double. Mais que s'est-il passé? Des routes ont été construites pour profiter en quelque sorte de cette richesse de passage, qui a peu été analysée. Des choses ont été aménagées pour faire l'autoroute du Piémont... Mais si l'on regarde bien l'ensemble du réseau alsacien, l'on constate que ce réseau aurait pu être un peu plus économe, peut-être, pour des raisons liées aux bases fiscales de rémunération des communes. Et en organisant le territoire avec plus de solidarité et moins d'espaces pris par des zones qui sont pour beaucoup petites, peu rémunératrices et relativement peu adaptées aux contraintes actuelles. C'est une parenthèse, mais je trouve assez intéressant de regarder le territoire sous cet angle-là..

[Q.01C] Et donc, l'aire urbaine et régionale? C'est pareil. Prenez par exemple la décision de Jean Rottner de dire qu'il faut refaire la RN4... Oui, il faut la refaire, bien sûr! Avec une route dangereuse comme la RN4, cela donnait l'impression d'un territoire complètement perdu... Lorsque vous regardez les routes sur le secteur de Nantes, celles-ci sont parfaitement bien gérées...

Ensuite, il y a l'interaction. Elle est extrêmement importante. Pourquoi? Pourquoi autant de logisticiens s'installent-ils à Strasbourg? Parce que l'on est sur un rayon à peu près idéal de cinq cents kilomètres. Cinq cents kilomètres, que cela représente-t-il? C'est l'autonomie d'un camion, ce qui en fait une distance tout à fait rationnelle dans les livraisons en gros volume à partir de Munich, Lyon, Paris, Lille... Et avec une bonne capacité de « dépotage » — donc de répartition en petits lots. Et donc vous avez là une place extraordinaire qui fait que Strasbourg a toujours une place particulière dans la logistique. Et c'est la raison pour laquelle son port représente un intérêt majeur dans ce lien entre les différentes modalités de transport. Ce lien, il est important. Cela signifie aussi que notre territoire doit très certainement repenser son volant aérien. Nous sommes une région un peu particulière : nous avons une abondance exceptionnelle de moyens.

Mais cette abondance nous tue un peu. J'étais très étonné d'ailleurs, au début de la crise sanitaire, d'entendre l'ancien Premier ministre dire : « Mais c'est extraordinaire tout de même cet aéroport ! » —, en parlant d'un aéroport en Lorraine où il y avait que trois avions par semaine... C'est tout de même

ahurissant de vanter ce genre de chose. Qu'il faille un jour trouver un intérêt parce qu'il y a un porteur qui peut s'y installer, soit. Enfin, si c'est cela, l'on est tout de même un peu mal barré sur le maintien des plateformes qui doivent être restructurées, renforcées, etc. Et là, la question de l'aménagement prend sens parce que les mobilités, la capacité de se déplacer font la force des choses. Vous ne pouvez pas avoir un aéroport tous les dix kilomètres!

Le directeur de la chaire des Mobilités de l'EPFL, le professeur Vincent KAUFFMANN, a réalisé un film que je vous invite à regarder un jour si vous en avez l'occasion. Il est absolument magnifique et démarre par une image demandant : « C'est quoi une ville? C'est quoi un village? ». L'on voit tout de suite que nous sommes en Suisse, car toutes les feuilles sont nettoyées, qu'elles sont dans le même sens et tout est bien propre [rires]. Un paysage un peu de coteaux avec la vigne, vous devinez une demeure de maître ou un château au fond de l'image. Et puis il reste à ne rien dire, pendant une minute, je crois — ce qui est long! —, et à laisser toute la salle regarder cette image. Et puis il y a un bandeau qui arrive enfin disant : « Ceci n'est pas un village ! », après quoi l'image se précise. Et l'on voit effectivement un « village ». Et non, cela n'en est pas un parce que les fonctions sociales ne sont plus du tout celles d'un village. Ici s'est installé un groupe de personnes riches, pas très loin de Lausanne, entre quarante et cinquante kilomètres. Que revendiquent-ils? D'être entre riches, d'avoir la sécurité, d'avoir l'ensemble des moyens de communication les plus modernes, car ils vont travailler à New York, à Londres, à Hong Kong... Et il faut qu'ils puissent se déplacer et atteindre l'aéroport, car leur moyen de déplacement, c'est l'avion, et il faut donc que la route soit déneigée l'hiver, qu'elle corresponde à un certain gabarit pour ne pas être bloquée dans des bouchons sinon ils vont être obligés de prendre l'hélicoptère... Cette mobilité-là, elle est essentielle parce qu'elle vient conforter en fait le rôle de la ville-centre. Et après, l'on peut avoir des échelles différentes : la route, ce n'est pas forcément l'aéroport à cinq minutes, comme ici à Strasbourg où nous sommes tout près. Cela a été une vraie erreur d'ailleurs... Un aéroport franco-allemand devait être installé à Roeschwoog, vous le savez peut-être, mais Pierre Pfimlin en a fait le deuil. Cela a été une erreur, nous avons perdu à peu près trois à quatre millions de clients potentiels! Le fait de déplacer l'aéroport de Roeschwoog à Strasbourg, cela l'a rendu à peu près submersible... C'est aussi une histoire d'aménagement du territoire. Et l'on voit bien qu'aujourd'hui qu'il faudrait mettre l'aéroport plus au nord... Sauf qu'aujourd'hui, le contexte est très différent. Parce qu'il y a Baden, parce qu'il y a Stuttgart, parce qu'il y a Francfort qui a pris une dimension exceptionnelle, et qu'aujourd'hui nous rentrerions dans une confrontation directe. Et puis c'est quasiment impossible à payer de nos jours le déplacement d'un aéroport! Cela soulèverait une contestation que je ne veux même pas imaginer. Ce qui fait que c'est à peu près mort-né comme possibilité.

Donc, l'on voit bien que ces réseaux de mobilité font sens pour accéder au « plus » et au « moins ». Ils peuvent représenter un enjeu négatif parce qu'évidemment les routes, les voies, cela va dans les deux sens. C'est le problème du TGV : pour nous, cela a été un très grand avantage. Cela a été moins vrai pour Tours, par exemple, qui est trop près de Paris, et qui a été vidée de sa substance culturelle par le TGV. C'est en cela que je dis que cela va dans les deux sens, mais cela représente plus d'avantages que d'inconvénients ici. En tout cas, ce que l'on sait, c'est que l'isolat ne permet pas le développement. Et je disais souvent que ceux qui, à l'époque à Clermont-Ferrand, refusaient le train parce qu'ils avaient peur de la locomotive en payent aujourd'hui un prix extrêmement lourd...

Je ne sais pas si j'ai répondu à cette question sur les enjeux. Oui? Cela vous va?

LD. C'est parfait comme réponse, je vous remercie. Nous pouvons enchaîner sur une autre dimension avec la question : « quels défis à relever en matière de gouvernance pour faire métropole? ». [48:14]

RH. [Q.01D] Ce n'est pas facile. [rires] Je vais puiser une partie de la réponse parmi les choses les plus belles que j'ai vues, pour des raisons qui ne tiennent pas à l'aménagement du territoire, mais à la démocratie... Beaucoup de territoires espagnols, à partir de l'école maternelle, travaillent à la construction de la ville, avec des petits modèles, des petits Lego. Pourquoi? Car il faut apprendre à vivre ensemble. À l'époque où ils mettent en œuvre des programmes de cette nature, ils le font pour lutter contre le franquisme. Et c'est un outil pédagogique extraordinaire : je suis à peu près persuadé qu'il faudrait repartir de là. Faire sens. Pourquoi construit-on? Pourquoi densifie-t-on? Pourquoi va-t-on dans les hauteurs? Pourquoi a-t-on besoin de traiter de la skyline? Pourquoi a-t-on besoin de traiter de ces questions-là? De traiter des symboles? Nous voyons bien à Strasbourg que la cathédrale et sa plateforme sont un enjeu majeur. Symbole auquel nous sommes confrontés tout le temps lorsque l'on parle des hauteurs, des vues que l'on peut avoir dans la Petite France.

Mais nous en avons besoin, et nous avons besoin de réhabiliter la ville. Je pense que l'on a trop décrié l'aire urbaine et la ville comme étant une accumulation de difficultés, de tensions, d'échecs... Alors, certes, il y en a. Bien sûr! L'espace n'est pas idéal, mais il présente beaucoup d'avantages et encore une fois, je pense que par rapport aux enjeux de la planète qui sont aujourd'hui majeurs — je dis cela et je ne suis pas Vert! —, la densité, la ville, la métropole sont des réponses extrêmement pertinentes à cela. Et nous verrons que dans les années qui viennent, les grands enjeux liés aux transports et aux mobilités, donc aux outils de la mobilité — que ce soit l'objet qui permet le transport ou ceux qui le porte : la protection de la mer, la construction des routes et des aéroports —, vont être complètement transformés, car la nature des objets est en train de se modifier. Nous sommes « au bord » du véhicule autonome, nous sommes devant des véhicules très décarbonés... Nous allons avoir des véhicules autonomes beaucoup plus décarbonés que des trottinettes électriques, par exemple, qui sont une calamité sur le plan du bilan carbone.

LD. Oh, pas que sur le plan du bilan carbone... [rires]

RH. Non en effet... [rires] Mais en tout cas, sur ce plan-là, l'on voit bien que la transformation, y compris liée à la crise sanitaire, va amener à repenser tout cela, et que s'il n'y a pas suffisamment de gens pour les utiliser, s'il n'y a pas de masse suffisante pour mettre en œuvre les processus... Si l'on est qu'une suite de petits villages, et bien tout le monde prendra sa voiture, plus ou moins polluante dans sa construction ou dans son usage. Je schématise à outrance, mais l'idée est là.

Je regarde par exemple aujourd'hui les nouveaux systèmes digitaux qui existent sur le stationnement et ont été utilisés... Pour moi, il y a une ville qui a marqué une révolution incroyable et est assez probante : Séoul. On le voit lorsqu'ils décident de détruire leurs autoroutes pour retrouver le cours d'eau initial sur lequel elles étaient bâties. Ils font cela sans tuer les mobilités, sans interdire! C'est-à-dire sans confrontation violente, avec la population, avec beaucoup de pédagogie et d'attention. Cela se fait dans une culture qui n'est pas la nôtre de toute évidence, qui favorise cela malgré tout, avec une obéissance à l'autorité — je ne sais pas si le mot « obéissance » est le bon — ou en tout cas un respect pour la décision prise qui rend certainement plus facile qu'ici la prise de décision et sa mise en œuvre. Mais l'on voit bien qu'il y a la possibilité de faire évoluer les objectifs en même temps : la métropole le permet à la condition évidemment, encore une fois, d'y donner sens.

Et donc j'ai toujours dit qu'il aurait fallu que les élus soient dans la contrainte — je pèse mes mots — d'aller suivre quelques formations sur l'aménagement du territoire. Il y a trop peu d'élus qui en sont passionnés. Nous ne sommes qu'une poignée à nous intéresser à ces questions.

LD. Cela se sent, et se lit sur le territoire.

RH. Oui! Comme vous n'avez pas de conviction — lorsque vous n'avez pas de formation, vous n'avez pas de conviction, ou alors elles sont vite démontées s'il n'y a pas d'apprentissage —, cela fait que l'on peut voir, dans une autre ville que Strasbourg où tout est évidemment parfait [rires], un élu qui il y a de cela quelques mois signait tous les permis de construire tenir un discours diamétralement opposé aujourd'hui. Maintenant qu'il faut arrêter de densifier, que fait-on des gens? Comment organiser les choses? Et en même temps, il faut qu'il y ait beaucoup de gens qui viennent tout de même dans nos commerces de centre-ville. Alors, ils vont venir d'où, ces gens? De l'extérieur? Ah oui, c'est vrai, de l'extérieur. Mais au fait, comment viennent-ils?!

Vous l'avez d'ailleurs écrit dans votre courriel, c'est la raison pour laquelle j'ai été passionné par la notion d'IBA, au titre de sa gouvernance. Arriver à se poser toutes ces questions — sur les usagers, sur l'utilité... —, pouvoir décliner comme cela beaucoup d'espaces à partir de ces questionnements et tenter d'éviter des erreurs... Je trouve que c'est un processus très intéressant. Nous ne sommes pas complètement dans ce processus aujourd'hui, et nous ne l'avons pas été non plus lorsque la route du Rhin s'est faite, Ries n'a pas posé la question. Si vous prenez par exemple les constructions qui se sont faites sur la place de Haguenau, nous ne nous sommes pas demandé où les enfants iraient à l'école... Réponse dans deux ans... Quand il y aura des enfants...

Ceux qui revient aussi à ce que vous disiez au départ, c'est-à-dire que ce qui fait métropole, c'est le pensé et l'impensé : lorsque l'on construit, pourquoi, comment et pour qui construit-on? Et comment va-t-on y vivre? Ce qui a manqué dans beaucoup d'espaces urbains, c'est cette dernière question! Nous avons construit, car il y a une telle demande de logements, un tel déficit de logements que nous avons construit au regard aussi des contraintes foncières. Mais nous avons aussi construit pour faire de la performance, en nombre de logements. Toutefois, nous n'avons pas suffisamment travaillé sur les aspects qualitatifs. Cela produit également un rejet de la ville, de l'insatisfaction lorsque l'on mène des enquêtes ménages, par exemple. L'ADEUS a produit des enquêtes ménages remarquables, qui montrent que les gens ne rejettent pas la ville, mais qu'ils recherchent des formes d'intimité. Lorsque vous creusez, vous vous apercevez que l'intimité, ce n'est pas la petite maison à la campagne — que peu de gens peuvent se permettre financièrement —, mais ne pas avoir son voisin trois mètres en face de son balcon, pour pouvoir ouvrir les rideaux sans avoir quelqu'un qui soit directement en face... Dans une barre d'immeuble, il faut faire en sorte qu'il n'y ait pas de continuité dans les lignes... à Rennes, ils ont beaucoup expérimenté sur des immeubles qui n'étaient pas parallèles justement pour casser ces lignes. Ce sont des choses très intéressantes. Lorsque vous allez dans les pays nordiques — avec évidemment le fait qu'ils disposent de plus d'espace — il est vrai que l'on est moins sur les hauteurs à Copenhague, Oslo... Par contre, vous avez une attention toujours portée à ce qui est en face de la fenêtre. Vous avez des baies vitrées, mais vous avez des arbres en face. Rennes s'était essayée à cela en plantant d'abord les arbres avant de construire, ce qui fait que lorsque les gens arrivent, vous aviez déjà des formes d'intimité, car vous aviez des bosquets, de la végétation. Chez nous, regardez par exemple dans certains des projets qui sortent de terre : la végétation n'est pas encore là que les habitants emménagent déjà.

LD. Mais dans un autre registre, au port du Rhin, il y a déjà le tramway avant d'y avoir les immeubles.

RH. Oui! C'est très chinois. [rires]

LD. Oui, très chinois! nous allons passer à la seconde série de questions, relatives au Grenelle des mobilités. Sur le plan politique, pourquoi une telle démarche? [58:10]

RH. [Q.02A] Alors! L'organisation du Grenelle des Mobilités, c'est pour avoir une vision globale. Je pense que la construction [métropolitaine, NDLR] aujourd'hui nécessite d'avoir des visions globales qui

soient débattues, qui soient partagées, et qui fassent l'objet de critiques. C'est-à-dire ? Aujourd'hui, la confrontation sur les questions de mobilité est la raison même du Grenelle.

Pourquoi le Grenelle est-il né ? Il est né — je vous dis la « vérité vraie » — d'un vide sidéral à un moment donné, où les gens disaient pour les uns, « Moi je veux un tramway », pour les autres « Moi je veux une ligne de bus », etc. Et la réponse était un peu au cas par cas. Et puis il y avait des groupes de pression, des lobbies qui évoquaient les gares, les autres, le vélo... On s'est dit : « Attendez... Il y a un adjoint au vélo, un vice-président au transport, un autre vice-président aux routes, une vice-présidente au développement économique ». Tous parlent du même objet : la mobilité.

Et comment se recentre-t-on sur la mobilité ? En faisant un Grenelle. **C'était le moyen de rassembler tout le monde. C'est comme cela qu'il est né en fait : d'une panne d'idée. Ou d'une panne de projet collectif, de projet partagé. En somme, il est né parce que les choses partaient un peu dans tous les sens, avec des revendications qui étaient certainement légitimes, mais qui n'étaient pas cohérentes.**

Or, qu'a-t-on constaté ? Que de temps en temps, le vice-président aux routes faisait une route, mais dans la mesure où il n'était pas chargé du vélo, il n'y avait pas de piste cyclable intégrée ! Et donc nous faisons la route, et ensuite, oui, il fallait revenir pour acheter du foncier pour faire la piste cyclable. De la même manière, nous avons laissé construire autour des gares, sans réserver le foncier pour faire des parkings-relais. Donc quel est l'intérêt de prôner dans les discours une politique de transports collectifs à partir des trains, et en particulier des trains de lignes secondaires, si nous ne faisons pas l'essentiel pour faire en sorte que ceux-ci soient accessibles ?

Donc le Grenelle a permis de mettre dans la boîte la totalité de ces éléments. C'était le premier point.

La seconde raison à la naissance du Grenelle tient au fait **qu'institutionnellement, ces questions relèvent d'autorités très différentes, certes autorités organisatrices, mais pas uniquement :**

- **La Région ;**
- **Le Département pour ce qui était, à l'époque en tout cas, le transport scolaire ;**
- **La Ville ;**
- **Mais aussi les Allemands, parce que nos bus et le tramway, ils vont de l'autre côté de la frontière, et puis l'état aussi, parce qu'à un moment donné il faut racheter des terrains et il faut traiter des problèmes d'aménagement du territoire...**

Cela permettait de mettre absolument tout le monde ensemble pour dire : « écoutez, nous avons un projet commun, et ce projet, il doit dépasser le cadre de la métropole institutionnelle ». Nous revenons au départ de notre conversation. **Il faut que le Grenelle soit un instrument de l'aménagement du territoire et c'est la raison pour laquelle tout le monde a adhéré :** le Kochersberg, etc.

Je regrette que l'équipe en place ne l'ait pas repris, non pas parce que c'est un projet que j'ai porté, mais parce qu'il mettait en perspective le fait que toutes les constructions et tout ce qui allait se faire s'inscrivaient dans une pensée qui vise à limiter l'autosolisme — et donc c'était « plus vert que vert » — et à transformer, dès lors que le grand contournement ouest arrivait... [\[interruption téléphonique\]](#)

... Cela permet de dire : « Si l'on veut limiter la venue en ville des autosolistes »... Puisque l'on ne veut plus d'embouteillages et que l'on a ce problème de pollution gigantesque qu'il nous faut combattre parce que nous serons condamnés solidairement avec l'État — vous connaissez les procédures en cours. Bref, il faut que l'on apporte une réponse. Cette réponse, c'est le GCO, avec évidemment, un discours et des gens qui ne s'écoutent pas, ou en tout cas pas suffisamment.

Le GCO, il n'a jamais été question qu'il supprime les pollutions, mais il va les étaler, et j'espère, les diminuer au point où nous serons en dessous du seuil. Ce qui permettrait d'échapper à une amende de plusieurs centaines de millions d'euros que nous sommes susceptibles de devoir payer si l'on ne fait rien. Et donc ? Attali dans son livre ne parle pas du tout de cette situation-là, mais il a une phrase que je reprends souvent en ce moment lorsque l'on évoque ces situations : « Leur dogmatisme était tel qu'il les a empêchés d'atteindre leur idéal ». Et ne rien faire, c'est comme faire du vélo : si vous n'avancez pas, vous tombez. En l'occurrence, le GCO est un mal nécessaire si l'on veut garder cette dynamique économique, et si l'on veut diminuer le niveau de pollution. Je constate d'ailleurs que l'équipe actuelle a renoncé au magnifique travail d'Henri Bava et de l'Agence TER. Ils ont produit un travail préparatoire pour transformer les espaces le long de l'A35 en parc urbain, ce qui aurait permis de planter près de deux millions d'arbres. C'est plus que cent mille arbres par an. Nous aurions été, je pense, la première voie autoroutière transformée en parc.

Donc le Grenelle des Mobilités, c'est l'idée de rester attractif, de militer pour des politiques de lutte contre les pollutions, contre l'autosolisme, pour l'utiliser de tous les moyens disponibles à cette fin, et de ne pas devenir un objet ou une pensée figée, mais de rester évolutifs. Le Grenelle n'interdisait pas, bien au contraire ! Il invitait à réfléchir à des sujets très tabou :

- Avons-nous besoin d'un aéroport ? Faut-il ou non construire des voies rapides qui fassent que l'on arrive plus vite à Francfort, Paris ou Bâle-Mulhouse ? Notre aéroport peut-il résister à la concurrence ? Et s'il ne résiste pas, comment garder une attractivité aérienne ? Et comment, in fine, garder le Parlement européen ? Parce que tout de même, l'aéroport est un point important sur le plan politique qui n'est pas joué aujourd'hui à mon avis... Et ce n'est pas gagné, en tout cas pas définitivement.
- Ensuite, il y a le port : Strasbourg est le deuxième port fluvial de France après Paris, ce que beaucoup de gens oublient. C'est une situation très particulière : notre territoire compte près de 30,0 % d'industrie. La moyenne en France est autour de 20,0 %. C'est tout à fait exceptionnel, et le port occupe une place particulière dans ce registre. Veut-on garder de l'industrie ? Tous les discours en ce moment visent à cela. Et là, nous sommes en train de dire : « Oui, l'industrie c'est sale, cela peut faire des fumées, du bruit ». Et donc l'on revient aussi sur cette discussion. Ville et port : comment permet-on à cette industrie d'exister ? Lorsque vous voyez Bluepaper qui installe des récupérateurs de déchets pour en faire de l'incinération et devenir autonome sur le plan énergétique, que disent les belles pensées environnementales : « Cela sent et fait de la fumée ». Oui, d'accord. Mais l'entreprise a mis des filtres, il n'y a plus de pollution chimique, il y a une petite odeur, certes, mais nous avons une industrie, quatre cents emplois... Et si ce n'est pas là, ce sera ailleurs, car de toute façon, il faut récupérer le papier, et c'est plutôt une chance de ne pas déplacer toutes nos balles de papier sur des milliers de kilomètres. Bluepaper en importe d'ailleurs, car cela ne suffit pas au niveau des rejets de papier sinon. En plus, l'entreprise est en bord à eau. Elle avait fait une proposition — qui est tombée maintenant pour diverses raisons —, de faire deux cents millions d'euros d'investissement pour installer une unité directement en bord à eau pour faire le transport. Il y a eu une contestation incroyable de la part de quelques résidents bourgeois de Kehl disant : « Le vent de temps en temps vient chez nous et donc on entend le bruit ». Et puis de Strasbourgeois disant : « Oui, mais tout de même Bluepaper, cela va faire encore de la fumée, etc. ». Les jardins familiaux ne font pas de fumée, sauf

pour les barbecues du dimanche. Mais s'il n'y a plus d'emplois, il n'y a plus d'attractivité, et donc plus d'entreprises. Et si nous avons une entreprise dans l'industrie, le ratio est simple : un emploi dans l'industrie en vaut trois, quand un emploi dans les bureaux en vaut un et demi. C'est-à-dire que si un emploi dans l'industrie tombe, ce sont trois emplois qui tombent par ailleurs en annexe. Ce qui s'entend assez bien, car il faut réparer les machines, les entretenir... Et cela fait beaucoup de corps de métier, alors que dans les bureaux, une fois que vous avez un informaticien, vous avez vite fait le tour.

Cette question a été très évolutive, car l'aéroport, le port, les routes... Et puis nous en sommes venus tout doucement à la question de la nécessité ou non d'un péage. Dans nos discussions internes — où l'on peut tout de même dire quelquefois la vérité, mais pas toujours — **la logique était de mettre un péage à Strasbourg**, pas de mettre un péage aux GCO. Cela réglait tous les problèmes... Sauf que la population n'en voulait pas. Et la logique est celle-ci : inverser le schéma. La vie politique est faite ainsi : vous êtes confrontés à des impossibilités, même si elles apparaissent comme évidentes ou nécessaires. Le temps qui est mis dans la réalisation des choses est un temps qui est extrêmement long dans ce pays. Trop long ! Quarante ans pour le GCO. La voie de liaison intercommunale ouest (VLIO), je ne sais pas si elle verra le jour un jour. Elle a trente-cinq ou trente-six ans. Les gens se demandent pourquoi faire cela, et puis vous avez des évolutions de sensibilités... Là, l'équipe actuelle renonce à la VLIO... Il est possible de vivre sans, simplement les villages continueront à être traversés. Ce sera un peu plus compliqué, voilà tout. Mais l'on parie toujours sur la suppression des mobilités individuelles... Ce n'est pas avec le tramway seul que l'on y arrivera !

Dans tout ce qui fait débat sur les mobilités, il y a souvent une très, très grande confusion entre la mobilité en tant qu'élément de réflexion, et l'objet, l'outil. Et peu de gens sortent de cette difficulté-ci. Par exemple : j'ai souvent dit à des maires qu'ils confondaient la mobilité avec l'outil. Eux parlaient d'un tramway, moi d'un transport en commun. Et si l'on veut répondre à cela, il faut utiliser toutes les solutions modernes : le transport à la demande en est une, qui va se multiplier. Le TAD ne coûte globalement pas très cher au regard de ce que coûteraient des lignes de transport collectif avec des bus normalisés de 90 places ou de 120 places. D'autant que changer de bus ce n'est pas simple dans la journée pour une compagnie de transport. L'interconnexion est plus facile avec le TAD et vous avez plus de souplesse si vous n'êtes pas dans des territoires qui sont définitivement inscrits dans le marbre par une infrastructure en site propre, comme c'est le cas pour le tramway. C'est un élément d'aménagement de la ville, mais qui n'a pas sa place dans les milieux peu denses. Dans ces territoires, il en devient contre-performant même si vous avez des Strasbourgeois au fin fond de Koenigshoffen qui se lamentent d'être perçus comme des habitants de seconde zone parce qu'ils n'ont pas leur tramway. Comme si le tramway amenait de la richesse personnelle aux gens... Et l'on voit bien que l'on a là-dessus besoin de beaucoup de pédagogie, de temps, de dialogue, d'éléments de dialogue. Mais pour tout cela, il y a quelque chose qui nous manque aujourd'hui : la crédibilité des personnes et de la parole politiques. Personne ne croit plus personne. Cela devient difficile. Voilà donc la démarche.

LD. Si je pouvais ajouter une question en complément ce serait avez-vous réussi à faire convergence avec les autres acteurs? [01:12:08]

RH. [Q.02A] Oui, d'une manière assez simple. D'abord, si l'on était à Sciences Po, je dirais que la politique consiste tout de même à avoir une vision. Il ne s'agit pas juste de se réveiller le matin en se disant : « Je vais faire un bon coup ». Le point de départ a été cette conviction que l'on était en train de faire fausse route. Je le dis d'autant plus que celui avec qui je m'entendais le mieux dans la métropole était Yves BUR,

et qu'il m'a souvent tancé en disant : « Tu te fiches de nous ! ». Et il l'a dit quelquefois publiquement, de manière moins polie, en disant que tout cela n'était que du baratin, etc. [rires] Parce que le temps de la construction est un temps qui est très peu agréable, en fait, puisque vous êtes habité par une conviction et une vision. Mais les autres ne le sont pas ! Et il faut les amener à y adhérer, et en premier lieu dans votre propre équipe, car si votre propre équipe vous déshabille, vous n'avez d'entrée de jeu plus aucune crédibilité... Et tout doucement, s'est fabriquée la chose. Je peux même vous dire comment elle s'est fabriquée.

Un jour, je me suis dit : « à Strasbourg, on a toujours une tendance lorsque l'on se regarde à magnifier les choses ». Le tramway est l'un des meilleurs de la planète, nous sommes invités en Chine, au Japon pour expliquer notre tramway. C'est drôle, mais je n'arrive pas à être impressionné par le tramway. Peut-être est-ce parce que je suis né dans un milieu très populaire qui avait besoin de toujours tout démontrer pour pouvoir vivre ou survivre. C'est bien, évidemment. Lorsque j'entendais Catherine Trautmann parler de cette alliance des industriels pour fabriquer le plancher à fond plat intégral, etc. Bon... Et puis je n'aime pas beaucoup voyager pour rien, donc je me déplace beaucoup moins que d'autres. Mais chaque fois que je me déplaçais, je me disais : « Tiens, c'est marrant, pourquoi le tramway il ne fait pas de bruit ici ? ». J'ai frappé à la porte des élus pour leur demander comment ils ont fait. Et au fur à mesure, vous voyez... Et puis j'ai commencé à embarquer des groupes d'élus à Schiphol pour voir ce que c'est un aéroport qui est inaccessible aux voitures, mais qui est devenu tout de même le troisième aéroport d'Europe, et où Tesla a demandé à installer une usine. C'est la seule fois que j'ai vu une file de deux cent quarante Tesla, des taxis, les uns derrière les autres. Il n'y a que cela. Et où vous avez toutes les modalités de transport que ce soit Uber, mais que ce soit aussi d'autres modalités concurrentielles avec des transports très adaptés. C'est-à-dire que si vous allez de Schiphol à Amsterdam, vous allez payer 130 € ou 140 € de taxi à peu près, un peu comme chez nous le dimanche. Si vous y allez par Uber, vous allez payer dans les 60 €. Mais si vous prenez un autre système, vous allez payer 30 €. Pourquoi ? Parce que le taxi va faire un peu de cabotage et il va ramasser un peu des gens, mais il vous garantit tout de même un temps de course ainsi qu'une somme maximale qui peut se réduire. À la fin, vous n'avez plus besoin de voiture. Et donc ces systèmes de modélisation qui ont été mis en œuvre pour le TAD — avec des boîtes françaises d'ailleurs qui sont assez magnifiques là-dessus et qui ont fabriqué ces logiciels — font qu'aujourd'hui, vous n'avez plus besoin de voiture, vous êtes à peu près certain du temps nécessaire pour arriver. Mercedes avait passé un accord avec ces entreprises de logiciels. Et puis on s'est dit : « Tiens, c'est quelque chose que nous n'avons jamais vu chez nous ». C'est comme cela qu'est né le transport à la demande ici, lorsque Yves BUR a dit : « On rentre, on le met et on le fait ». C'est un des éléments qui vient dans l'ensemble des discours, des débats sur le Grenelle des Mobilités. Cela fait partie de ces innovations qui existent ailleurs et qu'il nous faut mettre en œuvre, que l'on voit encore peu chez nous.

Je ne crois pas dans cette vision futuriste de drones qui vont transporter des charges relativement lourdes, pour des raisons de terrorisme, parce que nous embringués en Europe pour longtemps encore dans ces affaires d'hélicoptères personnels, etc. Parce que cinq kilogrammes de TNT, cela fait tout de même de grands cratères lorsque cela tombe. Donc toutes ces questions-là vont mettre du temps, mais il nous faut résoudre le problème de mobilité des hommes, des femmes, des objets, etc. Bon, bien sûr, nous voyons bien cette évolution heureuse des charges que l'on met sur des vélos électriques. Nous verrons demain avec des systèmes comme ceux de Navya ou comme ceux de Lohr que l'on peut faire des navettes électriques qui soient performantes sur le plan des livraisons du dernier kilomètre. Il y a plein de choses qui sont en train de bouger : les véhicules seront moins polluants, etc. Il y a un énorme travail là-dessus, que je vous invite à consulter, chez Sogaris, avec un directeur général qui est hors pair au plan international sur ces questions-là. Tout cela fonctionne.

La manière de convaincre, elle, est empirique. Elle consiste d'abord à dire aux gens que nous ne pouvons pas continuer ainsi, nous ne pouvons pas continuer à faire par petits morceaux incohérents qui nous font aller dans le mur : nous nous rendons toujours compte de la cohérence par la suite, jamais lorsque nous sommes en plein dans le projet. Ensuite, les collectivités manquent trop d'argent pour en perdre trop. Il faut donc être attentif à l'argent public. Il faut que ces éléments rejoignent un certain nombre de critères : protection de l'environnement, efficacité, efficience — parce que les coûts de gestion sont importants —, mais aussi services rendus. Si l'on fait des choses qui ne rendent pas service à la population, cela n'aura pas d'intérêt. Il faut donc définir — j'en reviens toujours à mon processus d'IBA —, pourquoi nous faisons les choses, dans quel rayon, et quelles en seront les conséquences pour le territoire institutionnel et en-dehors ?

Lorsque vous parlez des trains, vous parlez de territoires bien plus vastes. Cela arrangeait donc la Région d'avoir une Métropole qui prenne le dossier à bras le corps et qui dise : « Nous voulons rendre cohérente la totalité de nos moyens et nous avons besoin de vous ». D'où l'idée renaissante du Réseau express métropolitain (REM), qui trouve aujourd'hui son sens. Pourquoi trouve-t-elle sens ? Parce que l'on finit par dire : « **Nous voudrions l'idéal, mais nous ne pouvons pas l'atteindre** ». Je veux dire par là que nous n'allons pas construire un métro express métropolitain, nous n'allons pas recréer quelque chose qui peut apparaître dans l'esprit des gens comme idéal, mais qui ne fait pas de sens. Personne ne fait la totalité du tour dans le même moyen de transport. Nous le faisons tous par segments, et ce n'est donc pas gênant de dire que nous allons profiter des éléments existants : gares et gare de bus. Il y a des endroits où l'on pourra faire des trajets plus longs sur le réseau ferré, et d'autres sur le réseau routier. Qui plus est, en utilisant ce principe de REM dans ce sens-là, cela permettait de dire : « C'est sans limite ! ». C'est-à-dire que ce schéma peut être développé par cadre géographique, et l'on peut se déplacer vers le Haut-Rhin, vers l'Allemagne, etc. Et l'on peut donc tout à fait faire les choses.

Ensuite, **cela implique de dire qu'il faut que ce soit facile d'accès. D'où cette question du ticket unique. Je suis outré par le fait que la SNCF n'ait pas fait l'effort de mettre des distributeurs qui soient compatibles avec un ticket unique, et qu'il faille encore une contremarque aujourd'hui pour faire la chose. Vous voyez la difficulté : nous sommes ici pour faire en sorte que cela fonctionne aussi avec les Allemands.** Or, dans la réflexion sur le Grenelle des Mobilités — l'autre espace qui était ouvert —, nous sous-évaluons la capacité d'usage du train parce que le lien entre Strasbourg et Offenbourg est un lien qui n'est pas suffisamment connu, et qui offre un hub ferroviaire absolument incroyable, parmi les rares hubs ferroviaires en Europe... Pour peu qu'on le traite en tant que hub ferroviaire, ce qui n'est pas complètement le cas aujourd'hui.

[Q.02B] Et donc, comment le Grenelle mettait-il tout cela en relation ? La raison pour laquelle il a fini par devenir un outil auquel tout le monde a adhéré, c'était pour ces raisons-là : il facilitait la vie à tout le monde, il permettait un regard partagé. Pas de contestation sur le regard, plutôt une envie d'y intégrer des territoires extérieurs à la Métropole qui disait : « Nous aussi, nous allons en profiter ! ». Et puis des choses qui, tout doucement, se révèlent, c'est-à-dire que des gens ont commencé à dire : « Mais moi, pour venir de Wasselonne ou de Saverne, le TSPO me va très bien ! Mais lorsque j'arrive sur l'A351, je mets plus de temps pour arriver de Haute-pierre au centre-ville que sur tout le reste du trajet ». Donc il faut mener à bien ce projet de TSPO. L'État s'y est accroché, avec le secrétaire général de la préfecture et l'ancien préfet Marx. Ce qui avait bien marché, c'était de dire que cela allait pour ainsi dire nous donner une obligation morale, en quelque sorte, de travailler sur un rythme continu. Et cela a donc permis de faire avancer la réalisation de la rocade sud, de débloquent le dossier du TSPO — partiellement au moins — et de son arrivée sur l'A351... Cela a permis à la Région de réfléchir en prenant en compte les choses qui étaient évoquées. Et il y a eu un travail collaboratif et commun remarquable, vraiment !

C'était quelque chose d'assez superbe !

L'échec de la démarche, c'est qu'il aurait fallu aller plus vite, avoir plus d'argent... Mais en tout cas, je fais le constat qu'elle n'est pas contestée aujourd'hui. Pour des raisons d'identité, elle n'est pas reprise en tant que telle, et l'équipe actuelle ne parle plus du Grenelle. Mais je constate qu'elle parle tout de même de manière découpée de l'usage des gares. Nous n'en sommes pas encore à considérer que le GCO est une bonne chose, mais tout même, il permettra de mettre une ligne de bus sur l'autoroute et par conséquent, puisqu'il y a ce drame du GCO, eh bien profitons-en pour utiliser ce que cela apporte comme avantages. Les choses se font ainsi, c'est bien. Il restera des désaccords profonds. Je suis persuadé que dans le cadre du port de Strasbourg, il eut fallu, entre guillemets, « sacrifier la route ! » (ce que l'on appelle la route électrique, la voie nord du port) pour la réserver aux camions et leur éviter de passer par le centre, pour véritablement apaiser le centre. Cela aurait permis de travailler à fond sur le dernier kilomètre, avec des entrepôts là où est situé le local personnel de la CTS, et travailler sur la gare basse. Or si vous ne traitez pas de l'autoroute en tant que telle, vous ne pouvez pas traiter de la gare basse.

LD. L'autoroute est un catalyseur pour tout le reste ? [01:25:12]

RH. Exactement ! Il y a une difficulté d'aménagement. Bon, il y a toujours eu cette difficulté. **Lorsque Fabienne KELLER... Je ne dis pas cela parce qu'elle est de droite, mais je pense que le plus gros échec de son mandat est de ne pas avoir été visionnaire quant à l'aménagement de la gare au moment du TGV. Et cela fait que nous sommes maintenant engoncés à tel point qu'il n'y a plus que l'autoroute qui permette de traiter de la gare basse.** Et si l'on ne traite pas de ce problème, l'histoire de la ligne de bus sur l'autoroute, je suis très curieux de voir comment ils vont la faire... J'avoue ne pas très bien comprendre pour l'instant, comment faire « juste » une ligne de bus sur l'autoroute sans avoir la mise en place de vitesses dynamiques, sans avoir de réglementation très spécifique... Si c'est un bus qui va de Brumath à Entzheim, pas de problème. Mais ce n'était pas l'idée. L'idée de départ était d'avoir des stations, avec une répartition, et de supprimer des voitures ! Ce n'était pas juste un bus qui circule... Bon, il ne s'agit pas non plus de dire du mal du projet tant qu'il n'est pas fait...

[Q.02C] Voilà : « Peut-on faire métropole grâce aux mobilités ? » Si c'est exclusif, non. Mais sans les mobilités, il est certain que l'on ne fait pas métropole.

LD. Et donc que faut-il ajouter ? [01:27:07]

RH. Ce qui fait métropole, c'est ce dont je parlais : ce qui me paraît fondamental, c'est de convaincre les gens que la métropole est un objet qu'il faut désirer. Si nous n'arrivons pas à cela, nous serons confrontés sans arrêt à des contestations. Et puis à partir de là s'expriment les lobbies. Regardez ce qui est en train de se passer, je trouve cela très intéressant : là, vous allez avoir une manifestation Vélorution. Ce sont des gens que j'apprécie très modérément, parce qu'ils sont obsédés par une seule chose : tous à vélo. Moi-même je suis un cycliste — mais pas que cycliste —, qui commence à avoir un certain âge : même si je fais des efforts pour garder beaucoup de mobilité — je marche, je fais du vélo, etc. —, je suis d'une certaine génération. Je commence à voir des gens qui me disent qu'ils ne peuvent plus rouler à vélo, que c'est trop dangereux et que cela leur fait peur. Alors, doit-on enfermer ces gens ? Comment doit-on faire ? Comment la Ville doit-elle répondre aux différents usages ? En limitant évidemment les aspects négatifs de chacun de ces usages, y compris ceux du vélo, d'ailleurs, quand ils roulent n'importe comment... Je déteste ces lobbies qui sont totalement fermés sur eux-mêmes, qui correspondent un peu à la définition des sectes grosso modo — c'est peut-être un peu excessif pour Vélorution —, et qui essaient d'imposer par la force : des gens qui viennent avec des pots de peinture sur la route... Comme si notre société s'organisait à partir de lobbies.

Il y a eu, de manière très anecdotique, des événements très remarquables en lien avec ces groupuscules ou groupes de pression. Je disais au maire de Kolbsheim dans le cadre du GCO que je comprenais son mécontentement, car n'importe qui voyant une route se créer à côté de chez lui a le droit de ne pas être content, franchement. Il n'y a pas de honte à le dire, cela ne fait plaisir à personne d'avoir un instrument qui vient se poser là lorsque vous avez un parc. Et si vous posez la question — d'où l'intérêt aussi de réfléchir à toutes ces affaires de référendum, de questionnement, de démocratie locale, etc. —, si l'échelle est celle du pied de l'immeuble, vous ne faites plus rien, sur le plan démocratique ! Et l'intérêt général devient quelque chose qui est totalement abscons, puisque l'on est sur la somme des intérêts individuels, ce qui n'est pas toujours intelligent. Et je lui dis [au maire de Kolbsheim, NDLR] : « Je comprends ce que disent tes concitoyens, mais la question est celle de l'intérêt du territoire ». Bon, lui contestait tout cela pour une raison précise. Mais c'est le problème de notre société, entre croissance et décroissance. Donc on change de sujet... Sujet par ailleurs difficile à aborder, car vous pouvez toujours revendiquer être pour la décroissance, mais une fois que l'on a dit cela, la question est de changer l'ensemble des règles pour prendre de la richesse aux uns afin de la répartir. Comment prendre ? Et comment répartir ? Rien de tout cela n'est résolu. L'expression de la décroissance peut être un idéal respectable, mais sa mise en œuvre est très complexe. Et en attendant, nous ne pouvons pas vouloir imposer un système qui n'a pas de règles. Cela me paraît difficile. Et donc j'ai demandé [au maire de Kolbsheim, NDLR] ce qu'il faudrait pour arriver à faire en sorte que ses concitoyens participent véritablement au débat. S'il y a une route, pourquoi la fait-on ? L'expliquer. Pourquoi cette route n'est-elle pas construite ailleurs ? L'expliquer aussi. Que peut-on faire pour limiter les nuisances dont on sait qu'elles existent ? Non, pas du tout. Il refuse en bloc le GCO. Après les jugements, il y a la voie des contestations, des blocages... Et puis sont arrivés les zadistes. Autres groupes de pression. Et évidemment, aujourd'hui, les moyens d'information font que l'on sait assez vite qui ils sont, ce qu'ils font, d'où ils viennent. On sait facilement d'où viennent les renforts, etc. Et si vous regardez de près la contestation de ce contournement ouest, elle a été extrêmement faible. Jamais vous n'avez eu plus de trois mille personnes pour la plus grosse manifestation à Strasbourg. Mais comme l'on n'est pas dans une société qui facilite ce type de dialogue, l'impression donnée était que la totalité de la planète était contre ce GCO. Et après tout, ceux qui l'attendent ne vont pas aller manifester pour une route parce qu'en plus ce n'est pas très bien vu en ce moment... Donc cela fait de grands moments de solitude... Mais ce faisant, j'avais dit au maire de Kolbsheim de faire attention tout de même aux types qui venaient. Eh bien le Maire de Kolbsheim lui-même a été à l'origine de la demande d'évacuer les zadistes de sa commune. Pourquoi ? Mais parce qu'il faut aller au bout de la logique. Les gens qui étaient là disaient : « Nous ne voulons pas travailler pour vivre ». Je parle là d'expressions réelles, je ne parle pas de fantasmes. Évidemment, ils ne sont pas majoritaires, mais puisque l'on ne parle plus de majorité... Ils allaient dans les fermes chercher un poulet — pas forcément pour le voler, mais faire du troc ou un petit boulot en échange. C'est difficile de vivre comme cela tout le temps, surtout en vieillissant. Sur six mois, c'est possible, certains le font... Mais après, dans le temps, c'est plus difficile. Et puis il y a des problèmes d'hygiène. Et puis les problèmes de vie en commun, les uns sont pour la libéralisation du cannabis... Dans les communes comme Kolbsheim, ce ne doit pas être une opinion majoritaire, mais nous ne parlons plus de majorité. Donc forcément, à un moment donné, nous nous retrouvons devant ces difficultés.

Enfin, pour moi, les plus grosses difficultés aujourd'hui sont dans l'aménagement du territoire et dans ces questions-là du rapport à la population. Arriver à faire comprendre que l'on doit pouvoir faire des choses sans que cela signifie que soit sacrifiée la planète et que, quelquefois, il faut prendre de l'espace au profit de l'amélioration des situations. Alors évidemment, certains diront qu'il ne faut plus bouger de

chez soi, ne plus rien utiliser pour défendre encore plus la planète... D'accord, mais ce n'est plus une vie. Ce qui m'avait un jour fait poser la question suivante à un intellectuel très engagé, lors d'un débat que l'on avait eu par ailleurs : la défense de l'environnement poussée à son extrême est-elle compatible avec la démocratie ? La réponse est non. Si vous ne prenez pas de mesures autoritaires, vous n'y arriverez plus. Et donc, si vous voulez tenir cet objectif jusqu'au bout, si vous ne voulez pas faire de centrales nucléaires, il faut donner aux gens un quota d'électricité par nombre de personnes en fonction des activités, il faut édicter des règles extrêmement strictes et ne pas y déroger, il faut sanctionner les gens, il ne faut plus qu'ils se déplacent n'importe comment, il faut leur faire comprendre que le tramway n'est pas fait pour faire une station, mais au minimum deux, qu'il faut marcher... Le vélo, vous l'utilisez de telle manière. Le vélo électrique, c'est très pénalisant. La trottinette, on la supprime... Voilà, c'est un peu triste. Sinon, il faut accepter des compromis.

Mais ce problème du dialogue est un problème aujourd'hui majeur et planétaire. Vous voyez certainement des pays un peu différents. Je ne parle pas des systèmes totalitaires comme la Chine qui y vont au bulldozer... Ce n'est pas non plus un système dont nous pouvons rêver. Mais même les pays du Nord, qui sont plus habitués au dialogue, rencontrent des difficultés. Il y a des contestations très fortes, tout de même. Regarder le tunnel qui devait se faire entre l'Allemagne, sous la mer du Nord, et la Finlande, je crois. Il y a eu un certain nombre de gens inquiets pour l'écosystème sous-marin qui risquait d'être perturbé par le tunnelier, etc. Et donc il ne faudrait pas le faire... Mais pour l'instant, il y a des avions et des bateaux.

LD. On appelle cela un choix d'HOBSON.

RH. Oui ! La vision doit permettre de dire : « Demain sera différent ». Par exemple, les recherches qui se font aujourd'hui sur le fait de mettre très rapidement des camions sur les wagons, de leur permettre de retrouver leur autonomie très vite — le problème, ce sont les ruptures de charge —, peuvent être une solution, mais ce serait une solution si à côté des voies rapides vous avez de l'espace pour pouvoir les compléter. Et au fur à mesure, peut-être les réduire... Vaste débat... J'ai répondu à tout ? Peut-être pas comme vous le souhaitez...

LD. Parfait. Ce n'est pas la question de savoir comment je souhaite la réponse, ce n'est pas comme cela que fonctionne la recherche... [rires] C'était très intéressant ! Est-ce que peut-être vous pensez qu'il y a une question à laquelle je n'aurais pas pensé ? Une question qu'il aurait fallu que je vous pose ? [01:37:41]

RH. La difficulté de l'exercice d'aménagement est d'arriver à regarder l'ensemble des champs auxquels ils se confrontent. Et très souvent, nous prenons un champ qui est peut-être trop étroit sur le plan de l'échelle, soit sur le plan des disciplines qui sont concernées, si vous prônez la protection de la nature, le développement économique, l'attractivité... À la condition d'en faire une définition bien sûr, mais cela rend l'exercice un peu plus compliqué, mais plus intéressant aussi, c'est sûr. Dessiner un territoire idéal, ce n'est déjà pas simple. Le faire sans contraintes, cela facilite un peu les choses. Mais le faire avec la situation du réel et l'intégrer dans la notion du temps nécessaire à la transformation, y compris en admettant la nécessaire accélération sur un certain nombre d'aspects, ou l'arrêt d'un certain nombre d'autres... Regardez par exemple les contradictions. Il y en a une qui me fait toujours sourire dans nos débats sur la zone à faibles émissions : nous pouvons être sûrs que le camion de la fourrière qui viendra enlever la voiture qui n'est pas aux normes bénéficiera d'une dérogation [rires], car il n'existe pas de poids lourds de cette nature. Cela viendra... Mais que fait-on pendant ce temps ? Et donc le fait d'être absolu dans la réponse que l'on apporte représente souvent plus un inconvénient qu'un avantage ou

plus, une erreur que vous voulez éviter... Peut-être que l'âge fait que l'on regarde les choses un peu différemment. C'est peut-être ce qui me fait dire que l'idéal doit toujours rester, mais que le temps nécessaire pour y parvenir peut servir à l'affaire.

Je crois que c'est surtout cela, la difficulté de l'exercice, c'est de se confronter à l'ensemble des variables, des barrières. Après, de toute manière, chaque situation reste différente et doit être appréhendée. Mais si nous avons pris le soin de vouloir convaincre les gens, si nous avons pris le soin de leur expliquer, si nous avons pris le soin de nous mettre un peu en danger, de nous mettre un peu à nu... Car il n'y a rien de pire que les politiques un peu dictatoriales qui consistent à dire : « Puisque je suis élu, je l'impose et je ne réfléchis pas avec les autres ». La politique reste tout de même beaucoup une forme d'intelligence collective. C'est plus intéressant de travailler collectivement qu'individuellement. Raison aussi pour laquelle je milite à ce qu'il y ait davantage de formation des élus sur des questions fondamentales comme celles-ci. Quand vous prenez les débats des conseils — pas seulement à Strasbourg, partout —, si vous voulez être un élu un peu important, vous ne pouvez pas être absent des questions liées au transport. Mais vous pouvez dire n'importe quoi, et n'avoir aucune conscience de l'aménagement du territoire. Après vous adaptez, vous bidouillez...

Il y a des sujets qui clignotent... Et je pense que l'on serait plus intelligents collectivement — et je parle là des élus — s'il y avait un peu plus de contraintes qui soient posées pour dire : « Dans l'année, vous avez des crédits de formation, utilisez-les ». Vous savez que les élus bénéficient de beaucoup de crédits de formation ? Les partis qui les utilisent le plus, paradoxalement, ce sont le Rassemblement national et le Parti communiste. Les autres parties n'arrivent pas à utiliser la totalité de leurs crédits de formation. Je trouve que c'est révélateur aussi d'un certain nombre de choses. Il y a des gens qui considèrent qu'une fois qu'ils sont élus, ils sont forcément plus intelligents que les autres... Et là aussi, c'est l'expérience qui me fait dire qu'il faut remettre l'ouvrage sur le métier et ne pas se laisser aller à des croyances quelquefois un peu rapides...

Voilà, Monsieur !

LD. Merci beaucoup, c'était très intéressant !

RH. Bonne suite dans vos travaux et bonne réussite !

[Fin de l'enregistrement]

02K

THIBAUD PHILLIPS

VICE-PRÉSIDENT DE LA RÉGION GRAND EST EN CHARGE DES TRANSPORTS

12 MAI 2023, DE 16H30 À 17H00

[Début de l'enregistrement]

TP. ... [se présente] Thibaud PHILLIPS, je suis vice-président chargé des transports et des mobilités à la Région. Je suis aussi maire d'Illkirch-Graffenstaden dans l'Eurométropole. Je suis la question du REME depuis que je suis devenu vice-président au mois d'octobre, en fait, où j'ai succédé à David VALENCE, mon prédécesseur, qui a travaillé sur toute la phase préparatoire au REME. Je suis arrivé à la veille du lancement du REME et je gère le sujet depuis les plans de transport successifs.

LD. Nous allons commencer par une présentation du REME si vous le voulez bien. Pourriez-vous me résumer le projet de Réseau express métropolitain européen en deux mots ? [01:31]

TP. Le réseau express métropolitain en fait, c'est une ambition. Celle de créer un réseau de transport qui s'apparente à un niveau de service urbain, mais sur du train interurbain, en utilisant en grande partie l'infrastructure déjà existante pour faire rouler le plus de trains possible sur un système qui est déjà bien utilisé. En fait, nous étions déjà entre 2500 et 3000 trains par semaine sur ce secteur. Et donc l'ambition était, au 11 décembre de l'année dernière, de rajouter 800 trains et de proposer un véritable choc d'offre sur un certain nombre de lignes. Le réseau compte trois lignes structurantes :

- La ligne Strasbourg-Molsheim ;
- La ligne Haguenau-Strasbourg ;
- Et la ligne qui fait Sélestat-Strasbourg, étant entendu que l'idée du REME, c'est aussi de pouvoir un petit peu mieux la structurer et de la diamétraliser jusqu'à Saverne avec la possibilité un peu inédite sur le réseau de ne pas avoir le terminus en gare de Strasbourg, mais de la traverser du nord au sud sans changer de train.

Donc ça, c'était le sujet initial : utiliser au maximum les gares existantes, à la fois au sein de l'Eurométropole de Strasbourg, mais aussi sur le reste du réseau bas-rhinois grâce à un réseau de rabattement vers la métropole et inversement. Mais au fond, c'est essentiellement pour répondre aux besoins d'aller au quotidien à Strasbourg.

LD. Nous sommes donc sur les transports du quotidien. Vous ne mentionnez pas les cars interurbains ? [03:23]

TP. Oui, il y a les cars. Mais en fait comme c'est ce qui fonctionne le mieux, l'on n'en parle pas beaucoup. En tout cas oui, les cars sont essentiels parce qu'il y a cette partie ouest du bassin de mobilité strasbourgeois qui, historiquement, n'est pas ferré. L'idée était donc de s'appuyer sur le réseau déjà existant de la Compagnie des Transports du Bas-Rhin (CTBR), la société publique locale (SPL) qui gère l'ancien Réseau 67 que la Région Grand Est a repris en gestion et qui permet de desservir tout le secteur ouest de Strasbourg. Elle continue aussi l'adaptation du réseau routier pour la mise en place d'un site propre sur l'ensemble du parcours de ses cars, notamment entre Wasselonne et Strasbourg. Le chantier du Transport en site propre de l'ouest strasbourgeois (TSPO) est d'ailleurs en train de bien avancer puisque les travaux aboutissent déjà jusqu'au nœud des Forges. Il ne restera ensuite qu'un tronçon

manquant jusqu'à la nouvelle gare routière en préparation avec le réaménagement complet autour de la Place des Halles.

LD. Pour la Région Grand Est, quels sont les différents enjeux de ce réseau express? J'en cite quelques-uns que vous pourrez développer à votre guise : le financement, la mobilité de manière générale, l'aménagement du territoire, la question politique et géopolitique avec les partenariats franco-allemands, la gouvernance et les relations interacteurs... [04:26]

TP. Avant tout, c'est un enjeu au niveau de la Région de reconquête du ferroviaire puisqu'historiquement, nous avons bien vu que beaucoup de moyens ont été mis sur le TGV en matière d'aménagement du territoire, au détriment des transports du quotidien et notamment des trains express régionaux. Pour la Région, c'était une opportunité de créer ces réseaux express autour des métropoles structurantes du Grand Est pour que l'on améliore notre capacité d'emport sur le ferroviaire. Et pour l'habitant, l'idée est que cela devienne une habitude et une facilité de prendre le train pour se rendre à son travail, se rendre à son établissement scolaire, aller faire ses courses au centre-ville de Strasbourg le week-end, etc. En somme que cela soit beaucoup plus simple de se déplacer au quotidien en train, et de tendre par la même occasion vers la décarbonation des mobilités du quotidien.

Cela fait donc partie de notre stratégie régionale : par rapport au REME qui est aurait pu n'être orienté que vers Strasbourg si l'Eurométropole avait agi seule, nous avons bien l'ambition d'étendre le réseau à toute l'étoile ferroviaire du Bas-Rhin, et de dépasser les frontières du département à un certain nombre d'endroits pour aller vers Saint-Dié-des-Vosges, vers Sarreguemines, et d'aller aussi de l'autre côté de la frontière allemande puisque c'est aussi un enjeu sur lequel nous travaillons. Le transport transfrontalier et la résorption des ruptures de charge entre les deux pays et leurs réseaux respectifs sont un enjeu important pour la Région : on y travaille sur le REME tout comme on peut le faire ailleurs sur le sillon lorrain, vers le Luxembourg.

Pour la Région, cela représente forcément une accélération des financements de fonctionnement avec le contrat TER avec SNCF, qui est le dernier contrat gré à gré que l'on a passé avec VOYAGEURS avant l'ouverture obligatoire à la concurrence (en tout cas sur ce contrat-là). Et c'est un cofinancement qui a été décidé avec le principal concerné, l'Eurométropole de Strasbourg, puisque c'est autour de Strasbourg que se trouve le bassin de population le plus important de la région aujourd'hui. La Région et la Métropole ont donc décidé qu'un financement supplémentaire de 14 millions d'euros était nécessaire, et que cette somme serait répartie à parité. Sachant que l'on estime en moyenne que la convention TER qui a précédé le lancement du REME s'élevait déjà à près de 130 millions d'euros. En effet, aujourd'hui les secteurs bas-rhinois et plus particulièrement strasbourgeois sont les plus denses en nombre de trains sur le périmètre du Grand Est, en raison de la concentration de la population de la Région.

C'est vraiment cela la genèse. Toutes les régions de France sont orientées vers des décarbonations nécessaires. Et comme le train paraît être la meilleure solution, l'on fait du train et après l'on ajoute effectivement le car express là où il est pertinent. Et nous travaillons actuellement à deux autres services express régionaux métropolitains en plus du REME sur la Région :

- Celui du sillon lorrain que j'évoquais, pour faire Nancy, Metz, Luxembourg, l'un des axes routiers les plus saturés de France et une saturation totale des rames de trains en raison de l'importance des travailleurs frontaliers;
- Et puis il y a celui de l'étoile ferroviaire de Reims qui est aussi en projet, pour avoir cette structuration autour des grands pôles sur un modèle REME qui fait que l'on va un peu plus loin que ce que l'on fait avec les TER déjà en place.

LD. Donc vous mettez en application la loi d'Orientation des mobilités?

TP. Oui, c'est cela.

LD. Et en ce qui concerne les prochaines étapes pour le réseau strasbourgeois? L'étape 1 est en cours. Quelles seront les prochaines étapes une fois que l'on aura atteint le seuil initial pour cette première étape? [08:58]

TP. Au mois de juillet, nous devons atteindre 640 trains supplémentaires par semaine par rapport à la convention précédente. Cela devrait nous permettre de retrouver sur certaines lignes dégradées le nombre de trains que l'on a pu connaître par le passé avant le lancement du REME (cela n'a pas forcément été le meilleur message possible...). Sur les trois lignes structurantes, cela nous permettra d'être complètement au rendez-vous de l'étape 1 [qui aurait dû être atteint en décembre dernier].

Quant aux autres étapes, nous y travaillons avec SNCF et notre SPL Grand Est Mobilités. Celle-ci a été créée pour nous accompagner sur un certain nombre d'études. Pour le saut d'offre initialement prévu au mois d'août, nous devions passer de 800 à 1 000 trains supplémentaires par semaine. Nous sommes en train de voir, parmi les 200 trains que nous allons ajouter, lesquels sont les plus pertinents pour réorienter un peu nos objectifs. En fait, notre idée d'ici la fin de l'année n'est plus de faire de grands sauts d'offre à plusieurs centaines de trains, mais de nous dire que l'on rajoute dix trains par-ci, quinze trains par-là, pour être sûr d'avoir de la robustesse à chaque fois que l'on rajoute des trains sur une ligne et faire de la réassurance auprès des usagers du train.

Nous essayons également de voir ce que l'on pourrait lancer de plus sur le service annuel 2024. À ce niveau, les études sont en cours et SNCF nous a laissé un délai supplémentaire par rapport à son calendrier habituel de constitution des services.

LD. Par rapport aux lignes dont vous parliez et qui ont subi une dégradation du service, pourriez-vous me préciser desquelles il s'agit? [10:57]

TP. Il y a surtout la vallée de la Bruche qui a connu beaucoup de dégradations de son service, et beaucoup de difficultés. Jusqu'à juin où il y aura des trains réinjectés, il y aura parfois des plages horaires durant lesquelles il y aura moins de trains qu'il n'y en avait avant le lancement du REME.

Le tronçon Sélestat-Strasbourg a aussi été fortement impacté et l'est toujours. Des trains doivent être remis. Mais ce qui a été impacté surtout sur cette ligne, ce sont les omnibus qui desservent l'ensemble des gares entre Sélestat et Strasbourg. Or ce sont les omnibus qui font le REME : les directs ou les semi-directs, ce ne sont plus vraiment le REME. En tout cas sur ce périmètre-là, normalement, on doit s'arrêter à toutes ces petites gares sur le parcours. Et puis il y a eu forcément par ricochet le tronçon vers Saverne qui a souffert, puisque diamétralisé avec celui de Sélestat.

Ce qui a également été difficile, c'est la ligne Sélestat-Strasbourg qui passe par Molsheim et dessert Barr et Obernai. C'est un peu la parallèle à la grande ligne TER 200. C'est une ligne importante qui dessert des villes majeures et la route des vins, des endroits importants du bassin de population.

Et puis le gros morceau qui est très compliqué aujourd'hui, c'est la fameuse ligne Strasbourg-Lauterbourg, qui doit aller demain à Karlsruhe. Nous sommes là sur une problématique différente puisque c'est l'infrastructure qui doit être complètement régénérée.

LD. Elle fait partie des lignes de desserte fine du territoire, c'est bien cela? [12:50]

TP. Oui, elle fait partie justement de ces LDFT. Nous avons lancé une procédure d'appel d'offres, et dans celle-ci, il y a le portage avec une entreprise de génie civil et de travaux pour régénérer l'infrastructure.

LD. Parce que la Région est devenue gestionnaire de l'infrastructure sur celle-ci si je ne me trompe pas? [13:10]

TP. Oui, tout à fait. Cela fait partie de ce que l'on a signalé en court dans le protocole. Nous venons de lancer le dossier de consultation des entreprises (DCE) pour l'appel d'offres sur ce lot-là. Nous estimons une mise en service de la ligne en 2027. Nous allons essayer d'injecter quelques trains pour pallier l'actuel manque, mais nous ne pourrons pas faire de miracles. Nous sommes un peu bloqués à ce niveau. Et c'est le même sujet vers Sarreguemines. Nous sommes aussi bloqués par l'infrastructure, et le tronçon fait partie du même lot d'ouverture à la concurrence, avec là aussi une régénération de l'infrastructure à prendre en compte.

LD. D'une certaine manière, nous avons déjà un petit peu évoqué le lancement difficile du REME. Outre ces difficultés infrastructurelles dont nous venons de parler, avez-vous encore aujourd'hui des difficultés vis-à-vis de la SNCF, du point de vue de la coopération sur ce projet? [14:19]

TP. Avec SNCF, disons que ce n'est jamais un long fleuve tranquille, mais les choses se passent tout de même beaucoup mieux ces derniers temps puisque l'on va sur des étapes plus modestes, et ils arrivent à tenir les échéances. L'une des échéances consistait à remettre les trains entre Molsheim et Strasbourg en pointe du soir le 9 mai. Ils ont réussi à le faire le 9 mai, et cela tient toujours aujourd'hui [12 mai]. Cela fait quatre jours, mais pour le moment tout se passe bien. Quelques jours plus tôt, ils ont fait la même chose sur la pointe du matin, et cela s'est bien passé là aussi. Cela tient toujours.

Nous sentons donc que l'on avance. Un plan d'action de SNCF VOYAGEURS et RÉSEAU a identifié 48 points et actions à mener pour arriver à une résolution des problématiques auxquelles nous sommes confrontés. Il y a par exemple l'ajout de points d'avitaillement. Beaucoup de lignes tournent encore au diesel, donc il faut pouvoir faire le plein de carburant rapidement dans un contexte d'augmentation du nombre de trains.

Un autre exemple est le nouveau centre opérationnel de gestion des trains en gare, qui va être inauguré le 21 juin. Il va permettre de complètement revoir la façon dont est géré le trafic en gare. Jusqu'à présent, il était géré à l'ancienne, alors que soudain on se retrouvait avec un départ ou une arrivée toutes les trente secondes en pointe. Cela fait de Strasbourg la gare de France qui accueille le plus de TER. Cela demande un changement de mentalité.

Un travail important a été mené sur des choses un peu plus basiques aussi, comme le système d'affichage en gare de Strasbourg et dans les gares majeures. Il sera complètement remplacé pour mettre des écrans plus grands avec une plus grande capacité d'affichage. Progressivement, pour les trains du REME, l'idée est aussi de ne plus afficher le retard, mais simplement les prochains départs, dans une logique de transport en commun urbain.

Et il y a un travail que nous sommes en train de mener aussi sur un plan et sur une structuration des lignes qui s'apparente à un réseau de transport en commun, un petit peu comme pour le tramway de Strasbourg.

LD. Pouvez-vous préciser ce dernier point? Comment envisagez-vous ce plan de lignes? Aujourd'hui, le REME n'a pas véritablement d'identité claire. Tout le monde se plaint du REME sans en avoir une idée concrète, sans pouvoir vraiment l'identifier.

TP. Je peux vous montrer le document de travail auquel nous réfléchissons, mais je ne peux pas la diffuser pour l'instant. Ce sera plus éloquent. Au-delà de la carte, il y a aussi une envie de commencer une réflexion sur l'affichage, les couleurs, les noms de lignes... Nous souhaitons également que les rames puissent, éventuellement, progressivement, être floquées en partie, comme cela peut être vu ailleurs.

Voilà. Après les noms de lignes ne sont pas du tout définitifs, mais l'idée c'est bien de mettre bien en avant les lignes structurantes, et identifier les sous-catégories de lignes. Il est vrai que si l'on pouvait proposer une carte comme celle-là, ce serait beaucoup plus éloquent pour l'utilisateur que ce que l'on a aujourd'hui, avec l'impression qu'il s'agit de lignes SNCF classiques. Nous sommes donc vraiment en train de travailler sur le modèle allemand de S-Bahn, qui nous permettrait vraiment d'avoir un véritable réseau express visible pour l'utilisateur moyen.

LD. C'est la question que j'allais vous poser. Et en matière d'abonnements, comment cela se profile-t-il? [18:49]

TP. L'idée à terme sur le Réseau express métropolitain européen... Nous avons un peu mis la question en suspens parce que nous ne souhaitons pas voir les différents territoires concernés tant que le lancement ne se passait pas bien. **Mais l'idée à terme est de créer un syndicat mixte qui réunisse tous les EPCI qui sont dans le périmètre du REME, et donc de faire contribuer l'ensemble des territoires au fonctionnement de ce réseau afin de faire de l'intégration tarifaire réelle sur le périmètre REME. Grâce à ce syndicat mixte, nous pourrions faire des conventions pour qu'il n'y ait finalement plus de rupture entre les différents abonnements, quand on passe de la CTS au train. Et puis éventuellement, l'on pourra également discuter avec les réseaux en bout de REME sur les hubs comme celui de Haguenau ou celui de Sélestat, afin de dire que dans ces villes-là l'on puisse aussi utiliser les transports en commun avec le même abonnement. Des zones tarifaires sont à l'étude, un peu comme en région parisienne ou en Allemagne.**

Voilà, c'est un peu la réflexion vers laquelle nous tendons, mais il faut que l'on arrive à mettre tout le monde autour de la table. Parce que nous sommes conventionnés pour trois ans avec l'Eurométropole de Strasbourg sur le cofinancement. L'idée ensuite est d'évoluer vers une forme de syndicat mixte pour prendre le relais. Et cette forme est plus simple pour commencer à aller sur tous ces sujets-là puisque tous les acteurs et tous les territoires seront autour de la table. Ce qui pourra aussi peut-être faire en sorte que nous n'aurons plus cette impression depuis les territoires que c'est un réseau de l'Eurométropole un peu porté par la Région.

LD. L'une des prochaines étapes, si je ne me trompe pas, c'est aussi l'ouverture outre-Rhin. Comment les négociations se passent-elles? Il y a déjà des trains qui sont commandés conjointement avec les Länder voisins... [20:44]

TP. Effectivement, nous avons fait un appel d'offres sur un modèle de Régiolis transfrontalier qui a été élaboré justement avec nos partenaires allemands. Nous nous sommes mis d'accord sur un modèle de train et nous avons réussi à faire que sur ces lignes transfrontalières qui font toutes partie de l'appel d'offres d'ouverture à la concurrence (Mulhouse-Mullheim, Strasbourg-Offenburg...), c'est la Région Grand Est qui sera l'opérateur. Elle aura la délégation et la concession et pourra gérer son réseau de transport, la tarification et toutes ces choses-là. Les Allemands acceptent donc que ce soient les Français qui gèrent entièrement le dossier, ce qui n'avait pas été simple au départ. Mais c'est finalement beaucoup plus simple à mettre en œuvre puisque ce n'est pas comme on peut le voir ailleurs avec des trains français et des trains allemands qui circulent, là ce sera exclusivement le nouvel opérateur qui exploitera ces lignes. Cela permettra aussi que tout soit plus simple pour l'utilisateur que cela ne l'est actuellement (les Allemands ne font pas comme les Français).

LD. L'ouverture à la concurrence est prévue pour 2025 si je ne me trompe pas. Quand aura-t-on de la visibilité sur les candidats? [22:11]

TP. Oui, c'est bien cela. Je pense que d'ici la fin d'année ou début 2024, nous aurons tous les dossiers constitués, mais, mais finalement, au regard des lots que nous ouvrons à la concurrence, je pense que

nous aurons pas mal de réponses et que ce ne sera pas trop compliqué. En fait le seul sujet complexe, c'est la ligne vers Lauterbourg avec la régénération de l'infrastructure. Partout ailleurs, finalement, c'est juste de l'exploitation de lignes qui d'ailleurs, en plus, sont circulées aujourd'hui, donc...

LD. Et certaines de ces lignes font partie du REME. Cette ouverture à la concurrence ajoute-t-elle une difficulté supplémentaire? [22:46]

TP. Non, pas forcément. Pour l'utilisateur, les choses seront assez transparentes puisque c'est du matériel qu'a acheté la région, qui sera floqué d'un flocage franco-allemand particulier. Mais ce sera un flocage aux couleurs de la région Grand Est. Après, si l'on doit commencer à vraiment donner des noms en lignes et ce genre de choses, nous pourrons nous adapter parce que nous serons toujours propriétaires du matériel. En fait, l'utilisateur aura l'impression que c'est un train comme les autres qui circule. Après, quand il ira au centre de maintenance, ce ne sera pas un centre de maintenance SNCF si ce n'est pas SNCF qui remporte l'appel d'offres. Mais pour l'utilisateur, cela ne va pas vraiment changer les choses.

LD. Et pour le décideur? [23:36]

TP. Non, car nous resterons toujours à la manœuvre. Je pense que cela sera peut-être même plus simple parfois de travailler avec une structure qui a des objectifs et qui est vraiment lié à nous plutôt qu'avec l'opérateur historique qui est en situation encore aujourd'hui de monopole, et qui se dit que quand bien même il ne ferait pas son travail comme il le faudrait tout le temps, nous n'avons pas le choix que de faire appel à lui.

LD. Vous avez parlé du syndicat mixte de transport. Pouvons-nous approfondir sur la question de Grand Est Mobilités? Cette SPL est toute récente. Quelles sont ses missions exactement? [24:21]

TP. Je suis très fier de la SPL alors je la place régulièrement!

LD. Mais elle est très discrète dans les médias. Trouver des informations à son sujet relève de la gageure...

TP. Parce que nous attendions de nous structurer vraiment, et je n'ai recruté le directeur général Pierre MERTEN qu'au mois de décembre. Il vient de SNCF RÉSEAU. L'idée était de le recruter pour qu'il fasse le recrutement, avancer sur les différents sujets, avant de pouvoir faire une communication dans la presse en expliquant ce que fait cette SPL. **Mais clairement aujourd'hui son rôle, c'est d'abord et avant tout, de travailler sur ces mises en concurrence, de reprendre un petit peu tout le sujet, que cela soit de la réouverture de ligne comme la 14, ou sur le lot Bruche-Piémont-Vosges et le lot transfrontalier que j'évoquais avant.**

Elle sera aussi chargée du portage du matériel roulant, puisqu'en fait nous allons confier à la SPL le matériel roulant et ce sera donc elle qui fera la mise à disposition du matériel aux futurs opérateurs. Cela nous permet d'anticiper un petit peu l'ouverture massive à la concurrence. Et c'est aussi plus simple dans l'achat du nouveau matériel roulant puisque l'on peut endetter plus facilement une SPL sans que cela dégrade les ratios de la collectivité. C'est une solution assez intéressante.

Il y a un pôle Ingénierie qui est plutôt porté sur des études. **Actuellement, la SPL est en train de conduire un audit du fonctionnement du REME pour un peu challenger SNCF, vérifier les informations qu'elle nous transmet**, et voir ce qui n'a pas fonctionné, les raisons pour lesquelles cela n'a pas fonctionné dès le départ, et ce qu'il faudrait améliorer faire pour que cela fonctionne. Ce pôle anime par ailleurs le comité technique qui a lieu une fois par semaine avec SNCF et les services de la Région. Cela permet de voir semaine après semaine où nous en sommes. Ce qui fonctionne et ne fonctionne pas. Une fois par mois, lorsque le comité politique se réunit, la SPL nous fait une restitution des travaux du comité technique,

sur un format de deux heures. Cela nous permet de balayer tous les sujets, toutes les données, et de prendre des décisions. La SPL nous a ainsi permis de structurer un peu cette démarche de suivi de la mise en place du REME.

Enfin, il y a un pôle qui est en train de se structurer autour des questions de billetterie et de marketing. L'idée est que l'on reprenne aussi le marketing à SNCF VOYAGEURS. Le marketing de FLUO Grand Est sera donc géré en interne par la SPL.

Nous avons également quelques spécialistes, à l'instar d'un horariste qui peut travailler sur les lignes, tracer des sillons de voyageurs, des sillons de fret pour que nous ne soyons plus dépendants de SNCF RÉSEAU pour ses études sans que l'on ait les moyens de vérifier leur travail. Il faut que l'on puisse réinterroger les études SNCF RÉSEAU. Donc cela nous permet d'avoir en interne une contre-expertise avec nos spécialistes et ingénieurs qui nous permettent d'avancer sur les différents sujets plutôt ferroviaires dans un premier temps. Nous n'excluons pas évidemment **de commencer à travailler sur des sujets de transports en commun urbains. C'est la raison pour laquelle nous avons fait entrer les métropoles du Grand Est au capital de la SPL, pour qu'elle puisse également devenir un outil à leur service.**

LD. Donc cette SPL est un peu le bras armé de la Région dans sa montée en compétence ferroviaire? [28:24]

TP. Exactement. En outre, nous voyons clairement en plus que les personnes que nous recrutons seraient impossibles à recruter sur des conditions de collectivité territoriale. Les rémunérations, les statuts ne sont pas assez attractifs. La SPL nous permet donc aussi de chercher des compétences que l'on ne pourrait pas avoir dans une collectivité classique. Mais nous gardons le contrôle sur cette structure et l'actionariat est 100 % public.

LD. J'ai encore, je pense, deux grosses questions à vous poser. La première, ce serait donc en lien toujours avec nos amis allemands. La rencontre du mois de janvier qui a eu lieu à Strasbourg en marge de l'anniversaire du Traité de l'Élysée a donné lieu à un manifeste pour le train dans le Rhin supérieur. Étiez-vous à cette rencontre? Avez-vous eu l'occasion de participer à ces échanges? [29:37]

TP. Non. C'était quelque chose qui a été un peu un peu organisé sans concertation avec les différents partenaires, la Région a envoyé une élue et conseillère déléguée pour voir ce qui se passait et ne pas laisser dire qu'on était absent. Mais nous avons été un peu fâchés de ne pas être associés à la démarche plus en amont : c'est tout de même nous qui avons la compétence ferroviaire. Après je pense qu'il y a matière à travailler sérieusement sur le sujet.

D'un autre côté, aujourd'hui, la Région a des rencontres régulières avec les différentes autorités de l'autre côté de la frontière, que ce soit vers la Belgique, le Luxembourg ou les Länder allemands. Nous les rencontrons donc régulièrement. L'une de mes collègues, Évelyne ISINGER, est conseillère déléguée aux mobilités transfrontalières. Elle est régulièrement de l'autre côté de la frontière avec les différents représentants pour échanger. Nous partageons cette envie d'une reconquête ferroviaire, après, il faut voir ce que l'on veut faire, et quels sont les moyens pour le faire.

Nous attendons actuellement les éléments du contrat de plan État-Région (CPER) pour la prochaine période. Nous savons déjà qu'il n'inclura pas tout ce que nous souhaitons. Il va falloir faire des choix.

LD. Les CPER incluent rarement tout ce que l'on aimerait qu'ils incluent en général...

TP. Exactement. Il faudra faire des choix. Il y a des sujets comme la liaison Colmar-Freiburg, qui sont très complexes à mettre en œuvre parce qu'elle nécessite quasiment un milliard d'euros. Et le CPER, pour

ce que l'on en sait, porte plutôt sur une enveloppe de 650 millions d'euros. Le problème sera donc en priorité d'aborder les sujets prioritaires même si nous essayons de garder un peu de flexibilité. Nous avons été saisis justement par l'Eurométropole de Strasbourg sur ces questions de grandes liaisons internationales et transfrontalières. Nous allons commencer à nous assurer qu'elles passent bien par Strasbourg. Nos services sont en train d'y travailler.

Mais les rencontres comme celle-ci, cela semble plutôt être une grande messe marketing pour signer un manifeste et dire que nous sommes tout à fait attachés au train plutôt que des actes concrets. Après, ce qui est intéressant, c'est de voir ce que l'on va mettre en œuvre avec toutes les liaisons transfrontalières. Nous nous sommes emparés du sujet. La liaison vers Trèves, par exemple, n'existait plus, mais nous allons la remettre en œuvre. Celle vers Karlsruhe existait, mais il y a rupture de charge. Nous travaillons à une ligne Strasbourg-Karlsruhe via Lauterbourg sans être obligés de changer de train.

Voilà, il y a des choses qui avancent tout de même plutôt bien, et qui permettent des rabattements ensuite dans les gares comme Karlsruhe où après, il est facilement possible de monter dans des trains structurants vers le reste de l'Allemagne.

LD. Et ce manifeste que vous avez évoqué. Là aussi, on a fait beaucoup de bruit autour de la rencontre, mais très peu de choses ressortent du contenu de la rencontre. [32:58]

TP. Je pense qu'il n'y avait pas grand-chose dans le manifeste, honnêtement, parce que c'était plus le principe de dire qu'on était attaché à développer des liaisons européennes sur le ferroviaire plutôt que de dire ce que l'on allait faire.

LD. Dans ce cas-là, l'une de mes dernières questions renvoie au projet de loi relative aux Services express régionaux métropolitains (SERM) qui a été notamment signé par David VALENCE. Pour avoir lu ce projet de loi, je le trouve très intéressant, car il donne une définition d'un SERM, mais le texte laisse aussi entendre un potentiel changement de mission de la société du Grand Paris, avec un rôle élargi à la mise en œuvre et la gouvernance de ces SERM. Le REME de Strasbourg est-il concerné? [33:42]

TP. Non, sur le réseau express métropolitain de Strasbourg, aujourd'hui, nous estimons être déjà suffisamment matures. Nous devrions pouvoir nous en sortir comme des grands, parce que le sujet est déjà bien avancé. Des infrastructures supplémentaires ont été reprises, comme la quatrième voie nord à Vendenheim, des aménagements ont été faits, d'autres vont être faits. Mais au final, le sujet est lancé. Nous sommes en train de regarder justement pour créer une société de projet dédiée sur le sillon lorrain pour justement mettre en place ce SERM du sillon lorrain à l'échéance 2028-2030. Là, forcément, nous avons rencontré il y a quelques jours la Société du Grand Paris (SGP) pour avancer sur le sujet et bénéficier de leur expertise, leurs compétences, et commencer à bénéficier de justement, de cette réorientation de la société du Grand Paris. Elle doit devenir finalement un modèle que l'on développe pour accélérer sur des sujets précis. Si l'on était sur un CPER classique et avec SNCF RÉSEAU de façon tout à fait classique, nous aurions peut-être un peu de mal à avancer correctement sur le dossier. Donc nous sommes bien là en train de travailler avec la SGP et de réfléchir à comment intégrer demain la SGP dans une société de projet dédiée, à quelle part elle prendrait à la gouvernance avec nous et les différents partenaires? En plus nous serions là sur quelque chose d'un peu innovant et symbolique, puisque l'idée est de mettre aussi les Luxembourgeois dans la société de projet et de lever une fiscalité propre. En d'autres termes, d'avoir des leviers que nous n'aurions pas sans cette société de projet.

La seconde société qu'il est éventuellement envisagé de mettre en œuvre, mais sous réserve d'avancer sur le sujet, est liée à l'EAP, la liaison Bâle-Mulhouse via l'EuroAirport. Et donc là aussi, il s'agit d'un sujet

qui peut correspondre puisque c'est de la création d'infrastructures. Nous nous situons bien sur ce que la Société du Grand Paris sait bien faire et fait au niveau du Grand Paris.

La Région est donc en plein sur les sociétés de projet. Et cela fait partie des éléments sur lesquels on a conditionné la signature du CPER. Dans les conditions que nous avons soumises à l'État, il y a aussi la possibilité de mettre en place l'écoredevance sur le réseau routier que nous devons récupérer (A31, RN4). Nous n'allons pas récupérer que des charges s'il n'y a pas de recettes en face. Et l'autre condition c'est de bien pouvoir créer des sociétés de projet au niveau du Grand Est notamment sur des sujets structurants comme les SERM. Le ministre des Transports avait l'air ouvert sur la question et les choses avancent. Il faut dire que David VALENCE est plutôt moteur à ce niveau, cela aide quelque peu.

Durant les échanges que nous avons eus en fin d'année avec le ministre, nous avons évoqué l'importance de pouvoir s'appuyer sur l'expertise de la SGP. C'était l'une de nos grandes convictions pour être un peu disruptif par rapport à tout ce qui s'est fait jusqu'à présent.

LD. Pensez-vous que j'ai oublié l'un ou l'autre sujet?

TP. Non, il y a tellement de facettes sur ce sujet. Je dis toujours que le problème du REME, c'est avant tout un enjeu de productivité. Le problème, c'est que lorsque l'on met « productivité » avec « SNCF », c'est compliqué à mettre en œuvre. C'est un sujet de productivité à tous les niveaux et notamment à celui des salariés de la SNCF, conducteurs, contrôleurs. Forcément, il faut peut-être faire parfois quinze minutes de plus par rapport à ce qu'il fallait faire avant. Et puis il y a des mouvements qui n'existaient pas avant, il faut parfois dormir à Lauterbourg, à Sélestat au lieu de rentrer à Strasbourg parce que le premier train part de Sélestat ou de Lauterbourg.

Donc c'est un changement d'habitudes, et des recrutements à faire. Il y a bien eu 86 recrutements par SNCF, mais cela reste insuffisant. Ils continuent à prospecter, mais ils sont rendus compte que le sujet n'était plus forcément de trouver des conducteurs, mais plutôt de combler les manques de personnels dans le technicentre et le centre opérationnel.

LD. Et bien parfait, merci à vous!

TP. Merci beaucoup, avec plaisir.

[Fin de l'enregistrement]

ANNEXE 3

Du Grenelle au Conseil eurométropolitain

*compte-rendu de présentation
des travaux de l'ADEUS*

*compte-rendu des débats du conseil
eurométropolitain autour des questions
du REME*

03A

«GRENELLE DES MOBILITÉS, OÙ VA-T-ON ?»

27 FÉVRIER 2019

Présentation : Benoît VIMBERT, David MARX.

[Début de l'enregistrement]

Le présent compte-rendu fait état de la session « mobilité » de la présentation des travaux de l'ADEUS, faite le 25 avril 2019. La présentation a été faite par Benoît VIMBERT et, chargé d'étude principal auprès de l'ADEUS et référent de son pôle mobilité, et David MARX, référent du pôle aménagement. La prochaine séance de restitution des travaux aura lieu en octobre 2019.

Introduction, une année 2019 particulière

Le programme de travail de l'année 2019 témoigne d'une année particulière sur plusieurs points :

- L'émergence d'un projet cohérent de réorganisation de l'espace métropolitain transfrontalier (en termes de méthode, de projet urbain et de vision stratégique);
- L'inconfort lié aux évolutions institutionnelles et aux calendriers électoraux;
- La signature du Traité d'Aix-la-Chapelle, et la révision des politiques transfrontalières et européennes en matière de territoire;
- L'intérêt pour de nouvelles échelles et projets;
- La volonté d'articuler les démarches, à l'instar des projets partenariaux d'aménagement (PPA, loi ÉLAN).

Le Grenelle des Mobilités : c'est quoi ?

Le Grenelle des Mobilités (GDM) est une démarche partenariale forte à l'initiative de la Région Grand Est et de l'Eurométropole de Strasbourg, auxquelles s'est joint le département du Bas-Rhin. Elle se veut délibérément :

- Expérimentale : c'est un laboratoire, on s'autorise le droit à l'erreur et de corriger les erreurs qui pourraient être commises;
- Consultative : ce n'est pas une démarche d'experts en chambre, même si les experts y ont toute leur place. C'est d'abord une démarche politique, qui va déboucher sur des orientations, et sur des choix qui seront aussi des choix politiques.

Le Grenelle des Mobilités : pourquoi ?

Trois raisons à cette démarche :

- La première consiste à réaffirmer un objectif partagé : réduire la part de la population qui est exposée à des dépassements de polluants. Le rapport Duron le dit, la transition écologique n'est plus une option, mais une priorité. Parallèlement, sur le plan énergétique, les objectifs nationaux du Code de l'énergie sont de taille : notre objectif est de réduire de

40,0 % les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030, de 75,0 % en 2050, et de réduire de 20,0 % la consommation énergétique en 2030 et de 50,0 % en 2050 malgré l'augmentation de la population. Ces objectifs expliquent l'importance de se lancer sur des plans climat, qualité de l'air et énergie comme il peut y en avoir sur un grand nombre de territoires.

- La deuxième raison qui a poussé à l'organisation d'un GDM : **faire avec une réalité financière et notamment la réalité des coûts de fonctionnement**. À titre d'exemple, chaque année, pour la Région Grand Est, c'est budget de 867 millions d'euros à l'échelle régionale pour les transports (ferroviaires, routiers interurbains). 82,0 % de ce budget est destiné au fonctionnement, 18,0 % à l'investissement. Et chaque investissement a des répercussions en fonctionnement. Il s'agit donc ici d'une tendance lourde qui consiste à ne pas négliger ces coûts de fonctionnement, car les marges de manœuvre ne sont pas sur les 867 millions d'euros, mais sur les 18,0 % restant. La somme allouée à l'enveloppe Transport peut être réinterrogée, mais il faut rappeler une augmentation annuelle de 1,2 % des budgets des collectivités à ce titre.
- La troisième raison : tirer parti de la nouvelle donne en termes de gouvernance. La loi NOTRÉ, les réformes territoriales qui ont eu lieu ces quelques dernières années, la démarche des Assises de la mobilité, et la prochaine Loi d'orientation sur la mobilité (LOM)... tout cela va dans le sens de démarches qui se veulent plus collectives, plus multimodales, plus coordonnées. Deux acteurs sont au centre de cette démarche : les intercommunalités et la région (avec le département en tant que gestionnaire de voirie, ce qui n'est pas négligeable au regard du linéaire routier).

Ces trois raisons forment un alignement des planètes, pour construire une démarche collective entre l'État, la Région, le Département, l'Eurométropole, mais aussi, dès aujourd'hui, les schémas de cohérence territoriale (SCOT) et pôles d'équilibre territoriaux et ruraux (PETR), les intercommunalités en tout genre.

Le Grenelle des Mobilités : quels objectifs ?

L'objectif final de la démarche du GDM est de **construire ensemble les projets, le plus souvent partenariaux, qui redessinent le système de mobilité et l'aménagement de la région métropolitaine strasbourgeoise. Les mots importants sont « ensemble », mais aussi « aménagement ». Car il n'y a pas de projet de mobilité sans que derrière il y ait aussi un projet d'aménagement, qu'il soit conscient ou inconscient, explicite ou implicite, mais de facto, lorsque l'on fabrique un projet de mobilité, on fait aussi de l'aménagement du territoire.**

Le Grenelle des Mobilités : la démarche

Où en est-on dans la démarche ? La décision de lancer la démarche a été prise un peu avant les Assises de la mobilité. Elle s'est un peu heurtée, en termes de planning aux Assises, ce qui a conduit l'Eurométropole et la Région dans un premier temps à construire un document qu'on a appelé un manifeste *Pour un Grenelle des mobilités* (23 mars 2018). Ce manifeste synthétise la vision initiale de la Région et de l'Eurométropole sur le futur des mobilités. Dans le cadre des Assises de la mobilité, ce document a également insisté sur le caractère structurant en matière d'aménagement du territoire des projets portés par l'état, dans le sillon du rapport DURON.

Autour de ce premier document, le Département et l'État ont rejoint la Région et l'Eurométropole pour **« faire quelque chose ensemble »**, et ont lancé cette démarche le 23 mars 2018. Son lancement permet

une première écoute, et ensuite se poursuit par une consultation avec les « **forces vives** » [BV insiste ici sur les guillemets] : les milieux économiques, associatifs à l'échelle bas-rhinoise, sans nécessairement faire appel aux associations trop locales ou aux professionnels dont l'échelle est trop réduite. Après une phase de partage et d'écoute avec ces forces vives, cinq sujets notamment ont émergé : le réseau express métropolitain ferroviaire et routier, les modes actifs, le devenir de l'A35, la mobilité 3.0 et les questions de logistique.

Ces premiers résultats ont été formalisés, puis, suite au décalage lié à la constitution de la CEA, restitués au mois de décembre 2018. Aujourd'hui, il s'agit d'un retour sur la consultation politique (mars-avril 2019) sur les territoires des PETR et des SCOT, en Alsace, mais également en Allemagne. L'objectif est de disposer d'un bilan de cette démarche pour le mois de juin 2019, qui constituera « la fin du début ». Notamment, le début d'une gouvernance que la loi d'orientation sur les mobilités demande de construire. Autant la construire autour d'un projet commun.

Si l'on revient très en arrière, avec quoi sommes-nous partis dans ce projet de Grenelle ? On est parti avec une liste de projets qui forment ensemble un bouquet, un socle dont on pense qu'il assurera un bon fonctionnement des territoires de la région métropolitaine strasbourgeoise. Ces projets sont portés soit séparément soit conjointement par l'état, la Région, le Département, l'Eurométropole. Beaucoup de projets d'infrastructures routières (contournement ouest de Strasbourg, voie de liaison intercommunale ouest, accès nord au port), de transport en commun (4^e voie ferroviaire nord vers Vendenheim bien avancée, le transport en site propre de l'ouest de Strasbourg, la volonté d'une nouvelle gare interconnectée à Strasbourg, la voie expresse vélo Offenbourg-Strasbourg, portée par le Bund au niveau allemand), et des projets de services, comme le REM (l'objectif est d'avoir une évolution du TER au RER avec des questions d'amélioration de fréquence, de cadencement, de plage horaire, et la possibilité de diamétraliser les flux, type Haguenau-Sélestat sans rupture de charge en gare de Strasbourg). L'ambition de cette liste est de constituer un projet de territoire.

Les premiers apports de la consultation 2018

Il a été demandé, aux uns et aux autres, ce qui a changé en matière de transport ces vingt dernières années.

- La notion même de mobilité : lorsque les forces vives ont été interrogées, la question de mobilité n'était pas trop présente il y a 20 ans de cela, ou elle émergeait à peine. Aujourd'hui, elle est au cœur des discours.
- Le développement des transports en commun : l'ensemble des acteurs interrogés est conscient du très fort développement des transports en commun. Beaucoup a été fait sur le tramway et le TER. L'intermodalité *des SCOT et des PETR*. a également fait un bond en avant. Toutefois, ce qui n'a pas changé, ou pas encore assez changé suivant ces acteurs, c'est l'intermodalité, pour laquelle subsiste une certaine marge de manœuvre, et l'amplitude horaire des transports en commun, notamment en soirée.
- Le rapport à la voiture : des nouveautés, de nouvelles technologies, la place réduite de celle-ci dans les centres urbains, la densification de la circulation aussi. Ce qui n'a pas changé, c'est la place centrale qu'elle occupe sur le territoire, et que ce soit toujours un mode dominant de déplacement.
- Les modes actifs : il y a eu très peu de retours sur les modes actifs dans ces ateliers, notamment en ce qui concerne les questions ouvertes de la session post-it si ce n'est pour dire qu'ils se sont développés.

- Les comportements : tout le monde s'accorde à dire que les modes de vie ont évolué. Tout le monde dit aussi que les gens sont de plus en plus mobiles, tout en disant finalement que ce qui n'a pas changé, ce sont le rythme et les nécessités de se déplacer. La mobilité n'est plus nécessairement à l'échelle du quotidien, elle est à une échelle plus vaste, et davantage virtuelle qu'elle ne l'était.
- La prise en compte des publics fragiles : ce thème reste un point dur, sur lequel a priori l'on estime n'avoir pas trop changé.
- La révolution du numérique : c'est une nouveauté en tant que telle.
- Les questions de fonctionnement territorial : des mots qui ont surpris les chargés d'étude de l'ADEUS, qui ne s'attendaient pas à les voir dans les vocabulaires de certaines associations ou professionnels de l'économie : « exode rural », « métropolisation »... Ce sont des choses qui ont ici changé. Ce qui n'a pas changé, par contre, c'est l'accessibilité difficile en milieu rural.
- Les questions de logistique : là encore, on voit apparaître la question numérique, on voit aussi des éléments qui perdurent. L'usage systématique des camions pour le transport de marchandises, le « potentiel encore peu exploité du Rhin » [ce dernier point est jugé discutable par BV, NDLR].
- Le transfrontalier : sur le transfrontalier, les uns et les autres s'accordent sur l'émergence des besoins et le renforcement du train, tout en ayant encore le sentiment qu'il y a toujours un effet de frontière.
- La gouvernance : uniquement des choses qui n'ont pas changé pour ce point. Les questions de financement, de cloisonnement. Ces résultats n'ont toutefois pas vocation d'être des sondages représentatifs, mais donnent un premier éclairage.
- L'environnement : à ce sujet, tout le monde s'accorde à dire qu'il y a une réelle prise de conscience environnementale, qui néanmoins n'empêche pas notre empreinte écologique d'être à la hausse.
- Au-delà de ces résultats factuels esquissés, ce qui paraît intéressant est de voir que dans tous ces thèmes ciblés sont au fondement, soit de la loi d'orientation sur les mobilités, soit aussi de la démarche du Grenelle, soit dans les deux.

Le réseau express métropolitain (REM), ferroviaire et routier

Un service de transport en commun, ferré ou routier, avec des cadencements, de fortes fréquences, une offre en soirée et week-end qui va au-delà de la gare centrale de Strasbourg.

Ce qui est apparu, c'est d'une part un consensus chez toutes les forces vives qui ont été enquêtés pour étendre ce réseau jusqu'à Sélestat, Offenbourg, Obernai, Molsheim, Saverne, Haguenau. Un écart avec les souhaits actuels de la région de pouvoir aller jusqu'à Wissembourg.

D'autres points font moins consensus. Wissembourg par exemple semble être un terminus moins raisonnable pour certains. Quel rôle du TSPO, le fait-on aller jusqu'à Truchtersheim ou pas !

Sont apparus lors des ateliers thématiques quatre nœuds importants en plus de la gare centrale en milieu urbain strasbourgeois pour que la composante routière du REM puisse se coordonner avec les transports urbains : la Vigie, Baggersee, l'Université et le Wacken. L'idée qui a émergé est de dire que le REM routier pourrait desservir ces quatre points-là en plus de la gare centrale.

Les idées qui sont les plus plébiscitées (issues d'un brainstorming et d'un vote avec les personnes présentes) sont les suivantes (en termes de hiérarchisation des attentions) :

- En matière de services : Il y a certes des besoins d'infrastructures, mais ce n'est pas ce qui ressort comme le plus important des suites des discussions. Prioritairement, c'est le développement d'une billettique commune, d'une carte de crédit multimodale. C'est de pouvoir finalement faciliter les déplacements, pas tant d'avoir éventuellement une offre supplémentaire. Labelliser le service, ça revient un peu au même : c'est avoir de la lisibilité, et la faciliter.
- En matière d'infrastructures : On se situe ici sur de la fiabilisation de temps de parcours (surtout pour le transport routier), et l'aménagement des lieux d'échange et des pôles multimodaux.
- En matière d'exploitation : Il s'agit ici des coûts d'exploitation, qui ne sont pas négligeables, surtout si l'on entend renforcer l'offre en soirée et le week-end. C'est un point que l'on retrouve de manière assez récurrente : d'un niveau d'offre minimale vers, petit à petit, des offres urbaines en matière de cadencement et d'amplitudes horaires (plus tôt le matin et plus tard le soir).
- La question transfrontalière peut être incluse dans ces considérations [point peu développé].

Les modes actifs

Ici, la priorité est donnée à l'infrastructure. On parle de construire des réseaux cyclables et piétons continus et lisibles. Attention toutefois : l'enjeu est dans le « continu » et « lisible ». Ce n'est pas tant de dire que l'on veut plus de pistes cyclables, c'est d'identifier les points noirs, et de les corriger (par exemple, franchir une autoroute, un cours d'eau, etc.). Ces points noirs sont vécus comme limitatifs dans l'usage du vélo. La question du stationnement est un point à l'échelle de l'Eurométropole qui va devenir de plus en plus central si l'on veut atteindre 16,0 % (facteur 2) de part modale du vélo : il faut allouer plus d'espace au stationnement dans l'espace public.

Ce qui ressort également, c'est de proposer différentes formes d'incitations financières : au moment de l'achat d'un vélo à assistance électrique, par exemple (les collectivités ne sont pas nécessairement pour)... et de développer encore l'événementiel qui jouit d'une puissance de changement intéressante des comportements.

Pour ce qui est des questions d'espace public, ce qui ressort concerne surtout la gestion des conflits de partage modal dans les espaces les plus denses. Il ne s'agit pas de proposition, mais d'un constat récurrent vis-à-vis d'un problème qui a pris de l'ampleur ces dernières années. Un point stratégique pour les espaces les plus denses donc qu'il s'agira d'aborder en plus de la valorisation qualitative de l'espace public.

La requalification de l'A35

Pour faire un rapide retour sur la nature de ce projet. Le contournement ouest de Strasbourg doit récupérer une part de l'ordre de vingt mille à quarante mille véhicules par jour du trafic de transit. Mécaniquement, ce volume devrait disparaître de l'A35, ce qui dégage des marges de manœuvre. Que faire alors de ces marges, telle est la question ? Celle-ci a été posée dans ces termes, en se demandant jusqu'où aller :

- Quelles contraintes mettre en place ? Quelles alternatives organisationnelles et infrastructurelles peuvent être trouvées ?
- Les contraintes : ce qui ressort, c'est qu'il y a différentes formes de limitations d'accès, notamment dans une optique de limiter le nombre de voitures qui circulent là où il y a des gens qui subissent la pollution. Cette forme de limitation d'accès se définit par l'extension du stationnement payant, des questions de contrôle d'accès (projet de zone à faible émission, péage urbain...). Autre forme de limitation d'accès qui a été citée lors des ateliers de réflexion : interdire une voie aux autosolistes. Dans cette voie-là, il serait interdit de circuler si le conducteur est seul dans son véhicule. La question d'aller jusque vers un boulevard urbain n'a pas forcément recueilli énormément de points [BV rappelle toutefois la nature restreinte de l'échantillon]. L'objet reste aujourd'hui largement à construire. Si une voie est interdite aux autosolistes, certains invitent à développer le REM avec une voie réservée aux transports en commun sur l'A35, voire aux navettes autonomes. D'autres parlent du besoin en pistes cyclables radiales de grande capacité : le long de l'autoroute ? À proximité ? Dans les emprises lointaines ? [BV précise qu'une présentation au sujet de l'a35 est prévue durant la matinée, malheureusement complète]
- Les alternatives organisationnelles : celles-ci sont un peu plus floues. Ce sujet-ci est le moins clair en termes d'orientation. Il est question d'aménagement du territoire, de discrimination positive pour l'usage du vélo et du covoiturage, de nouvelles organisations des entreprises (télétravail, coworking...). L'idée étant toujours de faire descendre le nombre de voitures qui circulent sur l'A35.

Mobilité 3.0

Sans rentrer trop dans le détail, l'idée est de se dire qu'il y a de nouveaux services (que l'on ne maîtrise pas nécessairement tous), qui traduisent le passage, petit à petit du statut d'autorités organisatrices des mobilités durables vers des autorités intégratrices des mobilités durables. Il faut en tout cas intégrer un certain nombre de choses : l'accompagnement à la mobilité, l'incitation à de nouveaux usages, le développement de services (notamment privés)... Comment est-ce que les collectivités s'organisent avec ces services ?

Logistique et transport de marchandises

Le premier point évoqué, ou le plus important, déplore que l'on n'a pas une assez bonne connaissance des flux de logistique : il est donc compliqué de mettre en place une gouvernance sans une vision globale du phénomène. D'autant que les temps du privé et les temps du public ne sont pas toujours les mêmes. Le besoin de massifier et d'optimiser les flux logistiques est pourtant bien réel. Ceux qui savent le faire (le privé) doivent être leaders sur la question.

L'aspect « expérimentation » ressort comme nécessaire, au service de nouveaux outils : être un territoire dynamique, c'est aussi être un territoire qui expérimente.

Les conditions d'optimisation du transport de marchandises restent floues : s'appuyer davantage sur les documents de planification, mettre en place une réglementation plus incitative avec toujours cette idée qu'il faut que les acteurs économiques puissent anticiper. Si l'on change les réglementations de l'accès ou des livraisons en termes de niveaux de polluant, il faut quand même que le transporteur puisse renouveler sa flotte à temps et donc il faut le prévenir suffisamment longtemps à l'avance.

Six types de projets complémentaires

Les propositions complémentaires, organisées en six types de projet, n'ont pas été uniquement faites dans le champ des infrastructures et de l'aménagement. Elles ont aussi émergé dans celui de l'exploitation (offre de services complémentaires), sur de nouveaux outils, sur la promotion des apprentissages, sur de la réglementation, sur des leviers financiers et sur des questions de gouvernance.

Vers l'aménagement du territoire par les projets de mobilité

Dernier point, une manière pour l'agence d'urbanisme de traduire ces éléments, qui amènent à une forme d'aménagement du territoire par les projets de mobilité. Plusieurs directions semblent avoir émergé. Les consultations menées avec les forces vives au printemps 2018 montrent que le fonctionnement du territoire à construire sera certainement un équilibre entre trois concepts de fonctionnement métropolitain : la toile (mailler le territoire), l'archipel (vivre dans la proximité) et les hubs (renforcer la place de la métropole strasbourgeoise).

La consultation des élus du département laisse transparaître leurs aspirations lorsqu'ils sont interrogés en matière d'organisation et d'aménagement du territoire [bien que le SCOTERS n'ait pas encore été l'objet d'une enquête ; bv note la mauvaise réception initiale des concepts, et évoque le strasbourgeoisisme perçu par les territoires]. Il y a un décalage notable entre une volonté de se développer de manière équilibrée (la toile) tout en défendant davantage les projets de compétitivité (les hubs).

- La toile métropolitaine, priorité à l'articulation entre les territoires de l'espace métropolitain transfrontalier : première manière de traduire les attentes issues du Grenelle des mobilités, la toile donne la priorité à l'articulation entre les territoires de l'espace métropolitain transfrontalier, autour des notions d'équilibre, d'intégration et de coopération. Dans ce scénario, les principaux projets de mobilité consistent en un maillage : développer des infrastructures à haut niveau de service et sa palette d'offres et de services tout en les rendant plus lisibles qu'aujourd'hui pour faire en sorte, par exemple, que sur les cartes de la CTS figurent le train comme une opportunité pour aller de la gare centrale à Krimmeri de manière aussi efficace qu'avec le tramway, voire plus efficace. En termes d'aménagement, ce scénario implique que les centralités de l'espace métropolitain transfrontalier soient confortées (Strasbourg, mais aussi Haguenau, Sélestat, Molsheim...) et mises en réseau (y compris au niveau des ports, si l'on veut un exemple très concret qui ne concerne pas que les personnes). Les conditions pour que cela puisse fonctionner sont nécessairement une gouvernance transversale et efficace, et une coopération qui soit transfrontalière, mais également locale.
- L'archipel métropolitain, priorité aux modes de vie et à la proximité : deuxième manière de traduire les attentes issues du Grenelle des mobilités, l'archipel donne la priorité aux modes de vie et à la proximité autour des notions de proximité, de différenciation et d'innovation d'organisation et d'usage. Les principaux projets de mobilité visent avant tout à développer de nouveaux usages dans la proximité : la marche, le vélo (éventuellement à assistance électrique), l'opportunité de se passer d'une deuxième voiture, des réseaux de transport en commun urbain dans et en dehors de l'Eurométropole. La loi d'orientation sur les mobilités vise à l'implémentation d'AOT partout sur le territoire et donc à développer des offres de niveau urbain le plus largement possible sur le territoire. En termes d'aménagement, ce scénario se traduit par davantage de services dans la proximité, davantage de commerce en ligne... Parmi les conditions, la participation de la société civile et la mise en place d'une économie du partage et solidaire semblent requises.

- Les hubs métropolitains, priorité à la grande accessibilité et aux innovations : dernière manière de traduire les attentes issues du Grenelle des mobilités, les hubs donnent la priorité à la grande accessibilité et aux innovations technologiques autour des notions de grande échelle, de compétitivité et d'innovation technologiques. Les principaux projets de mobilité favorisent d'abord la grande accessibilité, en s'appuyant sur un boom des technologies et des mobilités innovantes. En matière d'aménagement, on se place volontairement dans un territoire qui s'intègre à une économie mondialisée, qui facilite le développement des jeunes pousses. On se vit donc comme un territoire d'innovation, d'expérimentation, et qu'on estime que cette expérimentation peut contribuer à l'attractivité du territoire strasbourgeois. Les conditions d'accessibilité sociale sont extrêmement fortes, et conduisent à prévoir un cadre de vie privilégié, et la construction d'une métropole verte et innovante.

Et maintenant ?

On est parti d'une liste. La démarche de Grenelle a permis au moins de réaliser une carte qui n'existait pas auparavant : un recensement de l'ensemble des projets que l'État, la Région Grand Est, le Département du Bas-Rhin et l'Eurométropole de Strasbourg s'accordent à porter politiquement. En tant que tel, c'est déjà une belle avancée.

Certains de ces projets sont déjà largement bouclés (contournement ouest de Strasbourg, la 4e voie nord, le transport en site propre de l'Ouest strasbourgeois...), d'autres en revanche ont encore de grande marge de manœuvre. La requalification de l'A35, par exemple, en boulevard métropolitain est encore un projet très ouvert qui nécessite de nombreux débats, qui intéressent autant les Strasbourgeois que les habitants de l'aire métropolitaine : une voiture sur deux est un habitant de l'Eurométropole, l'autre moitié du Département.

Il semble important de rappeler que cet ensemble est avant tout un socle qui répond aux enjeux de fonctionnement de la métropole strasbourgeoise. Il est toutefois vrai que pour la bande rhénane nord, Haguenau, Molsheim ou Saverne, cet ensemble apparaît largement centré sur Strasbourg, et peu sur les territoires adjacents. L'enjeu des consultations menées auprès des SCOT et PETR est justement de mener à la construction d'un projet autour des pôles métropolitains, et ainsi construire une vision du territoire qui soit pleine et complète. Il manque donc un certain nombre de projets.

Le REM apparaît en traits gras (orange), et de petits traits orange illustrent la volonté de pérenniser la desserte fine du territoire. Ce dernier point est un engagement fort de l'État et de la Région aujourd'hui, pour faire en sorte que ces lignes-ci continuent à exister. Des liaisons transfrontalières figurent également à la liste des projets socles (l'augmentation forte des fréquences des lignes transfrontalières est un engagement fort de la Région lors de la conférence transfrontalière des territoires Strasbourg-Karlsruhe). Les projets routiers apparaissent en bleu avec beaucoup de contournements. La voie d'accès nord au port ne fait pas aujourd'hui consensus et est peut-être encore ouverte au débat [BV estime qu'il faudrait peut-être l'ôter de la liste des projets socle et de cette carte].

Des projets de piétons-cycles, qui sont aujourd'hui ceux principalement de l'Eurométropole qui complète le réseau existant et ceux qui sont inscrits au niveau du schéma départemental 2020, sachant que le Département est en train de réfléchir à un schéma 2030. Cela explique que ce sous-ensemble de projets manque encore un peu d'étoffe.

Au cours de la démarche, un premier ensemble de projets complémentaires a déjà émergé : des niveaux de pistes cyclables supplémentaires à envisager (en vert), l'envie d'avoir une liaison Karlsruhe-Rastatt-

Haguenau (en violet) qui remonterait jusqu'à Sarreguemines et Sarrebruck. Ces éléments reviennent de manière très récurrente sur le territoire. Cette envie peut éventuellement s'envisager dans un premier temps comme une liaison routière, puis à un horizon plus lointain basculer sur du ferroviaire. Autres points qui sont aussi ressortis : l'importance de pouvoir envisager le rôle du télétravail, et de se doter, ou pas, d'une politique en la matière. Idem pour l'autopartage, le covoiturage... Quels pôles multimodaux sont centraux, lesquels accueillent la majorité de l'intermodalité.

Quels retours des ateliers territoriaux ?

Ce qui paraît important, il y a sur le fond des attentes en termes d'aménagement du territoire qui portent les élus plutôt sur des ambitions de type toile et archipel : de la proximité et du maillage avec les villes moyennes. En revanche, les urgences, leurs attentes, les portent plutôt dans une posture où il faut davantage se relier à Strasbourg, il faut des liaisons vers Strasbourg plus performantes.

Aujourd'hui émerge donc une demande très forte de sortir d'une vision centrée sur Strasbourg, et d'intégrer les liaisons à 360 degrés autour de chaque territoire. Finalement, l'exercice pour mener à bien la suite de la démarche est celui-ci, dans une logique de gouvernance à l'échelle des bassins de mobilité que la loi d'orientation sur les mobilités appelle de ses vœux.

À titre d'exemple, les documents de travail de l'atelier de Haguenau. Ils sont le produit d'un atelier de trois heures. Entre ce que propose le socle du Grenelle des mobilités et ce qui a émergé de cet atelier, il y a quelques différences en termes de densité de projets. Il y a des projets qui sont de compétence Région, des projets qui sont de compétence Région-État, des projets qui sont de compétence de la Communauté de communes... Dans un certain nombre d'ateliers, la question d'avoir un réseau urbain a émergé. Il serait par exemple intéressant que le réseau de Haguenau puisse aller jusqu'à Wissembourg. La question s'est également posée à Saverne, à Molsheim...

L'extension du réseau urbain de Sélestat est aussi largement sur la table... Des pistes cyclables qui sont une compétence des Communautés de communes. Des liaisons routières ou le doublement de liaisons routières apparaissent ponctuellement aussi. Certains sont largement dans les tuyaux. D'autres sont actées depuis une trentaine d'années, mais ne sont pas réalisées, ce qui génère de fortes frustrations voire de la défiance.

Les attentes et les suites à donner

L'ensemble des participants, à un moment ou un autre, doit recevoir une réponse à chacune des propositions qui ont été faites. C'est un engagement pris par l'ADEUS : faire en sorte que l'ensemble des propositions qui ont été faites trouve une réponse.

Autre élément : co-construire une gouvernance qui soit à l'échelle probable des bassins de mobilité, à l'échelle de ces premiers projets, et en lien direct avec la loi d'Orientation des mobilités et les compétences de chacun. Il ne s'agit pas non plus de sortir des compétences propres à chaque collectivité.

Un premier temps de restitution est prévu début juillet, à voir comme la fin du début de la démarche.

[Fin de l'enregistrement]

03B

CONSEIL DE L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG

7 MAI 2021

Point 3 — délibération E-2021-511

Pacte pour une nouvelle politique ambitieuse des mobilités sur le bassin de vie de l'Eurométropole : schéma directeur des mobilités entre la Région Grand Est et l'Eurométropole de Strasbourg. Désignation d'un-e représentant-e de l'Eurométropole de Strasbourg au Conseil d'Administration de la SPL ' Grand Est Mobilités '.

URL : <https://www.creacast.com/channel/strasbourg/?iid=9019>.

Pia IMBS (PI)¹. Je vous propose de poursuivre et d'aller sur un point de toute importance également : le pacte pour une nouvelle politique ambitieuse des mobilités sur le bassin de vie de l'Eurométropole. Nous allons nous attacher au schéma directeur des mobilités entre la Région Grand Est et l'Eurométropole de Strasbourg. Je n'oublie pas qu'il nous faudra tout à l'heure aussi désigner un représentant.

Juste quelques mots de contexte et Alain JUND nous présentera ce point en complétude et en profondeur. Je souhaite vous dire à quel point ce pacte que nous souhaitons conclure avec la Région Grand Est autour de la mobilité — de la mobilité durable si je puis dire — va bénéficier à nos habitants, à nos entreprises et à tous les acteurs du territoire.

Des moyens de transport, de mobilité alternatifs avec leur impact environnemental, financier et social qui bénéficieront vraiment au plus grand nombre. Je crois que ce sont les objectifs qui ont présidé aux travaux menés avec la Région Grand Est. J'en profite pour remercier les services qui ont su et pu nous amener à un projet aussi ambitieux.

Il s'agit d'un vrai « choc d'offre » pour reprendre les mots que reprend également Jean ROTTNER qui a pu au Conseil régional de la Région Grand Est faire adopter sans souci ce beau programme qui nous amène à un volet ferroviaire renforcé. Tellement renforcé que tout un chacun observera très vite à très court terme des cadences de trains avec des amplitudes horaires de RER comme nous ne pouvions même pas les imaginer il y a quelques mois ou années en arrière.

Un Réseau express métropolitain qui a également un volet routier — ce sera exposé — avec une offre de transport en site propre — le TSPO devient également une réalité — mais aussi un engagement fort de la Région sur ses lignes CTBR et FLUO 67. Un engagement fort de la Région d'être à nos côtés sur la politique ZFE, s'engageant aussi pour que cette flotte de cars soit décarbonée à l'horizon 2028 au plus tard.

Voilà un schéma directeur des mobilités qui reprend l'ensemble des outils de mobilité que vous connaissez déjà. Nous les avons tous ou presque déjà mis en place ou initié en début de mandat. Ce pacte Région Grand Est et Métropole met un accent particulièrement fort, opérationnel et concret sur le potentiel du Réseau express métropolitain et son apport pour le quotidien des habitants sur notre territoire. Il est important pour nous ici de le souligner et bien sûr ensuite de le mettre en œuvre.

Je passe de suite la parole à Alain JUND.

¹ Présidente de l'Eurométropole de Strasbourg, maire de Holtzheim.

Alain JUND (AJ)². [03:10] Madame la Présidente, mes chers collègues, merci.

En adoptant le 18 décembre dernier ici même la délibération intitulée « Une ambition inédite en matière de mobilité », l'Eurométropole a résolument placé les mobilités au cœur de ses politiques, et donc au cœur de la transformation de notre territoire en matière de diminution des gaz à effet de serre — et donc de réponse à la crise climatique — ; en matière de qualité de l'air et santé publique de tout un chacun ; en matière de congestion, d'autosolisme et de bouchons ; et en matière d'accessibilité à notre ville, à notre agglomération, à notre territoire, et donc aussi pour le droit à la mobilité pour tous.

Mais nous le savons, une part majeure de nos déplacements dépasse largement les frontières de l'Eurométropole. C'est bien de notre bassin de vie, notre bassin d'emploi, notre bassin de vie quotidienne y compris transfrontalier : c'est à cette échelle-là qu'il nous convient d'agir. C'est donc naturellement qu'une coopération s'est ouverte, s'est engagée et s'est développée avec la Région Grand Est autour de ce pacte pour une nouvelle politique ambitieuse des mobilités sur le bassin de vie de l'Eurométropole, mais aussi bien au-delà. Effectivement, hier, la presse régionale parlait d'un « big bang des mobilités ». Et si je ne suis pas partisan des théories libérales, il s'agit bien d'un « choc de l'offre » pour le développement de mobilités alternatives à la voiture individuelle, sur le rail, le bus, le vélo. J'y reviendrai.

Ce qui est important dans ce pacte, c'est un certain nombre d'intentions, mais surtout ce qu'il va changer en termes de vie quotidienne pour les habitants de l'Eurométropole et bien au-delà. C'est de cela que je souhaiterais parler pour vous présenter cette délibération.

Nous avons la chance sur notre territoire d'avoir treize gares. Ces treize gares sont présentes, mais trop peu utilisées, sauf peut-être pour la gare centrale et celle d'Entzheim. Ces gares vont complètement changer de fonction, de nature. À travers ce pacte, le train va irriguer le territoire. Je vais donner quelques exemples pour quelques gares :

- Sur Bischheim-Schiltigheim, le nombre d'arrêts va passer de 30 à 70 ;
- Pour la gare de Graffenstaden qui a disparu des radars, mais qui est importante pour Ostwald, pour Illkirch, pour la zone de la Vigie, nous allons passer de 22 arrêts aujourd'hui à 75 arrêts ;
- La gare de Hœnheim, comme celle de La Wantzenau, va passer de 30 à 60 arrêts ;
- Sans oublier Fegersheim où aujourd'hui la desserte est assurée par 48 arrêts, nous allons passer à 78 arrêts ;
- Et pour Geispolsheim, de 40 à 75 arrêts.

Nous voyons que ce réseau ferroviaire va changer non pas de nature, mais va changer de fonction dans notre agglomération, d'autant plus qu'au-delà de ce cadencement qui sera au minimum d'un train toutes les demi-heures aux heures creuses, il va aussi changer d'amplitude. Ainsi, à partir de 2023, aller jusqu'à 22 h-22 h 30 le soir. C'est le premier élément en termes de vie quotidienne qui va changer.

Deuxième élément de transformation lié à ce pacte : les gares et ce que l'on appelle maintenant les pôles d'échange multimodaux. Un certain nombre ont été « remis en état ». Je pense notamment à celui d'Entzheim, mais aussi quelques autres. Mais entre 2020 et 2025, les gares de Vendenheim, du Roethig à Strasbourg, de Bischheim-Schiltigheim et de Graffenstaden vont changer là aussi de nature pour que

² 6^{ème} vice-président de l'Eurométropole chargé des mobilités, des transports, des déplacements, de la politique cyclable et du plan piéton.

le train, ce ne soit pas simplement quelque chose qui passe et emporte des passagers, mais que cela devienne un pôle autour duquel il y a de la mobilité et un certain nombre de services.

Troisième élément. La présidente en parlait : c'est ce que l'on appelle le Réseau express métropolitain routier ou interurbain. Le terme routier ne me plaît pas beaucoup, mais les cars circulent sur des routes... Là aussi, avec enfin l'avancée sur ce serpent de mer qu'est le TSPO, le Transport en commun en site propre de l'Ouest, dont on parle depuis presque aussi longtemps que le grand contournement ouest. Mais le GCO a été plus rapide parce... Je m'arrête là. Ce TSPO va enfin se concrétiser à l'horizon 2024, avec un site propre aménagé entre l'entrée de l'Eurométropole et son arrivée à Strasbourg, une desserte importante depuis Wasselonne, une amplitude horaire et une rapidité qui va permettre qu'une partie de l'Ouest du Département, par rapport à l'agglomération strasbourgeoise, en termes de transport collectif. Il disposera d'un certain nombre d'arrêts au niveau de l'Eurométropole, entre Wolfisheim — nous y reviendrons après — et le tramway, mais aussi au niveau de la station Paul Eluard, et au niveau — enfin — du centre hospitalier et du quartier des Forges. Voilà le troisième élément fort de ce pacte extrêmement important.

Autre élément : l'engagement de la Région, je le rappelle, sur la zone à faibles émissions de l'Eurométropole. Il y a un chapitre entier de ce pacte sur la ZFE : ce n'est pas un défi où nous nous retrouvons seuls, l'obligation reste certes une obligation, mais aujourd'hui à travers ce pacte la Région Grand Est se fédère autour de nous pour avancer et régler cette question de la zone à faibles émissions.

Tout ce qui concerne l'interurbain. Aujourd'hui, pour arriver en gare de Strasbourg, ou au Krimmeri, ou à Entzheim, il y a un certain nombre de trains. Mais il y a aussi un réseau de cars interurbains. Si l'on veut venir de Scharrachbergheim, d'Obernai, d'Ottrott ou même de Blaesheim, il faut qu'il y ait un réseau de cars interurbains. Il y a le fer, mais il y a aussi les cars. C'est tout ce travail que nous avons engagé avec la Région à la fois sur ce réseau interurbain, avec le réaménagement de l'A35 pour qu'un certain nombre de voies dédiées permettent à ces cars de ne pas terminer dans les bouchons. Là aussi, au niveau de ces gares interurbaines, il s'agit de leur donner une amplitude plus importante, un cadencement à moyen terme toutes les demi-heures. Pour que ce réseau de cars devienne aussi un élément lié au REME. On dit souvent « l'accessibilité de Strasbourg, il y a des bouchons, etc. », mais là, ce sont des réponses concrètes à tous les habitants du Département pour accéder à Strasbourg que ce soit au niveau de l'emploi, de l'Université...

Deux derniers éléments. La Région s'engage à soutenir le réseau Vélostras que nous souhaitons développer — nous y reviendrons dans une prochaine délibération à ce sujet —, et l'on termine par la participation de l'Eurométropole au sein d'une société publique locale, au sein de laquelle la Région est majorité. Mais il nous a semblé indispensable d'être autour de la gare, et donc aussi de participer au débat. Elle aura notamment pour fonction de travailler sur la billettique, la tarification, sur un certain nombre de relations avec la SNCF. Ce n'est pas seulement un problème technique, mais il s'agit de ce que l'on appelle la question du péage au niveau de la SNCF. Aujourd'hui, plus vous passez de trains sur des rails, plus vous payez. Il faut donc aussi que des négociations financières puissent se faire.

Pour conclure, ce pacte est important parce que dans les trois prochaines années, il va changer la vie quotidienne de nos concitoyens, ceux de l'Eurométropole, mais aussi ceux qui viennent de Lauterbourg, de Hœrdt ou de Haguenau, ceux qui viennent de Molsheim ou d'Erstein ou de Sélestat... Il est aussi dans notre capacité au niveau de l'Eurométropole de développer une offre de transport collectif en lien avec la Région, qui réponde aux défis climatiques, mais aussi au droit à la mobilité pour tous. Je vous remercie.

Pl. [18:13] Merci. La parole est à Antoine SPLET.

Antoine SPLET (AS)³. [13:37] Merci Madame la Présidente.

Est-ce que vous m'entendez? Oui? Très bien. J'aimerais vous faire trois remarques.

La première pour dire que je salue le travail de l'Eurométropole, et notamment du vice-président Alain JUND, en faveur du rail. Je crois qu'avec le rail, nous avons l'un des outils complémentaires pour le droit à la mobilité durable pour tous, au même titre que la gratuité, que le développement des réseaux de tramway ou du transport à la demande. La délibération — je n'y reviens pas — met en avant les vertus climatiques finalement du rail. J'y souscris. Elle met en avant les vertus sociales du rail. J'y souscris aussi, notamment pour dire que c'est un outil de désenclavement. Et j'ai envie de vous dire qu'il était temps de remettre la relance ferroviaire au cœur de nos échanges, et je ne peux que m'en féliciter aujourd'hui. Deuxième remarque. J'aimerais aussi me féliciter du fait que nous aurons un meilleur cadencement des trains au niveau de l'Eurométropole de Strasbourg. Pour prendre un exemple très concret, évoqué par Alain JUND, la gare de Bischheim-Schiltigheim est à quatre minutes de Strasbourg. Aujourd'hui, elle n'a pas de véritables pistes cyclables, elle n'est pas desservie par les bus. Nous attendons, enfin, la concrétisation des travaux autour d'un pôle d'échange multimodal pour que cette gare puisse gagner en dynamisme. Parce qu'aujourd'hui, parfois, comme des vaches, nous regardons les trains passer les week-ends et les jours fériés. Des trains qui passent sans s'arrêter dans notre gare. Ce n'est pas supportable. C'est pour cela que la Ville de Schiltigheim et la Ville de Bischheim ont adopté des motions, que des collectifs citoyens se sont mobilisés pour exiger un meilleur cadencement de la ligne de train notamment entre Strasbourg et Herrlisheim, pour répondre aux besoins sociaux et climatiques. Comme l'a évoqué le vice-président Alain JUND, cette délibération va incontestablement dans le bon sens et nous ne pouvons que nous en féliciter.

J'ai par contre un point de réserve qui n'est pas un détail sur la création de la société publique locale Grand Est Mobilités. C'est un débat essentiel en cela qu'il pose la question du service public. Si nous actons aujourd'hui la création de la SPL Grand Est Mobilités, ce sera le bras armé de la Région dans le cadre du démantèlement final de la SNCF et de la privatisation des TER. Cette SPL sera l'outil pour intervenir aujourd'hui au détriment de la SNCF, et demain pour pallier aux insuffisances là où le privé n'ira pas. Parce que nous aurons la politique telle qu'elle nous est proposée aujourd'hui, elle ira dans le schéma classique de privatisation des lignes rentables et de socialisation des pertes. Monsieur ROTTNER l'a déclaré — et je vais achever là-dessus — : « La Région Grand Est veut être le laboratoire de la privatisation des TER ». Pourtant, d'autres Régions comme l'Occitanie ont choisi de ne pas déléguer leur TER à des opérateurs privés. Ouvrir aujourd'hui la privatisation avec cette SPL, c'est concourir à une dégradation des conditions de sécurité pour les usagers, dégrader la tarification — dès qu'il y a du privé la tarification augmente — et c'est dégrader les conditions de travail et sociales pour les agents qui sont aujourd'hui [mauvaise connexion]... À tel point qu'en Angleterre, la privatisation du rail a été un échec. Je comprends votre stratégie, Madame la Présidente, de prendre acte de la politique de la Région pour s'y inscrire. C'est un point de vue pragmatique. Mais du point de vue de ma sensibilité et de mes idées, je ne peux pas souscrire à cette perspective-là, car pour moi, pour nous, les TER doivent rester 100,0 % publics. Pour améliorer le service aux habitants. Pour sécuriser le travail des agents. Cela doit rester un monopole public libéré de toute pression du privé et des grands groupes qui vont s'engouffrer dans nos lignes de train.

Enfin, dernière petite remarque, je m'étonne du calendrier choisi par la Région d'acter cette création aujourd'hui, à quelques mois que nous aurons, les 20 et 27 juin prochains. Ce n'est pas totalement respectueux des électeurs. Comme nous sommes partisans du rail et de sa relance, nous aurions voulu voter pour ce pacte, mais ce n'est pas possible, car il remet in fine en cause le fait que le train soit 100,0 % public, et cela, nous ne pouvons pas l'accepter parce que le rail doit rester avec la SNCF et l'État comme principaux instigateurs.

Madame la Présidente, je vous remercie. À moins que vous ne souhaitiez couper en deux cette délibération pour prendre acte de l'orientation qui va dans le bon sens, et produire une seconde délibération pour refuser cette SPL qui pour ma part ne va pas dans le bon sens. Je vous remercie.

Pl. [18:13] Merci. La parole est à Jean-Philippe MAURER.

Jean-Philippe MAURER (JPM)⁴. [18:18] Madame la Présidente, mes chers collègues,

C'est un travail de fond qui a été engagé depuis un certain temps. Je me souviens que sous la présidence précédente de Monsieur HERRMANN, nous avons déjà eu un point assez détaillé de ce que représentait la perspective de maillage de ce Réseau express métropolitain. Il est tout à fait heureux que cela ait pu avancer pour nous proposer le schéma directeur des mobilités tel qu'il est annoncé.

Les moyens de déplacement et les conditions de mobilités sont bien sûr multiples : il y a le train, le vélo, les piétons, et aussi les routes. Tout cela doit idéalement concourir à faciliter à la fois la fluidité des déplacements et également la qualité de vie de l'ensemble des usagers. C'est la raison pour laquelle j'espère — je n'ai pas de commande institutionnelle — que nous aurons peut-être dans quelques mois et années un schéma directeur des mobilités qui complète celui que nous allons approuver entre la Région Grand Est et l'Eurométropole de Strasbourg, mais qui soit un schéma directeur des mobilités entre la Collectivité européenne d'Alsace et l'Eurométropole de Strasbourg. Nous savons bien que la circulation ne s'arrête pas aux portes de l'Eurométropole, et les effets de report à venir liés à la zone de faibles émissions, seront tout à fait importants et il faut les anticiper pour que cela puisse être gérable, soutenable, et qu'il n'y ait pas à un moment donné de rupture non souhaitée, mais subie. Nous le savons, un tel travail prend du temps parce qu'il faut poser diverses hypothèses, et que s'il y a des investissements à faire, cela ne se décide pas en quelques mois ni même ne se réalise en quelques années.

C'est la raison pour laquelle la convergence des mobilités me semble essentielle. Je ne sais pas si le fait générateur à ce travail a été finalement le fait de la SPL ou en tout cas d'une démarche initiale complétée par d'autres préoccupations tout à fait fondamentales, mais nous sommes d'accord, les uns et les autres, sur le fait que la mobilité ne se vit pas en silos, en disant qu'il y a d'un côté le train, de l'autre vélo, et ailleurs la voiture. Tout cela participe à l'accessibilité, à la mobilité, à la fluidité, et derrière, l'ensemble des politiques publiques notamment liées aux effets pendulaires sur les entreprises, sur le développement également de l'habitat, de l'urbain et des conditions de vie... C'est un tout. Je pense qu'il y a une attente qui doit être partagée d'engager sans tarder ce travail parce qu'il est compliqué. Il doit aboutir pour que l'ensemble des territoires également se complètent et qu'il n'y ait pas de rupture de fluidité.

Voilà en tout cas ce que je souhaitais dire, tout en disant que je n'ai pas de commande institutionnelle, mais l'occasion de ce rapport me permet de faire part de cette attente. Merci beaucoup.

Pl. [21:48] Merci Monsieur MAURER. Je répondrai bien évidemment avec Alain JUND. Dominique MASTELLI souhaitait prendre la parole. Je vous en prie.

Dominique MASTELLI (DM)⁵. [22:00] Oui, simplement vous allez être un peu surpris puisque vous connaissez mon engagement pour la protection de l'environnement, l'écologie et les déplacements doux et actifs. C'est à propos de cette délibération, une question à propos des motards que je souhaitais soulever puisque nous avons beaucoup parlé des déplacements et des différents modes. Mais nous n'avons jamais parlé de ce mode de déplacement.

Je ne pourrai pas être accusé de prosélytisme puisque je ne suis moi-même pas motard, j'ai d'ailleurs un peu peur de monter à l'arrière d'une moto. Mais je ne peux pas m'empêcher de me soucier du sort qui va être fait aux 25000 motards de notre Département dans le cadre de la future ZFE. Vous savez que s'ils ne représentent que 3,0 % du trafic, ils peuvent d'une certaine manière contribuer à la fluidification du trafic par le passage de la voiture à la moto.

Je n'ai pas entendu beaucoup parler d'eux, et il est vrai que nombreux sont ceux qui utilisent ce mode de déplacement pour passer... Alors j'ai l'exemple de quelqu'un qui m'a écrit — Laurent — qui habite la Cité Nucléaire, qui va à Illkirch, et qui, n'ayant pas les moyens de s'acheter une voiture, s'est acheté une moto 125 cm³, c'est ce qui est le plus courant. Or certains modèles seront exclus, vous le savez bien.

Donc ma question est très simple : quel sera le sort qui sera réservé aux motards ? Quelles seront les modalités d'accompagnement ? Vous savez qu'il n'y a pas de prime à la casse pour ces usagers. Quelle sera la place qui sera faite aussi en ville pour leur accueil et leur mode de déplacement ? Vous savez qu'à Strasbourg, officiellement, leurs déplacements sont limités à 30 km/h si je me souviens bien.

Merci de vos réponses.

PI. [23:47] Merci. La parole est à Gérard SCHANN.

Gérard SCHANN (GS)⁶. [23:52] Oui Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs,

C'est l' élu bischheimois qui parle ici. Pour le vice-président JUND sur la gare de Bischheim-Schiltigheim. Je me réjouis comme l'a fait Antoine tout à l'heure des annonces de ce matin sur ce pacte. Nous allons aller vite par rapport au nombre d'années où nous avons vu ce service se dégrader, le nombre d'arrêts à la gare de Bischheim-Schiltigheim diminuer sans cesse. Je suis très content. Effectivement, nous avons voté une motion à l'unanimité allant dans le sens de cette demande en conseil municipal de Bischheim, sollicité par un collectif citoyen « Mon train, j'y tiens ». Là, nous avons une véritable avancée.

Par rapport à ce que disait Jean-Philippe MAURER : le train va dans les deux sens. Il permet aux Bischheimois et Schilikois d'accéder à Strasbourg ou éventuellement à plus long terme à d'autres lieux de l'Eurométropole, mais il part aussi vers le nord, vers Herrlisheim, vers Lauterbourg. Et si nous arrivons à développer cela, ce seront autant de personnes qui ne seront pas obligées de prendre leur voiture, et des Bischheimois qui pourront aller sur le nord de l'Alsace pour travailler, pour les loisirs, etc.

Je suis donc très content de cette délibération de ce matin. Merci !

PI. [25:34] Merci beaucoup. La parole est à Béatrice BULOU.

Béatrice BULOU (BB)⁷. [25:39] Merci Madame la Présidente. Chers collègues,

Cette délibération scelle les bases d'un cadre d'action commun entre la Région Grand Est et l'Eurométropole de Strasbourg en matière de mobilité sur les bassins de vie de notre agglomération.

5 Conseiller métropolitain, Commune de Strasbourg.

6 Conseiller métropolitain, Commune de Bischheim.

7 16^{ème} vice-Présidente de l'Eurométropole en charge de la voirie et de l'espace public, maire de Mundolsheim.

Les accords sur le schéma directeur et sur l'entrée de l'Eurométropole de Strasbourg au capital de la SPL Grand Est Mobilités sont les premiers éléments très concrets d'un partenariat indispensable pour articuler aux mieux les offres de transport périurbain, interurbain et transfrontalier. Je ne me félicite pas, en revanche je félicite les services des deux collectivités qui ont œuvré pour parvenir à ce beau résultat.

Le territoire de l'Eurométropole dispose d'un réseau de transport en commun développé. Mais au titre du Plan climat, son évolution est rendue plus nécessaire que jamais, en lien notamment avec la mise en place progressive d'une zone à faibles émissions. Le défi du report modal massif est aussi un impératif d'équité territoriale, pour permettre une desserte qualitative, fiable, décarbonée des quartiers et des communes, et assurer le développement global et durable de notre agglomération.

Au cœur de ce schéma directeur des mobilités figure la mise en place progressive d'un Réseau express métropolitain à l'échelle de l'aire urbaine métropolitaine, destiné à faire évoluer les offres ferroviaires et de cars express au niveau des réseaux de transport européens. Pour assurer les déplacements efficaces de moyenne distance au sein de l'Eurométropole, le Réseau eurométropolitain doit être basé sur des services performants, mais aussi sur une tarification attractive. Le volet ferroviaire renforcera les fréquences, et établira l'amplitude horaire des TER pour obtenir un service fiable et continu sur l'ensemble des lignes de l'étoile ferroviaire et des treize gares de l'Eurométropole, comme Alain l'a rappelé. Ces renforts sont rendus possibles grâce à une utilisation plus intensive des infrastructures existantes, et pourront être mis en œuvre sans nécessiter de nouveaux investissements, hormis pour la quatrième voie en cours de réalisation entre Vendenheim et Strasbourg qui m'est évidemment chère.

Le volet routier renforcera les offres de bus et de cars express. Les réseaux régionaux pourront tirer parti aux entrées de Strasbourg de la mise en place d'une voie réservée sur la M35, et de l'accélération de la mise en œuvre du Transport en site propre qui permettra de relier Wasselonne et une grande partie du Kochersberg à Strasbourg, en desservant plusieurs arrêts de l'ouest de l'Eurométropole.

Les gares et les stations du Réseau eurométropolitain ferré et routier seront progressivement mises à niveau pour devenir de véritables pôles d'échanges multimodaux dotés d'aménagement pour faciliter leur accessibilité par les modes actifs et par les transports collectifs, et augmentant leur portée de rayonnement et leur attractivité.

Ce schéma directeur a vocation d'être suivi dans les mois et années à venir d'engagements partenariaux plus opérationnels afin d'ouvrir toujours plus de capacités de déplacements dans notre bassin de vie, tout en garantissant ainsi un air moins pollué et une meilleure qualité de vie.

Je vous remercie pour votre attention.

PI. [29:32] Merci beaucoup Béatrice BULOU. Je passe la parole à Michèle KANNENGIESER.

Michèle KANNENGIESER (MK)⁸. [29:42] Merci Madame la Présidente, chers collègues.

Je me réjouis bien évidemment de la convergence des acteurs qui accompagnent le territoire au nord, au-delà de la frontière de l'Eurométropole. La Wantzenau — je le répète souvent et je le répéterai encore souvent — est une des entrées nord et est traversée par plus de 20000 véhicules par jour, de manière incessante par des poids lourds qui desservent les zones d'activités de Hœrdt, Reichstett et Vendenheim. Venant souvent d'Allemagne, ils vont éviter l'autoroute.

La cadence des trains est assurément et je veux le souligner une solution extraordinaire pour la Wantzenau. Nous allons pouvoir limiter le passage de ces 20000 véhicules. Je parle là des véhicules

8 Conseillère métropolitaine, maire de La Wantzenau.

légers. Toutefois, je voudrais reformuler une demande que j'ai faite souvent, qui est celle de voir se lancer la planification du pôle multimodal qu'il nous faudra pour accueillir ces véhicules. Il nous faudra offrir des services pour relier les bassins d'emploi, que ce soient ceux de La Wantzenau — puisqu'ils sont assez éloignés, à trois kilomètres — ceux de Hœrdt, de Reichstett et de Vendenheim.

Je voudrais également ajouter, car c'est une question importante pour La Wantzenau puisque nous sommes corsetés, pardonnez-moi l'expression, par trois passages à niveau qui vont devoir être repensés au regard de l'augmentation heureuse de la cadence des trains.

Merci beaucoup.

PI. [31:28] Merci. La parole est à Catherine TRAUTMANN.

Catherine TRAUTMANN (CT)⁹. [31:35] Merci beaucoup, Madame la Présidente.

Je suis heureuse de pouvoir intervenir sur ce Schéma directeur et sur ce pacte signé avec la Région Alsace [sic] parce que je pense qu'il est nécessaire et bienvenu, et je le dis au nom de notre groupe.

Je voudrais souligner plusieurs aspects. Premièrement, c'est une politique qui peut être menée conjointement avec l'ensemble des partenaires, et en particulier en intégrant et non pas en séparant les collectivités, puisqu'il s'agit, et c'est le deuxième point que je voudrais relever, de trouver la bonne échelle pour répondre au problème que nous avons. Celui de la réduction de la circulation polluante, celui de l'assainissement de l'air, et parallèlement des outils nécessaires pour y parvenir.

De ce point de vue, je voudrais dire que je suis encore un peu en attente de la manière dont tout cela va fonctionner. J'observe que nous prenons des décisions, les unes après les autres, pour une extension de tramway, puis une autre, qu'au passage dans un débat l'on ne parle plus ou l'on semble abandonner l'idée de la voie de liaison intercommunale ouest (VLIO). Nous parlons de la ZFE, de sa consultation, de la consultation des citoyens sur ce qu'elle va apporter, les solutions qu'il faudrait mettre en œuvre... Mais où se trouve le point de synthèse ?

Premièrement, de quel territoire parle-t-on ? Dans ce document, l'on parle de la Métropole qui est signataire, de l'aire urbaine — elle ne se borne pas à la Métropole — et d'autant moins que l'on inclut et c'est normal la partie allemande qui va être concernée, puisque l'aire métropolitaine est franco-allemande. Je suggère que l'on soit précis quant au territoire dont nous parlons.

Ensuite, je voudrais ajouter ceci. Nous pouvons, comme cela a été fait — et je ne partage pas ce point de vue bien sûr — définir l'aire métropolitaine par un zonage. Nous avons vu à quel point le zonage nous avait coûté en créant et en étant à l'origine — par la spécialisation des territoires — de flux pendulaires entre le lieu de domicile et le lieu de travail, et des flux logistiques que l'on a du mal à gérer et à endiguer en quelque sorte sur notre territoire. Celui-ci est fortement traversé aussi par des trafics de fret de longue distance.

Je crois aujourd'hui que les Métropoles — qui ont un double phénomène de concentration et d'extension — doivent être abordées par un autre regard. Et c'est celui qui est posé dans ce schéma par les maires et notre collectivité : c'est celui des flux, le flux des passagers, le flux des marchandises. Et nous sommes un point de concentration des flux. Ce qui a donné au centre-ville de Strasbourg à un moment donné une congestion absolument invivable. Mais ce qui a créé aussi, à cause de ce phénomène de zonage, un rapport entre le centre et la périphérie dont nous voulons sortir. Et c'est ce qui — dans ce texte — montre aussi l'urgence de sortir de cette vision d'un territoire où il y aurait un service de mobilité moindre selon que l'on habite une commune plus lointaine du centre-ville de Strasbourg ou l'un des quartiers les plus desservis.

Notre système a été d'une certaine façon utile parce qu'il s'est conçu sur les zones de plus grande densité de circulation. Cependant, ce que je préconisais n'a pas été tellement retenu : c'est-à-dire d'aborder le fonctionnement urbain, cette façon organique dont fonctionne par les entreprises, par l'activité économique, l'activité sociale, un territoire urbain avec ses habitants. C'est de l'aborder à partir de la périphérie, et non pas du centre vers la périphérie.

Je crois que ce Schéma directeur peut nous apporter l'occasion de procéder de cette façon et je m'en réjouis. Mais alors il faut aller un petit peu plus loin dans la manière dont on analyse d'abord l'impact de la ZFE sous son angle économique et social. Et vous le savez, l'on gagne ou l'on perd suivant la manière que cette ZFE sera égalitaire ou inégalitaire. Pour moi, c'est un défi massif. De ce point de vue, la réponse par les mobilités n'est pas la seule et n'est pas suffisante. Il y a d'autres aspects qui sont importants, notamment lorsque l'on va devoir revoir notre schéma urbain.

Deuxièmement, j'ai bien noté page 76, cette formule : « Dans l'esprit du Grenelle des Mobilités, il s'agit de relever le défi d'un report massif ». Et l'on parle de l'ensemble des autres modes alternatifs à l'autosolisme pour les déplacements périurbains. Si l'on veut un transfert modal massif — ce à quoi je souscris totalement — alors il faut aborder dans notre schéma pas seulement le trafic passager, mais aussi le trafic de fret. La prochaine étape de tous les documents prévisionnels en matière de mobilité associera avec la même importance le fret et les passagers. Ce sera un débat pour le ferroviaire, parce que si l'on veut effectivement réduire les camions, il faudra mettre les camions sur les rails, ou de la marchandise sur les rails. Nous serons obligés de prévoir cela, et il faut le prévoir d'emblée : comment gérons-nous cette importance au sein d'un territoire métropolitain fortement actif, mais aussi fortement traversé par les trafics logistiques ? Comment allons-nous traiter cela ?

Si l'on dit que l'on doit choisir par un report modal massif tous les modes de transport plus propre, alors il faut aussi ajouter la voie d'eau. La voie d'eau est présente sur notre territoire. Et si l'on parle de l'aire urbaine transfrontalière, l'on ne peut pas faire l'impasse ni de l'activité de transfert vers la voie d'eau du fret, ni de la possibilité que la voie d'eau puisse relier nos communes par les canaux, par les bassins et permettre effectivement non pas un transport massif, mais peut-être aussi un transport plus sporadique, mais néanmoins important de passagers. Je pense que ce point-là mériterait aussi d'être abordé.

Enfin, je terminerai mon intervention, Madame la Présidente, sur la question du financement. C'est ce qui est évoqué à la fin de ce rapport — parce que l'on ne peut pas tout commenter — où il est dit que l'état n'est pas quant à lui en mesure d'assurer une programmation financière sur le long terme. Cette phrase m'a énormément inquiété, parce que c'est l'état qui est aussi celui qui dans le plan de relance discute avec les autorités européennes pour savoir ce qui va être choisi, pas choisi et comment on va le financer. La question que je voudrais vous poser, Madame la Présidente : ce plan est très ambitieux, il représente aujourd'hui un peu plus de 200 millions d'euros si l'on regarde le développement du transport public urbain. Ce montant ne sera pas le dernier. Nous aurons une dépense très importante et très significative, si l'on regarde aujourd'hui les coûts et si l'on regarde aujourd'hui aussi comment les coûts des entreprises sont en train d'augmenter sur les marchés. C'est une période qui va être coûteuse parce que ce sera une période de relance d'activité, une période de raréfaction des matériaux. On le voit déjà aujourd'hui, nous en avons discuté lors de notre commission d'appel d'offre d'hier. Et donc lorsque l'on voit que les prix ne seront pas forcément les plus faciles à aborder d'un point de vue du budget public. Je voudrais donc vous demander quelle est votre stratégie ? Si l'on signe un protocole avec la Région, si l'on rentre au capital de la société qui est créée — j'y souscris, j'ai trouvé que l'on prenait une petite part, mais vous m'avez répondu et j'ai compris qu'il faut que nous laissions de la place à tous les autres, je suis d'accord — quelle est la stratégie financière pour arriver à tenir dans les temps et avec les moyens qui nous permettent de rester raisonnables fiscalement ? Comment pourrions-nous financer ce

schéma directeur puisque ce rapport page 96 dit de manière très claire — et je l'avais souligné lors du débat précédent sur le schéma directeur — « Le versement mobilité sera peut-être aussi atteint par la crise économique dont nous devons prévoir aussi les conséquences ».

Je n'ai pas de vision pessimiste, mais pour être vraiment optimiste, j'aurais besoin tout de même d'avoir une vision plus précise de la manière dont ce projet va se déployer sur le territoire, comment il va être porté et comment il va être financé ? C'était ce que je voulais dire. Je préconise donc que l'on ait recours de manière assez régulière à des études d'impact qui permettent de faire le lien entre projet de transport, ZFE et en même temps le déploiement du calendrier de réalisation de ce Schéma directeur. Merci beaucoup.

PI. [41:36] Merci beaucoup pour tous ces éléments. Je vais laisser Alain JUND répondre dans un premier temps et je compléterai. Pardon, peut-être Françoise SCHAETZEL pour une toute dernière intervention ?

Françoise SCHAETZEL (FS)¹⁰. [41:46] Très rapidement, merci Madame la Présidente.

Je ne reviendrai pas sur l'importance de ces modifications structurelles en matière de déplacements auxquelles nous ne pouvons qu'adhérer. Je voudrais revenir très rapidement sur deux points.

Le premier point : quel est le point de synthèse ? Le point de synthèse me semble particulièrement évident et il est à la convergence et en cohérence avec la ZFE. Le point de synthèse se résume à deux choses : la première est la qualité de l'air et donc la santé, et notamment la réduction de l'une des plus fortes inégalités en matière de santé sur la Métropole, les inégalités de mortalité et les inégalités de morbidité. Faut-il rappeler — je l'ai déjà rappelé — qu'il y a une augmentation de 30,0 % de l'asthme chez les enfants qui habitent à côté des voies de circulation. Il vient de sortir une étude — strasbourgeoise notamment — qui montre que lors de pics de pollution, pour les familles modestes, la mortalité est cinq fois plus importante. Point de synthèse santé. Point de synthèse cadre de vie, qualité de vie. Cela a été dit plusieurs fois, le nombre de communes qui sont totalement congestionnées. On le voit à la sortie des écoles, quels freins pour une qualité de vie des enfants qui ont à peine des trottoirs pour rentrer chez eux ! Point de synthèse donc : cadre de vie et santé.

Le second point et je finirai par-là. Grâce à cette transformation des mobilités, l'on répond à — et je peux en témoigner aujourd'hui — à nombre de maires et de présidents d'EPCI hors de la Métropole qui mettaient en avant un des freins majeurs au déploiement de la ZFE : la question de la fluidité. Par rapport à tous ces enjeux, non Dominique nous ne pouvons pas le voir uniquement à partir des motards — j'en suis une ancienne, j'en ai fait pendant des décennies. Ce que je peux vous dire, oui la moto peut être polluante, oui la moto peut être bruyante, oui la moto est un vrai plaisir, mais non, l'on ne peut pas juger et regarder de ZFE et d'évolution à partir du point de vue exclusif du motard et je m'arrêterai là.

PI. [45:00] Merci beaucoup. Alors nous allons sur les éléments de réponse avec Alain JUND et moi-même.

AJ. [45:05] Oui, juste pour l'anecdote, mes deux voisins ont demandé immédiatement à ce que Françoise SCHAETZEL remonte sur une moto [rires] et que ce soit l'occasion de la voir sur ce mode de déplacement même si elle l'a abandonné depuis.

Pour répondre à un certain nombre de questions, je voudrais que l'on revienne à l'objet et l'objectif de ce pacte. L'objet et l'objectif de ce pacte — je le disais avant — ce sont le défi climatique, la diminution des émissions de gaz à effet de serre, la qualité de vie, la santé publique, la qualité de l'air, la lutte contre

10 7^{ème} vice-Présidente de l'Eurométropole en charge de l'urbanisme opérationnel, de la politique du cadre et qualité de vie, de la qualité de l'air, et de la santé environnementale.

la congestion et l'autosolisme, l'amélioration de l'accessibilité et la défense du droit à la mobilité. Je souhaite que l'on revienne aux fondamentaux de ce pacte. Là aussi, je voudrais remercier les services qui ont travaillé d'arrache-pied sur ce schéma directeur à la fois au niveau de l'Eurométropole et au niveau de la Région. Ce que dit Jean-Philippe MAURER est juste : je pense qu'il faut accroître et développer le cercle de ce Schéma directeur, notamment avec la Collectivité européenne d'Alsace, mais aussi avec les EPCI ou les Communautés de communes aux alentours, nous pourrions y revenir ultérieurement.

Par rapport à la question d'Antoine SPLET. Je ne suis pas plus partisan que toi de la privatisation d'un certain nombre de lignes de train. Il faut rappeler que la Région Alsace — à l'époque — et d'autres régions n'ont pas attendu la création d'une SPL pour mettre en concurrence un certain nombre de lignes. Nous savons aujourd'hui que la ligne Strasbourg-Saint-Dié-Épinal va être mise en concurrence. Ne mélangeons donc pas ce qui peut être un certain nombre d'outils pour la billettique, la tarification, de convergence d'intérêt entre un certain nombre de collectivités et la privatisation de la SNCF. Je crois qu'il n'y a pas de lien entre les deux. Personne n'a attendu la création de cette SPL ou d'autres SPL dans d'autres régions pour engager la mise en concurrence sur un certain nombre de lignes de chemin de fer. C'est un choix politique, j'entends. Ce n'est pas la même chose : rappelons que la CTS est une SPL, que sur les Deux Rives, c'est une SPL. Nous sommes sur des sociétés publiques locales qui concourent au service public et non sur des entreprises privées. N'interprétons pas les choses de cette manière-là.

Sur la question du territoire concerné. Effectivement, l'intérêt de l'Eurométropole est d'abord le territoire de l'Eurométropole. Mais l'intérêt de l'Eurométropole est aussi l'ensemble du bassin de vie que l'Eurométropole irrigue, au sein duquel elle travaille et discute. Cela va bien plus loin que le seul territoire de l'Eurométropole. Je parlais avant de l'évolution du nombre d'arrêts dans les gares du territoire de l'Eurométropole. Mais si les trains s'arrêtent à La Wantzenau, cela a peu d'intérêt. Si les trains s'arrêtent à Vendenheim, cela a certes un intérêt pour Vendenheim ou Mundolsheim, mais il faut aller au-delà. Et c'est bien pour cela que dans ce pacte, dans cette discussion, dans cette négociation est intégrée l'évolution de la desserte, du cadencement et de l'amplitude horaire des lignes vers Lauterbourg — parce qu'il y a Kilstett, Herrlisheim, Lauterbourg —, la ligne vers Hœrdt, Haguenau — qui continue aussi après. Pour avoir rencontré avec Pia IMBS le président de la Communauté de communes de la Basse Zorn et le maire de Haguenau, ce qui les intéresse dans ce Schéma directeur, c'est que des salariés qui habitent à Haguenau puissent aller à Strasbourg, mais aussi pour que les habitants de l'agglomération strasbourgeoise puissent aller travailler à Hœrdt ou Haguenau. Cela ne s'arrête pas à Entzheim, la ligne continue jusqu'à Molsheim et sur la vallée de la Bruche d'un côté, mais aussi sur Barr, Obernai de l'autre. Lorsque l'on parle de Fegersheim, il y a aussi des gens de Fegersheim qui travaillent à Erstein, à Sélestat, etc. Il faut donc bien que l'on augmente la focale de ce schéma directeur, y compris au niveau transfrontalier. Si nous voulons avancer au niveau de l'Eurométropole sur cette transition-là, nous ne pouvons nous satisfaire de rester à l'intérieur de nos frontières. C'est bien pour cela que les deux choses sont liées. Avec ce pacte, nous avons mobilisé la Région sur ce qui est effectivement dans notre territoire propre, mais aussi au sein d'un territoire beaucoup plus large. Et pour rebondir sur ce que disait le maire de La Wantzenau, cela s'applique tout simplement à La Wantzenau. C'est intéressant effectivement d'avoir des trains, toutes les trente minutes entre la gare de Strasbourg et celle de La Wantzenau, mais l'intérêt des habitants de La Wantzenau c'est de pouvoir aller à Herrlisheim, à Lauterbourg, et inversement. Je crois qu'il y a là, que ce soit sur les pôles d'échange, mais aussi sur la desserte, le cadencement et l'amplitude, un certain nombre d'alliances objectives, de convergences d'intérêt sur les questions de qualité de l'air et de ZFE.

Autre élément, sur les questions d'égalité urbaine et d'équité territoriale. Ce que nous avons souhaité inscrire dans ce pacte, c'est que ce n'est pas parce que l'on habite plus loin que l'on a automatiquement un service de moins bonne qualité. C'est vraiment cela qui est important. Que l'on habite à Hœnheim, à La Wantzenau ou à Lauterbourg, l'idée c'est d'avoir des services qui ne seront jamais exactement les mêmes, mais qui se rapprochent progressivement d'un service urbain pour que la congestion et la qualité de l'air évoluent sur notre territoire.

Dernier élément. Ce n'est pas seulement cet aspect-ci, c'est aussi l'aspect financier. Nous nous sommes évertués dans ce pacte à rendre possible à l'horizon 2023 effectivement le « choc de l'offre », un élément de rupture dans le rapport sur les mobilités lorsque que la fameuse quatrième voie sera terminée. Il sera possible à partir de 2023 d'évoluer sur une infrastructure qui est celle d'aujourd'hui. C'est pour cela qu'il y a cette première étape extrêmement importante. Mais pendant cette première étape, il nous faudra engager les négociations avec la Région, avec la SNCF et avec l'état sur l'évolution dans un second temps, à l'horizon 2030. Il est vrai que la SNCF et l'État se font un petit peu tirer l'oreille sur leurs propres responsabilités dans le développement ferré dans notre Région et dans le pays en général, mais dans notre Région en particulier. Aujourd'hui, nous nous sommes mobilisés fortement sur cet horizon 2023 sur le réseau ferroviaire, le réseau urbain, le réseau interurbain et sur la liaison l'ensemble de ces lignes. Et parallèlement, nous allons engager les discussions à partir de l'automne pour travailler après sur l'infrastructure, sur ce que d'aucuns appellent la diamétralisation. Aujourd'hui, si vous voulez aller de Haguenau à Sélestat ou Erstein ou Fegersheim, vous êtes obligés de prendre un train et de descendre en gare centrale de Strasbourg pour en reprendre un autre. Cela nécessite des travaux d'infrastructure importants qui devront faire l'objet de négociations avec la Région, avec l'État et la SNCF pour que dans un avenir plus ou moins proche nous puissions aller de Haguenau à Erstein. Aujourd'hui, nous pouvons aller à Krimmeri ou à Kehl. Mais sur un certain nombre d'autres lignes, nous ne pouvons pas aller du Nord au sud de l'agglomération parce que cela nécessite des infrastructures importantes dans ce domaine-là. C'est donc cet horizon 2030-2035 qu'il nous faut dès aujourd'hui aborder.

Pour conclure, parce que l'on a parlé GCO, VLIO, transport, etc.... Je voudrais juste poser cette question : est-ce que le défi de l'urgence climatique nous permet encore sur une accélération sans fin du transport de marchandises, du transport en général? Aujourd'hui, il nous faut tout de même revenir à un peu plus de sérénité. Nous ne pouvons plus dire « nous voulons encore augmenter les flux de camions qui amènent des fraises d'Espagne au Danemark ». Il y a là aussi un certain nombre de mesures qui pourraient être prises en compte rapidement. Naturellement, l'on peut travailler sur le transport de marchandises par voie d'eau. Mais je crois qu'il y a une mesure assez simple qui pourrait être prise après les élections régionales : c'est l'écotaxe poids lourds. Car c'est aussi cela qui va permettre de changer la manière dont les objets, dont les produits se déplacent. Pas seulement dans notre Région, mais même au niveau national. C'est aussi ce type de dispositifs qui vont transformer la qualité de l'air, la qualité de vie, la capacité de tout un chacun de vivre sur notre territoire.

Voilà ce que je voulais dire sur un certain nombre de sujets. En tout cas, je suis intimement convaincu que ce pacte est un élément de transformation de la vie quotidienne pour les habitantes et les habitants de l'Eurométropole, et c'est aussi en ce sens qu'il a été engagé, négocié, et que nous souhaitons qu'il soit largement adopté.

PI. [56:34] Merci beaucoup. Je vais compléter un petit peu en répondant d'abord à Jean-Philippe MAURER qui a bien raison de dire que la circulation ne s'arrête pas aux portes de l'Eurométropole, et lui dire que Frédéric Biry était le tout premier interlocuteur que j'ai rencontré le 17 février dernier pour lui

parler de notre politique ZFE et comment nous étions en train de l'envisager. Depuis je sollicite moult rendez-vous et rencontres qui ne se font pas, qui ne se tiennent pas et je le regrette vivement. C'est le moment de faire connaître plus que jamais le nouveau calendrier. Il est beaucoup unique, fédérateur sur l'ensemble du territoire de l'Eurométropole, et bien évidemment nous coordonner autour de la M35 et de la politique de l'écotaxe. Ce sont des sujets que nous partageons en tout premier lieu ensemble, Eurométropole et Collectivité européenne d'Alsace.

Plus largement, Catherine TRAUTMANN a raison de dire « oui, ce Schéma directeur est à travailler avec toutes les collectivités ». La Région Grand Est, la Collectivité européenne d'Alsace, tous les présidents d'agglomération dans les pourtours de l'Eurométropole de Strasbourg ont reçu notre visite et notre communication autour de la ZFE et surtout autour des outils de mobilité à coordonner. Il n'y a pas une réunion du syndicat mixte du schéma de cohérence territoriale de la région de Strasbourg — dont je suis présidente — pas une réunion interSCOT, pas une réunion du pôle métropolitain où je ne suis pas amenée à parler du Schéma directeur des mobilités, où je ne suis pas amenée à parler et à présenter toutes les opportunités du REME, et la coordination nécessaire autour de la politique ZFE. Ces outils de mobilités sont connus, sont à articuler. Beaucoup d'autres agglomérations expérimentent aujourd'hui déjà le transport à la demande, le vélo à assistance électrique, le covoiturage. Et nous avons intérêt à poursuivre ce dialogue et cette coordination parce que la mobilité dépasse notre périmètre. C'est bien tout le bénéfice du REME qui parle de radiales qui nous amènent bien au-delà des communes de l'Eurométropole.

Oui, Catherine TRAUTMANN a raison : tous les outils sont mobilisés, où est la synthèse? Nous voyons surtout qu'il y a urgence à faire, nous l'avons dit. Dans cette première année de mandat, tous les outils que nous souhaitons mettre en place en termes d'infrastructures ou de logistique sont inscrits dans ce Schéma directeur parce qu'il y a urgence de les faire réussir à l'horizon 2025-2028. Vous avez raison, la question du flux de marchandises se pose, et c'est bien le bénéfice d'être inscrit dans une SPL pour peser aussi sur ce sujet. Nous avons aussi ici à l'Eurométropole des réunions de travail avec les Voies Navigables de France. Imaginons des schémas intéressants avec la zone commerciale nord, et des flux via les voies navigables pour des déchets ou de l'affrètement. Ce sont des points que nous avons à l'esprit et qu'il faut approfondir. Mais en effet, ce nouveau et grand Schéma directeur est pour l'instant très orienté vers le public des particuliers et j'allais dire des entreprises. Il marque surtout aussi une envie d'avancer ensemble sur la thématique ZFE, et de soutenir cette obligation et cet horizon de temps qui sont devant nous.

Pour les points de stratégie financière, je vais peut-être passer la parole à notre vice-président aux finances qui pourra peut-être donner des points supplémentaires.

Syamak AGAH BABAEI (SAB)¹¹. [1:00:32] Merci Madame la Présidente.

Sur les questions qui ont été posées, la stratégie financière de la collectivité est assez claire. Elle a été redite à plusieurs reprises. Je vais les rappeler en donnant les chiffres pour que cela soit encore plus clair. Il y a d'abord les projets de mobilité tels que les extensions de tramway, l'amélioration de la ligne structurante de bus 50 qui va améliorer aussi la desserte des communes, l'extension de la ligne de BHNS vers le quartier Danube, la transformation des quatre pôles multimodaux, la généralisation du transport à la demande qui est un fait — nous pouvons le souligner — unique à cette échelle au niveau national,

11 3^{ème} vice-Président de l'Eurométropole de Strasbourg en charge du budget et des finances.

aucune autre Métropole ne l'a réalisé. Et je rajoute à cela — parce que lorsque l'on parle de mobilités, l'on parle de toutes les mobilités — près de 220 millions d'euros consacrés sur le mandat aux politiques de voirie dans l'ensemble des communes. Cela comprend de la voirie classique, des pistes cyclables.

Et donc l'ensemble de ces investissements-là va approcher 500 millions d'euros, un demi-milliard d'euros posé en direction des politiques de mobilité et qui consacre un fait, qui est aujourd'hui un fait que nous portons depuis le début de mandat : la priorité politique de ce mandat, c'est le développement des mobilités, et faire en sorte que le droit à la mobilité ne soit plus une simple déclaration, mais qu'il soit assis sur des politiques publiques, qu'il soit assis également sur des éléments chiffrés.

À cela viendra s'ajouter suivant les débats qui sont en cours, la participation, les accompagnements, l'aide de la collectivité en lien avec la mise en œuvre de la ZFE, notamment pour les publics qui sont les plus en difficulté. Nous avons bien compris que c'est un élément que l'ensemble du Conseil souhaite, et sous l'égide de la présidence, nous travaillerons à vous proposer à la fin des travaux et de la concertation qui sont en cours un plan d'accompagnement qui puisse prendre en compte toutes les personnes en difficulté qui auront néanmoins besoin d'un véhicule ou d'être accompagné dans le changement de modèle.

En tout cas, avec ces montants-là, nous pouvons souligner que c'est la première politique du mandat, et que les sommes d'argent qui y sont affectées sont sans précédent par rapport au passé de la collectivité. C'est un changement de cap majeur qui est imposé ici, mais un changement de cap qui est accompagné financièrement.

PI. [1:03:21] Merci. Avant de passer au vote, il nous faut désigner un représentant de l'Eurométropole au conseil d'administration de la SPL Grand Est Mobilités. Je vous fais la proposition d'Alain JUND qui pourrait représenter dans le cadre de cette SPL. Personne ne demande le vote secret ? Très bien. Je vous propose de mettre au vote le point numéro 3, le pacte pour cette politique ambitieuse des mobilités sur le bassin de vie de l'Eurométropole. Le vote est ouvert. [...] Très bien, je suppose que tout le monde a pu voter ? Le vote est clos. Nous notons donc 93 voix pour et 3 abstentions. C'est clair pour tout le monde, très bien. Je vous remercie.

POUR : 93 voix | CONTRE : 0 voix | ABSTENTION : 3 voix

03C

CONSEIL DE L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG 4 FÉVRIER 2022

Point 1 — délibération E-2022-153

Réseau express métropolitain européen (REME) — approbation du protocole d'accord entre la Région Grand Est et l'Eurométropole de Strasbourg pour le financement du premier saut d'offre ferroviaire du REME à l'horizon fin 2022.

URL : <https://www.creacast.com/channel/strasbourg/?sort=m&iid=10263&display=vod>.

Pia IMBS (PI)¹. Il me revient donc d'ouvrir l'ordre du jour avec le point numéro 1, pour lequel je vais donner un petit mot d'introduction puis passer la parole à notre vice-président Alain JUND.

Je veux vous dire en quelques mots que le Réseau express métropolitain est un projet majeur et structurant. Vous vous rappelez qu'en 2021, le 7 mai 2021, nous avons déjà marqué dans ce Conseil la volonté commune et l'engagement des deux collectivités — Région Grand Est et Eurométropole de Strasbourg — de travailler ensemble pour une nouvelle organisation des mobilités, inédite à l'échelle du bassin de vie et au-delà. Nous cherchons à inciter au report vers des mobilités collectives et actives, des mobilités plus décarbonées. Et donc, pour être attractifs, vous le savez, les trains métropolitains se doivent d'être plus fréquents. Et nous prévoyons bien un « choc d'offre » majeur sur les lignes de Saverne, Molsheim, Haguenau et Sélestat. Toutes les gares intermédiaires seront desservies toutes les demi-heures, et ce dès la fin de cette année, au changement d'horaire de décembre 2022.

Bien sûr, tout n'est pas réglé, puisque certaines lignes dont les infrastructures sont en très mauvais état devront connaître des travaux urgents avant que les dessertes ne puissent être renforcées. Nous en avons déjà débattu en Commission plénière, et la Métropole se fait aussi le porte-parole auprès de la Région Grand Est et de la SNCF pour informer l'ensemble des communes et leurs habitants impactés par des travaux qui se présenteront sur cette ligne particulière.

Il n'en demeure pas moins que ce « choc d'offre » des trains est accompagné par un autre chantier : celui des cars express. Sachez que les lignes de la Compagnie des Transports du Bas-Rhin (CTBR) seront aussi notablement renforcées afin d'atteindre le même niveau de cadencement que les liaisons ferrées et donc de couvrir de façon complémentaire les communes qui se trouveraient éloignées des axes ferrés. Toutes les lignes seront donc progressivement réorganisées, et nous mettons en place, vous le savez, des voies réservées : d'ores et déjà sur la M35, et demain sur la M351 avec le projet de Transport en site propre de l'Ouest (TSPO). Celui-ci est également prioritaire, qui permettra un bon cadencement des lignes de bus et de cars, et pour lequel la Région va également assurer un co-financement notable pour accélérer cette réalisation.

Enfin, le chantier du REME concerne aussi l'intermodalité, l'intégration des gares et des pôles d'échanges dans leur environnement, pour permettre un accès encore meilleur vers ces gares et leur dimension d'intermodalité. Je crois que nous pouvons nous réjouir collectivement de ces avancées majeures, tout à fait inédites en France en ce qui concerne ce partenariat, et un cofinancement où la Métropole et

¹ Présidente de l'Eurométropole de Strasbourg, maire de Holtzheim.

la Région sont leaders sur ce projet en attendant que les autres agglomérations du Bas-Rhin et plus largement alsaciennes puissent rentrer dans le jeu de ce syndicat mixte et dans leur part de financement. Je vais laisser la parole au vice-président Alain JUND qui prolongera mon propos et va donc détailler le contenu de cette délibération. Merci.

Alain JUND (AJ)². [03:40] Merci Madame la Présidente. Mes chers collègues,

Avec cette délibération sur le Réseau express métropolitain et le protocole d'accord entre la Région Grand Est et l'Eurométropole, c'est une grande étape de la « Révolution des mobilités » que nous franchissons. Cette Révolution des mobilités, qui est dans notre feuille de route, nous permettra progressivement, mais assez rapidement de changer de cap en termes de droit à la mobilité, en termes de qualité de l'air et aussi, plus généralement, pour relever le défi climatique.

Le 12 décembre prochain, c'est-à-dire demain ou après-demain, de 5 h à 22 h, avec un cadencement au minimum toutes les demi-heures et tous les quarts d'heure ou dix minutes en heure de pointe, nous allons faire entrer le train dans la vie quotidienne de nos concitoyens. Nous aurons 70 arrêts quotidiens à Mundolsheim, à Graffenstaden (qui en a 22 actuellement), au Roethig et à Lingolsheim. Il y aura 80 arrêts à Geispolsheim et Fegersheim. Il y aura 140 et 177 arrêts respectivement à Vendenheim et à Entzheim. Nous multiplions par deux, parfois par trois, l'ensemble des arrêts de train dans nos gares, avec une amplitude qui n'existe pas aujourd'hui.

Dans cette Révolution des mobilités et ce Réseau express métropolitain européen, nous ne devons pas oublier que ce cadencement et cette amplitude se poursuivra jusqu'à Haguenau via Hœrdt, jusqu'à Molsheim via Duppigheim et Duttlenheim et vers Sélestat via Erstein. Ce n'est donc pas seulement un Réseau express métropolitain à l'intérieur de l'Eurométropole, mais c'est une ambition que nous avons sur tout le bassin de vie et d'emploi de l'Eurométropole. Rappelons également que cela concerne les habitants de « l'extérieur » qui veulent arriver sur nos zones d'emploi, mais cela concerne aussi les habitants de l'Eurométropole qui vont travailler sur d'autres zones d'emploi. Je prends l'exemple de Molsheim. Aujourd'hui, il y a autant de personnes qui quittent la gare de Strasbourg pour aller travailler à Molsheim, que de personnes du bassin d'emploi de Molsheim qui viennent travailler à Strasbourg !

Ce protocole d'accord et cette Révolution des mobilités, c'est un changement majeur dans la vie quotidienne de nos concitoyens, cela change la donne. Effectivement, dans l'agglomération, autour de l'agglomération, nous allons changer cette donne dans notre capacité à coopérer avec les intercommunalités aux alentours. Je voudrais ici saluer cette coopération avec la Région Grand Est, saluer son engagement dans cette démarche parce qu'à travers cette démarche, le train va reprendre toute sa place dans le quotidien de l'Eurométropole. C'est un plus pour nos concitoyens. C'est un plus pour la zone à faibles émissions. C'est un plus pour le développement économique. C'est un plus pour le droit à la mobilité. Et c'est donc aussi un plus pour l'emploi pour le plus grand nombre, même si — et la présidente en parlait — nous ne pouvons que regretter un certain nombre d'insuffisances, mais qui vont avancer dans un second temps, sur un certain nombre de lignes. Je pense à celle de Lauterbourg et à celle d'Offenbourg.

Je voudrais rappeler également que cette Révolution des mobilités, cette transformation de la vie quotidienne de nos concitoyens a un coût, comme tous les services publics que nous engageons, que

2 6^{ème} vice-Président de l'Eurométropole en charge des mobilités, des transports, des déplacements, de la politique cyclable et du plan piéton.

nous développons. Cela a aussi un coût pour l'Eurométropole. Si la Région — et c'est sa responsabilité — va s'occuper à la fois de l'infrastructure et du matériel roulant, l'Eurométropole va contribuer aux frais de fonctionnement de cette Révolution des mobilités avec un part qui sera entre 7-7,5 millions d'euros chaque année en termes de fonctionnement. Je pense que c'est un sujet sur lequel nous reviendrons dans le débat d'orientation budgétaire.

Naturellement, ce Réseau express métropolitain rentrera également dans le cadre de la tarification des transports collectifs. Sur l'Eurométropole de Strasbourg, il y a d'ores et déjà une tarification solidaire qui va être remise à plat à l'horizon 2023, mais l'ensemble des jeunes de moins de 18 ans pourront profiter de ce Réseau express métropolitain gratuitement. Donc demain, que ce soit pour aller à Vendenheim, venir de Fegersheim, pour aller à Lingolsheim ou venir de Geispolsheim, pour l'ensemble des jeunes de moins de 18 ans, l'usage de ce Réseau express métropolitain sera gratuit, il faut le rappeler.

Dernier élément. La présidente le signalait : c'est une première au niveau national. C'est la première fois en-dehors de l'Île-de-France qu'entre une agglomération et une Région, un tel protocole d'accord et qu'il y a une telle avancée. De l'autre côté du Rhin, ce type d'organisation existe depuis trois ans, cinq ans, dix ans, que ce soit sur Fribourg, que ce soit sur Karlsruhe... Aujourd'hui, il faut le dire : c'est une première au niveau national. L'on dit souvent qu'à Strasbourg, nous sommes en avance sur le retard. Nous sommes effectivement en avance par rapport à d'autres agglomérations qui aujourd'hui souhaitent suivre cet exemple dans les prochains mois et au-delà.

Cette délibération est effectivement un élément important dans la vie quotidienne dans quelques mois. Je crois qu'il faut le saluer. Je voudrais ici saluer à la fois les services de l'Eurométropole qui ont négocié ce protocole d'accord, naturellement aussi ceux de la Région parce que ces dernières semaines, les discussions ont été âpres, ont été dans une coopération évidente. Je crois que cet investissement nous permet aujourd'hui d'aboutir à ce résultat qui nous permettra de nous poser dans le train plutôt que de nous énerver dans nos voitures. Je vous remercie.

PI. [11:22] Merci beaucoup. J'ai enregistré deux prises de parole. Anne-Pernelle RICHARDOT, Michèle KANNENGIESER. D'autres mains se lèvent, nous allons les enregistrer au fur et à mesure. Oui, Béatrice BULOUE, c'est entendu. D'autres mains se lèvent ici dans l'hémicycle. Nous n'avons pas deux tours. Tous ceux qui souhaitent intervenir...

Jean-Philippe VETTER (JPV)³. [12:01] Non, pardon Madame la Présidente, c'est de droit qu'il y a deux tours.

PI. [12:05] Monsieur VETTER, j'ai indiqué tout à l'heure la façon dont les uns et les autres vont prendre la parole. Je répète que je vais simplement enregistrer tous ceux qui veulent prendre la parole et ils vont pouvoir s'exprimer, bien évidemment. Andrée BUCHMANN en fait partie. Nous n'avons pas deux tours de temps de parole autour du REME, mais j'enregistre tout simplement, comme pour n'importe quel point à l'ordre du jour du Conseil, les demandes de prise de parole. Andrée BUCHMANN qui souhaite s'exprimer sur le REME sera bien notée comme une intervenante. Tous les intervenants sont-ils notés ? Je vais les répéter pour être bien sûre de n'oublier personne : Madame RICHARDOT, Madame KANNENGIESER, Monsieur Antoine SPLET, Monsieur FROEHLI, Monsieur FONTANEL, Madame ZIELINSKI, Monsieur PHILIPPS et Madame Andrée BUCHMANN. La liste est-elle complète ? Plus personne ne souhaite s'exprimer ? Madame TURAN, Monsieur FELTZ et Béatrice BULOUE. Voilà, cette liste étant bien enregistrée, je considère

3 Conseiller métropolitain, Commune de Strasbourg.

qu'elle est close. Je ne prendrai pas de nouveaux intervenants. Pour rappel : le temps de parole est de cinq minutes. Je me permettrai d'intervenir si vous étiez amenés à dépasser ce temps de parole, encore une fois pour que nous puissions avancer au sein de ce Conseil. La parole est d'abord à Madame RICHARDOT. Je vous en prie.

Anne-Pernelle RICHARDOT (APR)⁴. [13:55] Merci Madame la Présidente. Mes chers collègues,

Le REME est une vraie avancée. Il est d'abord — et je tiens à le rappeler ici — le résultat d'engagements pris lors du premier Grenelle des Mobilités, entre la Région Grand Est et l'Eurométropole. Il est surtout né de la volonté politique farouche, conjointe, de deux hommes : Robert HERRMANN, et le président de la Région Jean ROTTNER.

Le REME est une avancée. Mais il nous oblige. Il nous oblige d'abord à définir une stratégie, un schéma global des mobilités intégrant tous les modes, mais aussi les points de rupture de charge, l'évaluation des réseaux, des infrastructures. Il nous oblige, dans le cadre peut-être d'une revoyure du Grenelle dont vous pourriez prendre l'initiative, Madame la Présidente, à aborder les difficultés de mobilité liées à la crise — et elles sont nombreuses — comme les dossiers suspendus. Je pense notamment à la VLIO nord, à l'accès nord du Port autonome, à la non-requalification de l'A35... Autant de sujets qui méritent un partage, sinon de solutions, du moins d'analyse. Ces choix, Madame la Présidente, ou ces non-choix, auront des conséquences à court, mais aussi à long terme sur le plan social, environnemental, mais aussi en termes de dynamiques économiques sur notre territoire. Or, nous avons besoin plus que jamais d'outils intégrés et partagés : c'est cela aussi, « faire territoire ».

Au-delà du REME, mais pas sans lien, et avec la mise en œuvre de la ZFE, il nous faut très vite définir une véritable stratégie logistique. Le hub fret ferroviaire du Port autonome de Strasbourg au sud est l'une des réponses et suscite l'enthousiasme de nombreuses entreprises — ce que l'on peut comprendre — mais pose d'autres difficultés sans véritables réponses aujourd'hui : la disponibilité des sillons, la nécessité d'être accompagné sur les infrastructures dans un moment où le gouvernement et la SNCF se préoccupent peu du fret ferroviaire, ou encore résoudre les problèmes d'acheminement des colis des entreprises jusqu'au hub forcément par la route... Comment se fera l'accompagnement des entreprises, celles du Port comme celles en-dehors du Port. Quelle est la stratégie fret que vous avez prévue ?

Enfin, Madame la Présidente, la mise en œuvre du REME me laisse une dernière inquiétude. Pas celle de la liaison vers Lauterbourg puisque je sais que les discussions sont engagées, notamment avec la Région et la SNCF. Cette inquiétude, c'est celle d'avoir un territoire métropolitain à deux vitesses. Ceux qui demain bénéficieront de la dynamique du REME, et ceux qui, par des choix de tracé de tramway par exemple ou la non-réalisation d'un maillage de transport public, ne pourront jamais bénéficier des effets positifs du REME. Ainsi, les choix ou non-choix déterminés à Strasbourg — comme celui de l'Avenue des Vosges — feront que les citoyens du sud de la ville n'auront plus de connexion directe avec la gare. Les ruptures de charge se multiplieront, et le temps de parcours entre les quartiers sud et la gare se rallongera drastiquement. Quartiers Sud où travaillent, Madame la Présidente, de nombreux salariés. Si bien qu'à terme, il sera moins chronophage sans doute d'aller de Strasbourg à Paris en TGV que de relier, dans un sens ou dans l'autre, la gare au Neuhof, et donc les entreprises du Port sud. Le « choc de l'offre », c'est bien. Trouver ou imaginer des solutions pour toutes et tous, c'est mieux. Je vous remercie.

PI. [17:58] Merci pour cette intervention. Madame Michèle KANNENGIESER.

Michèle KANNENGIESER (MK)⁵. [18:02] Madame la Présidente,

La nécessité voire l'urgence de concilier la cohésion et le développement de notre territoire avec les enjeux climatiques et énergétiques font aujourd'hui, évidemment, dans cette salle, largement consensus. C'est pourquoi le schéma directeur des mobilités entre la Région Grand Est et l'Eurométropole, présenté en Conseil le 7 mai 2021 — vous l'avez souligné tout à l'heure — avait recueilli nos suffrages. Ce REME doit permettre une desserte qualitative de l'ensemble des territoires fortement liés à l'Eurométropole de Strasbourg. Il est au cœur de la stratégie d'encouragement au report modal vers les transports ferroviaires, et représente le pendant indissociable de la zone à faibles émissions a fortiori à La Robertsau. Cette politique volontariste après un premier choc de l'offre dès 2022 devait permettre à partir de 2023 un développement significatif du trafic pour atteindre 91 trains par jour sur la ligne Strasbourg | Lauterbourg au lieu de 30 aujourd'hui.

Quelle ne fut donc pas ma surprise, et celle des élus des communes desservies, lorsqu'ils découvrirent dans les Dernières Nouvelles d'Alsace que la ligne rhénane était écartée du projet REME, et ce sans aucune concertation ni même la moindre information préalable. Or cette ligne de 57 kilomètres dessert onze communes de Strasbourg jusqu'à la jonction avec notre voisin allemand et les bassins d'emploi. Cet abandon brutal est une mauvaise nouvelle pour La Wantzenau et pour le territoire de la bande rhénane et son développement. Il balaie le travail et la mobilisation des élus et des habitants pour ce projet. En effet, je rappelle aussi que la Communauté de communes du Pays rhénan dans le cadre de son projet de territoire dans cette perspective du REME 2023 avait engagé d'importants travaux, sur pas moins de sept gares, notamment pour créer 260 places de stationnement supplémentaires et installer des bornes de recharge électrique. De son côté, notre assemblée, par une délibération du 18 décembre 2020 relative au plan de relance, a affirmé l'engagement de l'Eurométropole de Strasbourg à réaliser entre autres le projet de pôle d'échange multimodal à la gare de La Wantzenau en reconnaissant, je cite : « la sécurisation de l'accès aux quais sera essentiellement considérée notamment du fait de l'augmentation du nombre de voyageurs attendue à l'horizon du REME ».

Cet abandon constitue une réelle faute politique à plus d'un titre. D'abord, sur la forme. Elle décrédibilise la parole que nous donnons et la valeur de nos engagements. En effet, il est surprenant pour ne pas dire décevant qu'il eût fallu attendre mon invitation à une réunion avec tous les élus concernés le 1er février pour que vous jugiez utile, Madame la Présidente, de partager les informations déjà parues dans la presse. Nous sommes donc loin de la co-construction que vous prônez. En outre, cette décision révèle un aveuglement face aux réalités de la dynamique économique de la bande rhénane et du potentiel d'emplois que représentent les réhabilitations de nombreuses friches qui sont en cours, et je rappelle que nous parlons de 2000 emplois à développer à très court terme. Elle montre également l'absence de prise en compte de l'enjeu transfrontalier de cette ligne dont les rails rejoignent notre partenaire allemand jusqu'à Karlsruhe ni de son importance pour le fret de nombreuses entreprises à proximité. Arlanxéo, ce sont 100 wagons par mois, et sans ces wagons, sans cette alimentation ferroviaire, l'entreprise ne pourrait pas fonctionner. Arlanxéo, ce sont 100000 millions d'euros d'investissement ces dernières années et 300 emplois. Je ne parle même pas de Roquette.

Enfin, cet abandon enlève — en tout cas pour ce territoire de la bande rhénane — toute cohérence à votre politique de mobilité qui en ne conservant que son aspect punitif en devient incompréhensible, voire inacceptable pour nos concitoyens, qui, privés d'une solution de déplacement favorable à l'environnement, n'y verront qu'une nouvelle fracture entre la Métropole et certains territoires.

Madame la Présidente, je vous demande en conséquence la mise en place d'un nouveau comité de ligne, la mise en place de mesures transitoires qui consisteront à augmenter la fréquence de manière soutenable et de densifier l'emport. Sans votre engagement, nous serons sans doute à l'ouest pour l'est, et du « choc » l'on passera au « flop ». Là encore une petite précision : vous parliez de vétusté. Si l'on est dans un état de vétusté tel que cette ligne ne peut pas fonctionner, il faudrait immédiatement arrêter la ligne et arrêter le fret de produit dangereux qui y circule pour les besoins en alimentation des industries.

Merci Madame la Présidente.

PI. [22:39] La parole est à Monsieur Antoine SPLET.

Antoine SPLET (AS)⁶. [28:20] Madame la Présidente. Chers collègues.

J'aimerais vous faire part également de ma colère et je rejoins totalement — une fois n'est pas coutume — la maire de La Wantzenau. Vous le savez, contrairement aux autres lignes de train de notre agglomération, la ligne dite « rhénane » qui dessert Schiltigheim, Bischheim, Hœnheim et La Wantzenau dans notre métropole ne bénéficiera pas dès 2023 de l'amélioration de la desserte prévue par notre projet de Réseau express métropolitain européen. C'est tout simplement indigne et scandaleux. **Je me refuse à accepter — avec d'autres — que les habitants et les habitantes de Bischheim, de Schiltigheim et des autres villes desservies par la ligne de Strasbourg-Lauterbourg ne deviennent des vaches condamnées à regarder les trains passer.** Je me refuse également à attendre 2027. Je me refuse à avoir près de chez moi une gare très mal desservie, alors qu'à côté il y a des embouteillages à perte de vue et un air pollué dans ma commune. Je ne peux non plus accepter cette inégalité de traitement : c'est une décision incompréhensible à la veille de la mise en place de la zone à faibles émissions. Voilà pour ma colère.

Laissez-moi vous dire également que les explications de la Région ne convainquent que celles et ceux qui se satisfont du statu quo. Certes, il y a des besoins en termes de rénovation sur la ligne. Mais nous payons ici l'incurie des politiques libérales. L'État, depuis plus de vingt ans, a développé le tout TGV au mépris des petites lignes de proximité. Les arguments de coûts financiers ne pèsent pas bien lourd avec le coût écologique de l'inaction. En réalité, la vérité est ailleurs : c'est un choix politique délibéré de la Région. Elle ne veut pas investir tout de suite, car elle prépare la privatisation de cette ligne dans le cadre d'une liaison transfrontalière Strasbourg-Karlsruhe maintenue pour 2024. Si c'est soi-disant « compliqué » de faire circuler les trains sur cette ligne, je ne comprends pas pourquoi d'un côté il est possible de faire circuler dans deux ans un train international avec son cadencement, et de l'autre, il est impossible d'améliorer le cadencement de proximité avec un horizon éloigné de plusieurs années. Et je le sais des premiers concernés, les cheminotes, les cheminots et les organisations syndicales. Nous pouvons gérer des travaux de réfection des voies sans arrêter totalement la circulation des trains.

Il ne reste, Madame la Présidente, qu'une seule chose à faire : se mobiliser. Je veux transformer cette colère en une forme de mobilisation citoyenne très large, transpartisane. Emboîtons le pas, Madame la Présidente, à ces habitantes et habitants de Schiltigheim réunis en collectif, qui ont pris à bras le corps cette question d'une meilleure desserte de leur territoire ! Grâce à cette vigie citoyenne, les conseils municipaux de Schiltigheim, Bischheim, Gamsheim, Kilstett, Herrlisheim ont pris des motions pour exiger un meilleur cadencement au quart d'heure sur le tronçon Strasbourg-Herrlisheim. Faisons tache

d'huile, comme cela a été évoqué par l'intervenante précédente ! La Communauté de communes du Pays rhénan, le pôle d'équilibre territorial et rural de la Bande rhénane Nord se sont aussi saisis de cette revendication. À la Région, des collègues élus ici à la Métropole comme mon collègue SCHAAL ou ma collègue TURAN se sont également emparés du dossier. Cette construction d'un rapport de force est positive, et il faudra donc aller beaucoup plus loin, beaucoup plus vite, beaucoup plus fort.

Je lance donc ici un appel, chers collègues, à l'élargissement de ce front citoyen pour exiger une amélioration de ce cadencement ici et maintenant. Je vous propose donc que lors du prochain Conseil de la Métropole, nous adoptions une motion qui relaye cette revendication d'un meilleur cadencement — au quart d'heure notamment —, que nous lancions une vaste campagne citoyenne, et que les villes concernées qui ne l'ont pas encore fait puisse agrandir cette mobilisation des citoyens et des élus locaux. C'est aussi cela notre rôle d'élus, et je conclus là, Madame la Présidente, que de se mobiliser avec les gens pour obtenir des avancées sociales et écologiques, ici en obtenant plus de trains. J'espère compter sur votre soutien. Je vous remercie.

PI. [26:57] Merci. La parole est à Claude FROEHLI.

Claude FROEHLI (CF)⁷. [27:02] Madame la Présidente,

L' élu métropolitain que je suis ne peut que se réjouir de cette accélération du processus de desserte ferroviaire, prenant le contrepied de trente années de fermetures de lignes, de recherche de rentabilité, de priorisation des lignes à grande vitesse.

L' élu métropolitain que je suis ne peut que se réjouir aussi de la mise à disposition de voies réservées sur l'A35 à des cars express. Cette autoroute imaginée il y a quarante ans comme le rêve absolu pour des déplacements à grande vitesse et qui s'est transformée en diffuseur de pollution atmosphérique sur Ostwald, Illkirch, Strasbourg, Schiltigheim et bien au-delà. Je souhaite donc que tous les moyens soient mis en œuvre pour que ce protocole se concrétise pleinement et dans les délais prévus, que rien ne puisse le freiner. Je ne le crois pas, car à l'exception de quelques combats d'arrière-garde, le Conseil approuvera ce matin très largement ce projet. Oui, car il est nécessaire de se donner les moyens de partager avec la Région Grand Est cette ambition d'aller demain au boulot en prenant le train à Sélestat ou à Fegersheim, de monter en 2023 grâce à un billet d'accès unique dans un car express pour voir son médecin en centre-ville, de monter dans un train REME en gare de Graffenstaden pour rejoindre, via Neudorf, la gare d'Offenbourg.

Au-delà des nouveaux usages, des nouvelles mobilités, le vrai résultat ce sera l'amélioration de la qualité de l'air, de la qualité de vie et de la santé des habitants de notre agglomération, à laquelle la mise en place de la zone à faibles émissions va grandement contribuer. Au-delà du protocole, je réclame un véritable travail d'anticipation complémentaire qui doit d'ores et déjà être mis en œuvre dans les treize gares pour qu'elles soient rapidement opérationnelles. S'agissant de la gare de Graffenstaden qui date de 1844, et ayant beaucoup travaillé sur ce sujet avec les communes de Geispolsheim et d'Ostwald, j'insiste sur la nécessité d'entreprendre rapidement la reprise des espaces publics aux abords de la gare, intégrant des équipements de confort et d'intermodalité ainsi qu'un travail paysager. La sécurisation de l'accessibilité routière à la gare, avec un aménagement d'une intersection adéquat, la simplification de l'accès aux quais en direction de Strasbourg, la réalisation des pistes cyclables et des espaces paysagers pour rejoindre les centres-villes de Graffenstaden, d' Illkirch, d'Ostwald, ainsi que la piscine de la Hardt

et les équipements culturels de l'Illiade et de la ville. C'est à ce prix-là que ce nouveau REME et les nouveaux accès de mobilité seront efficaces. Je crois que nous ne pouvons que l'approuver, mais d'ores et déjà il faut faire les travaux adéquats, nécessaires, pour que la réussite soit pleine. Je vous remercie.

PI. [30:11] Merci. La parole est à Alain FONTANEL.

Alain FONTANEL (AF)⁸. [30:14] Merci, Madame la Présidente.

C'est vrai : il y a de nombreuses insuffisances, il y a des délais trop longs pour passer aux étapes suivantes, il y a des fréquences insuffisantes, il y a des dessertes oubliées, il y a des voies à rénover... Mais ne nous y trompons pas, cette délibération est une amorce. Une amorce attendue depuis de très nombreuses années. C'est aussi — et Anne-Pernelle RICHARDOT le rappelait — l'aboutissement d'un très long travail sous les mandats précédents. Et bien, cette délibération est importante. Elle est même historique, car c'est un changement de nature. Nous avons, de mandat en mandat, fait les uns et les autres de nouvelles lignes de tramway. Ces lignes de tramways approfondissaient les solutions de transport en commun sur la première, la deuxième couronne.

Mais le REME, c'est une nouvelle frontière des transports en commun : cela répond à un manque. Un manque, d'abord, parce qu'il y avait un préalable à lever, celui de l'ouverture de la quatrième voie ferrée de Vendenheim. C'était la condition, le préalable indispensable pour augmenter les sillons et les créneaux horaires pour les TER. Et bien, cette quatrième voie, attendue depuis une vingtaine d'années, ouvrira enfin à la fin de l'année. Il s'agit désormais d'exploiter pleinement un potentiel unique dans notre agglomération : une chance, celle de la présence de treize gares SNCF. C'est une véritable opportunité, et l'enjeu est important. Il s'agit de faciliter le transfert modal sur le segment de moyenne et longue durée, où le potentiel reste le plus important et où il a été jusqu'ici inexploité. La voiture est quasiment le mode de transport unique sur ces distances. Nous avons le tramway, le vélo, la marche pour le cœur de l'agglomération et la première couronne. Nous avons lancé sous le mandat précédent le transport à la demande pour la deuxième couronne en particulier. Eh bien le REME, c'est cette nouvelle frontière, c'est au-delà de notre territoire. Cela permettra de répondre à l'enjeu de ces dizaines de milliers de voitures, ces cinquante mille voitures qui, tous les jours, chaque matin, entrent dans notre agglomération. L'enjeu, cela a été dit, est de réduire la pollution, réduire le bruit, avoir un meilleur bilan carbone pour notre territoire. Et c'est aussi bien sûr une solution supplémentaire, nouvelle, dans la perspective de la mise en place de la zone à faibles émissions.

Alors oui, cette délibération est un maillon manquant jusqu'ici dans les solutions de transport en commun. Malgré les limites, malgré les difficultés, malgré certaines lenteurs, surtout, ne boudons pas notre plaisir. Tous à nos abonnements, embarquons dans le REME ! Je vous remercie.

PI. [33:07] Merci. La parole est à Carole ZIELINSKI.

Carole ZIELINSKI (CZ)⁹. [33:09] Merci, Madame la Présidente, chers collègues,

Déjà, je ne peux que me réjouir des précédentes prises de parole dans lesquelles je vois un engouement certain et collectif sur le REME.

En effet, le REME : certains en rêvaient, notre exécutif a pris la décision de le réaliser, de le faire, d'accepter d'investir dans une structure [interruption] ... d'investir dans le service public et pour l'avenir. Il est vrai que ce que nous pouvons constater aujourd'hui et regretter, c'est le sous-investissement structurel qu'il y a dans le rail. Je ne peux que rejoindre Antoine SPLET ou encore Claude FROEHLY lorsque l'on parle des

8 Conseiller métropolitain, Commune de Strasbourg.

9 Conseillère métropolitaine, Commune de Strasbourg.

petites lignes. Ces petites lignes du quotidien qui sont pourtant essentielles pour aller travailler, pour se rendre dans des espaces de loisir, de culture. L'État nous parle de relance : voici donc un vrai sujet de relance, je pense, écologique, mais également sociale, pour le plus grand nombre. Et pourquoi ne pas demander un fonds de concours spécial de l'État pour pouvoir continuer d'investir et de développer comme il est demandé dans cet hémicycle le REME ?

Ce que nous faisons aujourd'hui, ce n'est pas qu'un élément dissocié du reste, cela a été dit. C'est une continuité de nos engagements. Nous avons parlé de la zone à faibles émissions, nous avons parlé du transport à la demande, du développement de nouvelles lignes de tramway, d'un investissement majeur dans les pistes cyclables. Il s'agit donc bien d'un sujet qui est extrêmement transversal, qui va toucher à de nombreux éléments, que ce soit l'emploi, la liberté de se déplacer pour les jeunes, l'accès à des services publics complets, l'accès également à des espaces sportifs, culturels, mais également de nature. Ainsi je pense que nous pouvons toutes et tous être extrêmement fiers de la délibération qui nous est présentée aujourd'hui, saluer encore une fois le travail qui a été réalisé avec la Région sur ce dossier. Évidemment, rien n'est parfait. La perfection n'existe pas, mais nous allons dans le bon sens, et nous continuerons — pour le groupe Eurométropole Ecologiste et Citoyenne — de travailler dans ce sens-là. Je vous remercie.

PI. [35:22] Merci. La parole est à Thibaud PHILIPPS.

Thibaud PHILLIPS (TP)¹⁰. [35:25] Merci, Madame la Présidente, chers collègues,

Bien évidemment, je m'associe aux félicitations qui ont été adressées puisque c'est un projet ambitieux qui met notre Métropole dans le siècle actuel en termes de mobilités puisque c'est inédit en France et cela inspire d'autres territoires en France. Il faut saluer — cela a été dit — que c'est le résultat du Grenelle des Mobilités et que ce sont aussi Robert HERRMANN et tout l'exécutif précédent qui ont porté cette volonté politique au niveau de la Métropole. C'est une réalisation concrète qui arrive maintenant, mais il ne faut pas oublier ceux qui ont porté ce projet, et bien évidemment la Région avec son Président Jean ROTTNER, mais aussi mon collègue vice-président qui s'occupe du sujet David VALENCE, qui s'est aussi beaucoup engagé et investi sur ce sujet-là.

J'espère que l'on pourra avoir comme la semaine dernière au Conseil régional une belle unanimité, sur ce sujet-là puisque nous avons réussi à avoir l'unanimité et je l'appelle de mes vœux. Au-delà des imperfections et du travail qu'il y a encore à faire — on le voit d'ailleurs sur différentes lignes dans la Région, sur le territoire, au niveau de Contrexéville, Vittel, tous ces secteurs-là — et la complexité de relancer de petites lignes avec un sous-investissement à un moment — qui était une stratégie de l'État et peut-être aussi un manque parfois de la SNCF, prestataire de la Région —, aujourd'hui il y a une vraie volonté de remettre tout cela d'équerre, de pouvoir trouver des solutions concrètes. Je pense que la Région essaiera de se mobiliser en tous les cas le plus possible aux côtés des communes du nord, et je me fais fort de pouvoir accompagner aussi au nom de la Région mes collègues qui sont aujourd'hui dans l'inquiétude de voir une mauvaise desserte sur le Nord de l'agglomération. Il faut que nous ayons ce maillage. Et je voudrais aussi m'associer à ce qui a été dit par Claude FROEHLY et je le rejoins tout à fait sur la gare de Graffenstaden. C'est assez rare pour être souligné : je suis tout à fait en accord avec lui.

Je voudrais vous montrer ce visuel : c'était à l'époque la concertation sur la zone commerciale sud de la Vigie. En 2018, il y a eu une concertation pour une meilleure accessibilité multimodale de la zone de la Vigie. Ce n'était pas une accessibilité pour la zone commerciale à proprement parler, mais vraiment

10 Conseiller métropolitain, maire d'Illkirch, conseiller régional, depuis devenu vice-président chargé des transports de la Région Grand Est après la prise de fonction de David VALENCE à la présidence du Comité d'orientation des infrastructures (COI).

multimodale. Nous vous avons à l'époque adressé un courrier, Madame la Présidente, avec mon collègue Jean-Michel SCHAEFFER — maire de Geispolsheim — pour vous demander où étaient passés les 15 millions d'euros qui devaient démarrer des travaux en 2021. Je rappelle que ces travaux devaient permettre de créer des voies de transport en commun et de fluidifier la circulation pour permettre aussi que cette gare de Graffenstaden soit mieux desservie. Et qu'elle permette de trouver une vraie utilité dans le paysage local du sud de la Métropole : de permettre au quotidien de pouvoir prendre des transports en commun depuis les différentes villes qui composent le Sud de la Métropole, et de se rendre à la gare de Graffenstaden qui à notre sens à tous a un intérêt majeur pour desservir la gare de Strasbourg et permettre à un certain nombre de nos concitoyens d'éviter parfois le tramway qui est un omnibus et d'aller directement à la gare centrale de Strasbourg prendre notamment un TGV et se rendre sur un autre territoire.

Et bien aujourd'hui, je me demande où sont passés ces 15 millions puisque dans la restitution de cette enquête, il était prévu un démarrage des travaux en 2021. Nous sommes en 2022 et nous attendons toujours à la fois une réponse à notre interpellation, mais aussi des éléments concrets sur la desserte de cette gare de Graffenstaden. Parce que c'est bien de faire le « choc de l'offre » d'un côté, mais s'il n'y a pas de « choc de l'offre » au niveau de ce qui est géré par l'Eurométropole de Strasbourg, le REME aura peu d'utilité pour un certain nombre de nos concitoyens. Je vous remercie.

PI. [39:24] Merci. La parole est à Béatrice BULOY.

Béatrice BULOY (BB)¹¹. [25:39] Merci Madame la Présidente. Chers collègues,

Le schéma directeur des mobilités, élaboré conjointement par la Région Grand Est et l'Eurométropole, adopté par notre Conseil au printemps dernier, posait les bases du futur Réseau express métropolitain. Le volet de cet accord consacré au train était destiné à renforcer les fréquences et à étendre les amplitudes horaires des TER pour offrir un service fiable continu sur les lignes de l'étoile ferroviaire de Strasbourg et au niveau des treize gares de notre agglomération.

Notre délibération nous propose d'approuver le protocole d'accord qui fixe les principales modalités techniques et financières du premier développement de l'offre ferroviaire du REME prévue à compter de décembre prochain. L'augmentation de circulation des trains sur les axes concernés est évaluée à peu près à 43,0 %, et est rendue possible grâce à une utilisation plus intensive des infrastructures existantes et à la mise en service en fin d'année dernière de la quatrième voie entre Vendenheim et Strasbourg.

Au-delà de l'urgence climatique, de l'enjeu de santé publique en lien avec le déploiement progressif de la zone à faibles émissions, le défi du report modal massif est aussi un impératif d'équité territoriale et d'inclusion sociale. La première étape de mise en œuvre du REME vise à faire du train un moyen de transport capable d'absorber les flux de rabattement en provenance de la périphérie de l'Eurométropole et de la seconde couronne grâce à une desserte de qualité, décarbonée, des quartiers et des communes, dans une logique de développement global et durable de notre territoire.

Pour l'heure, et c'est regrettable, la ligne vers Lauterbourg n'est pas incluse dans ce nouveau dispositif, mais la possibilité d'un renfort d'offre sera examinée dès la fin des travaux d'urgence menés par la SNCF Réseau. De même, le développement des missions ferroviaires vers l'Allemagne, notamment Kehl et Offenbourg, interviendra à partir de 2025 et s'intégrera dans le cadre de l'appel d'offres transfrontalier lancé à la Région. Je comprends tout à fait Madame Kannengieser : à Mundolsheim, la destruction d'un quai dans le cadre de la quatrième voie fait que nous n'avons pas l'augmentation suffisante du nombre

d'arrêts. Cependant, je pense — et je rejoins mes collègues — que c'est un bon début, et je soutiens complètement cette démarche.

Le protocole prévoit que les coûts d'exploitation — évalué à 16 millions d'euros pour l'année 2023 — sera partagé à cinquante-cinquante entre l'Eurométropole et la Région, recettes déduites. Des démarches sont engagées avec les intercommunalités voisines qui se verront bénéficier du REME, qui viendront aboutir d'ici 2023 à la création d'un syndicat mixte qui devrait permettre d'élargir les sources de financement afin de garantir la soutenabilité de ces améliorations d'offre sur le long terme. Je ne perds pas non plus de vue que l'on peut améliorer encore ces dessertes.

L'accord prévoit enfin que l'Eurométropole appuiera les démarches de sa partenaire auprès de l'État concernant le maintien à minima des tarifs de péages, tandis que la Région s'engage à une participation forfaitaire à 40,0 % pour les investissements relevant du volet cars express du REME, qui sera porté par nos soins. C'est une grande chance que nous avons, d'avoir deux collectivités qui se mettent de concert pour parvenir à ce très beau résultat, traduisant ainsi la qualité et la productivité de nos relations avec la Région Grand Est sur ce projet emblématique. Je vous remercie pour votre attention.

PI. [43:21] La parole est à Andrée BUCHMANN.

Andrée BUCHMANN (AB)¹². [43:27] Merci beaucoup, Madame la Présidente,

Je me réjouis bien sûr de l'avancée que cette délibération apporte, mais j'avoue avoir été surprise ce matin de ne pas entendre les noms des gares de Schiltigheim-Bischheim et de La Wantzenau, tout comme j'avais aussi été choquée d'apprendre par la presse que la ligne de Strasbourg-Lauterbourg ne figurerait pas au REME contrairement à ce qui avait été annoncé et que nous avons voté dans notre assemblée.

J'aimerais en effet rappeler que 40,0 % des emplois du nord de l'agglomération sont tenus par des personnes qui viennent de l'ouest, du nord, nord-ouest et beaucoup viennent de la frange rhénane. Ils se déplacent encore majoritairement en voiture alors que leur souhait serait de pouvoir utiliser un mode de transport public. Nous ne pouvons pas attendre que la ligne soit électrifiée entre Strasbourg et Lauterbourg pour que l'offre soit augmentée. Ne pas mettre en place les 91 arrêts de trains qui ont été proposés et votés me paraît être une aberration dans le contexte actuel.

Je voulais rappeler que cette électrification des lignes est un vieux serpent de mer : dans les années 1990, la SNCF voulait fermer cette ligne. Elle a trafiqué des comptages, il y a eu des recomptages, des manifestations, une intervention associative particulièrement dynamique qui a abouti à la création d'un comité de ligne. Comité de ligne qui ne se réunit plus ! J'y siége pour le conseil économique, social et environnemental régional (CESER). La dernière réunion remonte à 2018. Il est essentiel que nous demandions à ce que ce comité de ligne se réunisse de nouveau. Toutes les communes y figurent, les usagers, etc. Hier aussi à la Commission d'appel d'offres, nous avons donné un marché à une société suisse pour développer une étude sur l'ensemble de l'Eurométropole. J'espère que cette étude importante va intégrer la nécessité d'augmenter la desserte de Strasbourg, Schiltigheim-Bischheim, La Wantzenau, et bien sûr aussi des communes le long du Rhin, et que nous pourrions faire des propositions sérieuses à la SNCF.

Car il faut livrer bataille, et je partage en cela l'indignation et la colère de Madame KANNENGIESER et de Monsieur SPLET. L'argument du coût ne tient pas. C'est un faux argument. Le coup du coût, on nous l'avait

11 16^{ème} vice-Présidente de l'Eurométropole en charge de la voirie et de l'espace public, maire de Mundolsheim.

12 Conseillère métropolitaine, Commune de Schiltigheim.

déjà fait pour le tramway de Schiltigheim, et nous avons bien vu qu'il fallait livrer bataille, et que si on livre bataille, l'on obtient des résultats. Je vous remercie.

PI. [46:19] Merci. La parole est à Hülliya TURAN.

Hülliya TURAN (HT)¹³. [46:24] Merci, Madame la Présidente, bonjour à toutes et à tous,

Le Réseau express métropolitain, c'est la réalisation d'un rêve, d'une utopie. Celle d'une extension du droit à la mobilité pour toutes et pour tous. Pour ma part, c'est le début de réalisations d'une proposition forte des élus communistes dans les années 1960, que nous avons reprise avec le Front de Gauche en 2014 pour les élections municipales et métropolitaines. Cette idée a donc fait son chemin, je m'en félicite.

Le Réseau express métropolitain sur notre territoire est une bonne chose. Un cadencement plus important est un atout de mobilité. Je ne développerai pas, cela a déjà été dit. C'est également une réponse aux fractures sociales, permettant le développement du droit à la mobilité. C'est aussi une avancée écologique incitant au report modal : un atout en ces temps où la planète brûle et où la zone à faibles émissions s'imposera.

Mais il y a un point d'alerte : l'exploitation de nos TER. Au vu de la politique de la Région, je ne peux qu'être inquiète des projets de privatisation qui sont dans les cartons. Comment ne pas s'inquiéter de ces projets d'ouverture à la concurrence ? Partout en Europe, celle-ci se traduit par une hausse des prix, une dégradation des conditions de travail des cheminotes et des cheminots, et une balkanisation, c'est-à-dire un éclatement des services du réseau entre différents opérateurs. C'est la mort à petit feu programmée du service public. La méthode, nous la connaissons : dégrader les services publics aujourd'hui pour privatiser et ainsi dégager des profits sur le dos des usagers, des citoyens et des travailleurs, notamment des milieux populaires. Comment ne pas s'inquiéter, alors que les lignes intrafrontalières sont déjà mises en concurrence dans la région, et que quatre lignes transfrontalières vont être livrées aux mains du privé, comme celle vers Karlsruhe ? Aussi, il va être important que ce Réseau express reste bien adossé à des politiques garantissant un maintien du service public. L'argent public doit permettre d'œuvrer à une réponse face à l'urgence sociale, écologique et démocratique. Cette réponse ne peut, ne doit passer que par le service public du rail. C'est une question d'équité.

Je salue ce protocole, tout en restant donc avec ma sensibilité politique vigilante tant au niveau régional que local. Oui à un REME, mais 100,0 % public. Merci Madame la Présidente.

PI. [48:55] Merci. La parole est à Alexandre FELTZ.

Dr Alexandre FELTZ (AF)¹⁴. [49:02] Merci, Madame la Présidente,

Je souhaite bien sûr m'associer à tous les éléments qui ont été évoqués : c'est une avancée sociale très importante, une avancée écologique, participant du Plan Climat. Beaucoup de personnes en ont parlé, Françoise Schaetzel le dit souvent : le nombre de morts qui pourraient être évitées si l'on améliorait la diminution des pollutions sur notre territoire. Bien sûr, cette délibération impacte notre santé ! Cela a été dit, sur les questions sociales, cela a été dit sur les questions environnementales et les questions de pollution.

J'aimerais développer deux autres axes. Le premier, c'est en fait une immense opportunité pour aussi promouvoir et développer les modes de déplacement actifs, puisque lorsque l'on va vers une gare, l'on y va souvent à pied, mais l'on peut aussi y aller à vélo lorsque l'on est à quelques kilomètres, et à vélo à

assistance électrique lorsque l'on est plus loin. Dans ce temps où la sédentarité, l'inactivité physique en lien avec l'épidémie a explosé, c'est une vraie chance qui nous est donnée aussi de développer les modes de déplacements actifs et doux et de pouvoir avoir cette intermodalité qui est vraiment essentielle.

Et puis un autre point qui a été évoqué par Alain JUND — que je voudrais vraiment remercier, féliciter pour le travail qu'il a fait en coordination avec tous les acteurs et qu'il a pu finaliser —, il l'a dit de façon un peu humoristique, mais j'aimerais le développer, c'est la question de la santé mentale. Il a dit que l'on est plus à l'aise, plus tranquille dans un train que dans une voiture. Je voulais vous dire que l'on peut espérer que cette cinquième vague puisse être la dernière virale, mais la vague qui vient, c'est une vague de santé mentale. Bien sûr, il y a plein d'autres éléments pour accompagner cette vague-là, mais pouvoir développer des modes de déplacements actifs, l'activité sport santé est bonne pour la santé mentale. Elle diminue l'anxiété, elle diminue la dépression : c'est un vrai médicament. Et donc cette intermodalité pied-vélo vers le train est plus sereine comme Alain JUND l'a dit. C'est aussi une avancée pour la santé mentale, et on le vit tous lorsque l'on a cette chance de pouvoir être dans le train et ensuite être en liberté de mode de déplacement actif avant ou après.

Donc je souhaitais saluer bien sûr cette délibération, et dire qu'elle va améliorer l'état de santé physique, mais aussi psychique de notre population. Même s'il y a des insuffisances — et l'on comprend qu'il y a ce besoin d'équité sur notre territoire —, il faut aller plus avant pour que chacun puisse avoir cette gare à quelques mètres à pied, quelques kilomètres à vélo, à cinq-dix kilomètres à vélo à assistance électrique. C'est tout à fait possible et cela va améliorer l'état de santé de notre population. Merci beaucoup.

PI. [52:06] Merci. Je vais proposer à Alain JUND de donner des éléments de réponse, puis je vais conclure. Alain, merci.

AJ. [52:10] Oui, merci. Merci à chacune et chacun pour vos interventions, pour vos contributions, pour vos réflexions. J'ai tout de même parfois l'impression qu'il y a des révolutions historiques dont on ne retient que les petites insuffisances. J'y reviendrai.

La première chose. Si l'on fait le test ADN du Réseau express métropolitain... Il y a une dizaine d'années, il y a une association qui s'appelle ASTUS, et qui milite à ce sujet depuis plus de dix ans — alors que l'on n'en parlait nulle part ailleurs sauf dans un certain nombre d'études diverses et variées —, et je voudrais d'autant plus les saluer que je pense qu'ils ont contribué par leur ténacité à rendre ce projet concret. Et il y a aussi des priorités qu'aujourd'hui nous finançons.

La deuxième chose. Le REME, c'est effectivement une révolution, mais qui s'accompagne de l'ensemble d'une politique des mobilités : que ce soit les trois extensions de tramway, que ce soit la généralisation du transport à la demande, que ce soit 100 millions d'investissements sur le vélo... Mais c'est également et ce sera dans les prochaines années les évolutions sur les cars interurbains : n'oublions pas que 1,5 million de voyageurs viennent chaque année via les cars interurbains de l'ouest du Kochersberg et plus loin, et que nous souhaitons également — la présidente le rappelait — y amener le même niveau de performance, de cadencement et d'amplitude. C'est tout cela, l'ensemble de ces éléments, de manière cohérente, que nous avons engagé de façon inédite cette évolution sur les mobilités.

Je voudrais revenir notamment par rapport à la question de Claude FROEHLY sur les gares. Effectivement, le travail est engagé sur les pôles d'échanges multimodaux. On change la nature de ce que l'on appelle les gares quand il y a cinquante, quatre-vingts, cent voire plus d'arrêts par jour. Ce n'est plus seulement une gare, c'est un pôle d'échange multimodal sur lequel il nous faut travailler avec la Région et avec la SNCF — ce qui n'est pas toujours facile — sur les aménagements et sur les fonctions que nous souhaitons engager sur ces pôles. C'est ce que nous faisons. Nous avons commencé effectivement sur Vendenheim.

13 Conseillère métropolitaine, Commune de Strasbourg.

14 Conseiller métropolitain, Commune de Strasbourg.

Cela va se poursuivre sur les autres gares. Cela semble tout à fait important.

Et puis dernière chose. J'étais hier soir notamment avec Danièle DAMBACH à Drusenheim pour rencontrer les élus du PETR. Et avec la Région Grand Est, il y a eu non seulement un état des lieux, mais aussi ensemble qu'envisageons-nous? Parce que l'on peut faire l'éolien, s'agiter. Aussi, ce que nous avons engagé, c'est effectivement un travail de coopération avec ces communes, avec le PETR, et avec la Région Grand Est pour se dire : « Aujourd'hui, que faisons-nous sur cette ligne-là? ». Ce n'est pas parce que cette ligne n'est pas dans ce document contractuel que le travail ne continue pas sur la mise à niveau de cette ligne. Et c'est la même chose sur Offenbourg.

Voilà ce que je voulais dire en termes de réponse, en remerciant les uns ou les autres. Cela pointe que l'avancée historique que nous faisons a un certain nombre d'insuffisances, et cela nous amène à poursuivre notre travail de coopération avec la Région, dont je voudrais saluer ici l'engagement. Parce que lorsque l'on voit sur Lyon, sur Bordeaux, sur Toulouse, sur Lille... Nulle part ailleurs, dans aucune autre agglomération, cette évolution historique n'a-t-elle pu se faire. Je reprends donc ce que disait Alain FONTANEL : ne boudons pas notre plaisir malgré des insuffisances qui nous imposent et qui nous obligent à poursuivre notre travail

Pl. [57:01] Merci pour ces éléments de réponse Alain Jund. C'est à mon tour d'en donner un certain nombre.

D'abord, pour répondre à Madame RICHARDOT. À juste titre, vous citez nos prédécesseurs et le Grenelle des Mobilités. Vous n'avez pas tort. Je voulais signaler que notre exécutif qui est en place depuis 18 mois ait réussi à le faire, à le mettre en place, et il y a quelque temps encore, le REME était un véritable concept et très peu connu y compris par nos concitoyens. Nous sommes aujourd'hui — en 2021 déjà nous avons adopté le schéma directeur des mobilités — dans la logique du cofinancement et du lancement de ce REME d'ici la fin de l'année. Cela veut bien dire que nous avons réussi en moins de 18 mois à la traduction concrète d'un outil éminemment structurant et qui dépasse même le périmètre de notre Métropole. Autrement dit, oui d'autres l'ont préparé, nous avançons avec volonté et détermination. Je ne peux pas vous laisser dire que le REME apporterait une métropole à deux vitesses. J'ai insisté sur le fait que le REME a non seulement un volet ferroviaire, mais aussi un volet routier avec une offre de cars et de bus cadencée à la demi-heure également. Et l'aménagement du TSPO nous montrera une fois encore comment une nouvelle voie réservée sur l'A351 permettra d'avoir une accessibilité de Strasbourg bien plus importante. Je ne vais pas revenir sur le bouquet d'offres de mobilité extrêmement dense que nous offrons — je pense au transport à la demande —, je pense aussi que vous êtes réellement impliqués ou invités à toutes les commissions thématiques qui se tiennent sur les mobilités, où vous pouvez prendre en considération les dossiers en cours. Non pas des dossiers suspendus, je dis bien des dossiers en cours.

Je voudrais répondre à Andrée BUCHMANN, Antoine SPLET et Madame KANNENGIESER avec le célèbre adage : « un arbre qui tombe fait souvent plus de bruit qu'une forêt qui pousse ». En effet, j'aimerais que nous puissions nous féliciter de cette avancée concrète qui changera vraiment le quotidien de nos concitoyens, alors que — vous apportez ce sujet à juste titre — dans toute une série de réunions, en commission plénière, je vous ai déjà donné la réponse qui est celle-ci : je me fais fort de relayer les insatisfactions bien évidemment de tous les habitants de cette ligne auprès de Jean Rottner et de la SNCF. Ce que j'ai fait cette semaine. Je sais que sur la commune de La Wantzenau, vous avez tenté d'organiser une réunion avec les maires limitrophes, mais vous n'aviez pas les bons contacts forcément avec la SNCF et la Région. J'ai demandé à Alain JUND d'appeler tous les maires de la ligne concernée à une réunion où la SNCF était présente. C'était hier soir, en présence de la vice-présidente Madame ISINGER, qui a pu vous

donner les premiers éléments de réponse. Il en incombe à la Région et à la SNCF de vous donner des éléments de réponse. Donc j'aimerais que vous puissiez ne pas vous tromper de cible et ne pas rendre la Métropole responsable de ce report dans le temps de cette ligne sur Lauterbourg. Il revient donc à la Région de vous proposer des éléments alternatifs en attendant, mais j'entends bien la proposition d'Andrée BUCHMANN de mettre en place un comité de ligne. Nous nous ferons le porte-parole auprès de nos interlocuteurs. Ce sont eux qui ont la responsabilité sur ce sujet. C'est — pour être tout à fait complète Madame KANNENGIESER — la SNCF qui a annoncé très tardivement les travaux à lancer sur la ligne, bien après que nous ayons au printemps dernier, effectivement avec joie tous communiqué que le REME pouvait couvrir l'ensemble de l'agglomération.

Je voudrais répondre à Thibaut PHILIPPS qui se félicite de la gare multimodale d'Illkirch-Graffenstaden que la thématique de l'accessibilité de la zone commerciale sud n'est pas du tout oubliée. Vous serez invité prochainement à un comité de pilotage qui vous montrera comment nous avançons sur ce sujet. Pour vous rassurer, je peux vous indiquer que cette thématique est bien inscrite dans le plan particulier d'intervention (PPI), et donc elle n'est pas passée sous la table. Je connais bien évidemment ces difficultés d'accessibilité de la zone commerciale sud de la Vigie. Des travaux seront prévus. Vous serez invités avec le maire de Geispolsheim et les élus riverains pour connaître l'avancement de ce dossier. Merci d'avoir souligné que cette délibération a été adoptée à l'unanimité à la Région — vous êtes également conseiller régional — et vous l'avez soutenu.

Il me reste à dire que le REME est bien une première au niveau national. Comme cela a été dit, beaucoup d'agglomération et de Régions nous envient d'avoir réussi en un temps record la mise en place de ce REME — je le répète — qui était encore très conceptuel il y a quelque temps. Grand merci à Alain JUND et à toutes les équipes et les services, et bien évidemment ceux de la Région également, de nous avoir permis de faire aboutir le REME dans son volet ferroviaire, mais aussi dans son volet routier, et dont vous pourrez voir les bénéfices dans quelque temps au cours de ce mandat également.

Voici pour mes mots de conclusion. Je crois que c'est le moment de passer avec les tablettes et les manipulations qui s'en suivent. Le vote est ouvert. [...] Nous avons d'ores et déjà 88 votes, donc une belle participation. Y a-t-il encore des difficultés à voter? [...] Très bien, je vais considérer que le vote est clos.

POUR : 93 voix | CONTRE : 0 voix | ABSTENTION : 1 voix

03D

CONSEIL DE L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG 16 DÉCEMBRE 2022

Point 1 — délibération E-2022-1303

Réseau express métropolitain européen — approbation de la convention de financement entre Région Grand Est et Eurométropole de Strasbourg pour le financement du premier saut d'offre ferroviaire du Réseau express métropolitain européen, dont la mise en service prévisionnelle est fixée au 11 décembre 2022 (SA 2023).

URL : <https://www.creacast.com/channel/strasbourg/?iid=11795>.

Pia IMBS (PI)¹. Nous allons d'abord nous pencher sur le sujet du Réseau express métropolitain européen, pour lequel je vais dire quelques mots d'introduction. Alain JUND présentera le point plus en détail, et puis nous aurons, je crois, le plaisir de visionner une petite vidéo qui me paraît extrêmement intéressante, et qui me permettra d'aborder aussi le sujet de la communication vers les communes et vers nos concitoyens.

Le REME — Réseau express métropolitain européen — tant dans son volet ferroviaire que dans son volet, car routier, est vraiment un projet ambitieux, inédit — vous le savez — en France, co-porté par la Région Grand Est et l'Eurométropole de Strasbourg. Il vient en déclinaison du Grenelle des Mobilités, et je dois dire que notre exécutif l'a porté en un temps record : au bout de deux ans, nous avons désormais depuis le 11 décembre dernier un Réseau express métropolitain qui est opérationnel. Je vous remercie tous, chers collègues, d'avoir voté en 2021 le schéma directeur des mobilités dans lequel l'Eurométropole investit 500 millions d'euros pour des mobilités plus décarbonées. Je ne reviens pas sur l'ensemble des outils d'ores et déjà à l'œuvre, qui sont un véritable marqueur de notre mandat et qui doivent profiter à tout le territoire métropolitain.

Avec le REME, nous avons un outil qui rayonne au-delà du territoire de l'Eurométropole : il bénéficie à l'ensemble du bassin de vie bas-rhinois, il a un volet transfrontalier européen que nous soutenons également, et nous avons un volet car routier qui m'est extrêmement cher, car toutes les communes ne sont pas nécessairement desservies par des gares. Et même si le point numéro 2 n'a pas été retenu, le TSPO est une illustration parmi d'autres de ce que la Région Grand Est est un partenaire sur les cars routiers, l'aménagement de la M351 et un co-financier, aussi, de cette offre de cars plus intense.

Le REME dans le Bas-Rhin, ce sont 95 gares, 800 trains en plus par semaine dès décembre 2022, 1000 trains à compter de septembre 2023, 120 TER quotidiens supplémentaires... Je pourrai dire évidemment quelques mots sur la période de rodage que chacun peut constater à l'heure actuelle. Nous nous réjouissons tous, je crois, d'une fréquence plus élevée et continue tout au long de la journée, des trains supplémentaires le week-end, et qui circulent sur une amplitude élargie, dès 5 h et jusqu'à 23 h.

Le REME, comme une réponse concrète à la hausse du coût de l'essence, une réponse aussi à la crise énergétique. Le REME comme une réponse aux émissions de CO2 des transports polluants, et donc une réponse à la crise climatique. Le REME comme un outil d'équité territoriale, sur la Métropole et au-delà,

une offre forte — ce que nous appelons le « choc » et le « saut d'offre » — car pour la première fois, le REME s'adapte aux besoins de nos concitoyens, aux besoins des usagers, et non pas l'inverse.

Et dans la convention de financement qui vous est proposée dans la délibération numéro 1, cela me paraît extrêmement important, je voudrais souligner que l'Eurométropole de Strasbourg fait œuvre de solidarité avec les intercommunalités voisines en apportant ce service de mobilité collective performant et structurant. Elle cofinance pour l'ensemble d'un territoire plus large le lancement de ce REME, sans oublier les bénéfices des cars interurbains. Je voudrais dire aussi que nous sommes tous bien au fait qu'il nous faut encore interpeller l'État, et surtout la SNCF, sur l'état et la disponibilité du réseau ferré. Nous avons déjà eu des débats dans ce conseil sur les travaux attendus sur la ligne vers Lauterbourg. Nous avons déjà interpellé l'État et la SNCF sur la disponibilité des conducteurs et de la filière. Mais nous avons aussi interpellé l'état pour obtenir des financements supplémentaires au moment où le président de la République lui-même prend finalement notre REME en exemple pour souhaiter que dix métropoles en France puissent s'en inspirer.

J'ai également dans le débat qui va suivre des statistiques toutes récentes sur la régularité des trains, combien de trains supplémentaires ont circulé, combien ont été supprimés. Je pourrai vous donner des chiffres qui montrent que malgré une période de rodage normale pour cette nouvelle offre, malgré des conditions météorologiques tout à fait exceptionnelles et difficiles, le REME est au rendez-vous. Et nous ne pouvons donc que nous féliciter avec la Région Grand Est d'avoir réussi ce projet encore inédit en France — le premier SEM en région — et pour lequel nous avons aussi des travaux d'investissement devant nous, tant à la Métropole qu'à la Région : la rénovation des gares en pôles d'échange multimodaux qui nous permettra de combiner des parkings voiture, des accès vélo, des vélos dans le train, l'inter- et la multimodalité telle qu'elles sont souhaitées aujourd'hui.

Voilà ce que je souhaitais vous dire en amont de cette belle délibération qui nous permet d'avancer dans le cofinancement, et d'imaginer dans un temps futur la création du syndicat mixte au sein duquel les autres communautés de communes pourront contribuer au cofinancement. Mais nous souhaitons, Métropole et Région Grand Est, être les fers de lance de ce bel outil très attendu.

Je passe la parole à Alain JUND et nous enchaînerons avec la vidéo, suivies de questions-réponses autant que nécessaires. Merci.

Alain JUND (AJ)². [06:53] Merci Madame la Présidente. Mes chers collègues,

Je ne voudrais pas revenir sur les objectifs du REME, je crois que nous en avons beaucoup parlé. Nous pourrions répondre à un certain nombre de questions.

La présidente l'a rappelé, la première semaine a été un peu compliquée ou enneigée, dirais-je. Autant le démarrage lundi a été efficient, autant les choses ont-elles été un peu plus difficiles par la suite, comme sur l'ensemble du réseau ferroviaire du nord de la France en raison de la neige. Ce projet, programmé pour le 11 décembre, se mettra en place et sera progressivement opérationnel. En tout cas, nous espérons qu'il sera à la hauteur de ce qu'il a été dès lundi matin.

Nous pourrions revenir un peu sur un certain nombre d'interrogations. Quelques réflexions et plusieurs remarques. La première. Le Réseau express métropolitain, c'est le retour du ferroviaire au quotidien dans nos territoires. Pendant vingt, trente ans, la priorité a été donnée à la grande vitesse. Justifié ou non,

1 Présidente de l'Eurométropole de Strasbourg, maire de Holtzheim.

2 6^{ème} vice-président de l'Eurométropole chargé des mobilités, des transports, des déplacements, de la politique cyclable et du plan piéton.

nous n’y reviendrons pas. Cela s’est fait un peu au détriment du quotidien : effectivement, il est peut-être encore aujourd’hui plus facile d’aller à Paris que d’aller à Sarreguemines. Donc le Réseau express métropolitain, c’est ce retour du ferroviaire dans l’agglomération et c’est aussi, enfin, une priorité forte sur l’ensemble du réseau ferroviaire.

Deuxième élément important que l’on oublie un peu. Dans le document que vous avez sur table, il y a une information : le temps de parcours du train au sein de l’Eurométropole qui a parfois un peu été oubliée parce que l’on a oublié l’usage du train, et je ne parle pas seulement de la gare de Graffenstaden, mais d’un certain nombre d’autres gares depuis lesquelles en moins de quinze minutes ou en quinze minutes maximum l’on peut atteindre la gare centrale de Strasbourg, avec un cadencement important et intéressant qui permet au mieux d’arriver en gare de Strasbourg voire au-delà — les spécialistes des transports parlent de lignes diamétralisées. Vous avez également dans ce document le nombre de trains prévus sur chacune des gares, en semaine, mais aussi le week-end et particulièrement le dimanche. En effet, aujourd’hui, l’usage du train et les déplacements ne se limitent pas, ne se limitent plus, et peut-être de moins en moins aux rapports quotidiens au travail.

Dernier élément avant d’en venir à la convention. Il est vrai qu’il y a eu une séance YouTube un dimanche soir qui a soudainement fait que ce qui était un dossier sur lequel l’on s’acharnait depuis des mois voire des années, est devenu un élément national. Ces dix RER en France, nous espérons qu’ils vont être mis en place à l’image de ce qu’il se fait sur l’agglomération strasbourgeoise. Mais nous attendons également que cette séance YouTube se concrétise financièrement : autant l’on peut avoir la volonté de lancer dix RER en France, encore faut-il que les collectivités et la SNCF aient les moyens de cette mise en œuvre. Aujourd’hui, ce n’est pas facile.

Concernant cette convention — je ne reviendrais pas globalement sur le REME —, le premier point tient au renforcement du partenariat entre les intercommunalités du bassin de vie. Aujourd’hui, ce Réseau express métropolitain est financé en grande partie et notamment sur les investissements par la Région. Au niveau du fonctionnement, il est financé à parts égales entre la Région et l’Eurométropole. Dans la démarche engagée, l’objectif est la création d’un syndicat mixte avec l’ensemble des intercommunalités du Bas-Rhin ou en tout cas du bassin de vie, pour que progressivement à travers le versement mobilité, l’ensemble des intercommunalités qui bénéficient ou qui bénéficieront du REME puissent aussi contribuer à son fonctionnement.

Deuxième point et non des moindres : la participation de la Région Grand Est aux investissements liés au REME, notamment sur les cars express. C’est notamment le cas pour le pôle multimodal des Forges, pour lequel la Région s’engage à un financement à hauteur de 40,0 %. C’est également d’ores et déjà le cas pour l’ensemble des gares qui sont en train d’être remises en état ou mises aux normes, développées pour passer de la fonction de gare à des fonctions de pôles d’échange multimodaux. Il y a donc une participation forfaitaire de la Région de 40,0 %. Concernant le financement du REME, vous avez les chiffres dans la délibération. Déduction faite des estimations des recettes commerciales, les coûts d’exploitation s’élèveront à près de 12 millions d’euros en 2023, à près de 14 millions d’euros en 2024 et à près de 12,5 millions d’euros en 2025. Ce sont ces financements-là qui seront pris en charge pour moitié par la Région, pour moitié par l’Eurométropole.

Dernier point : la question de la redevance des péages SNCF. Là aussi, nous nous engageons à hauteur de 50,0 % au niveau de la Région, 50,0 % au niveau de l’Eurométropole, sachant que nous avons engagé de manière conjointe une démarche auprès de la SNCF, mais aussi au niveau de Bercy pour que la part des péages n’augmente pas proportionnellement au nombre de trains, parce que ce serait effectivement très pénalisant pour le fonctionnement du REME.

Cette convention a donc une durée de trois ans jusqu’en décembre 2025, sachant qu’il y a là la partie ferroviaire qui est la partie la plus visible et la plus lisible de cette démarche. Et comme la présidente l’a dit, progressivement — même si un certain nombre d’étapes ont d’ores et déjà démarré — nous souhaitons développer aussi en lien avec la Région le volet cars interurbains du REME. Car si nous souhaitons parler d’équité territoriale et de solidarité des territoires, ce sont également les communes et les intercommunalités qui sont accessibles par les cars interurbains qu’il faut intégrer. Il faut arriver à terme, c’est à négocier, c’est à discuter, qu’une partie du réseau de cars interurbains ait les mêmes performances que le train : de 5 h du matin à 23 h, ce qui est quasiment déjà le cas aujourd’hui pour la ligne 230 vers Wasselonne, la fameuse ligne TSPO. L’objectif est que progressivement, d’autres lignes, notamment celles venant du Kochersberg puissent avoir des performances identiques dans ce domaine-là.

Voilà ce que je voulais dire, mais je pense que nous serons plus appelés à répondre à un certain nombre de questions dans la mesure où vous avez le document, la délibération... Nous pouvons effectivement à partir de cette rapide présentation répondre à l’ensemble des questions qui sont les vôtres.

PI. [16:07] Nous allons passer à la projection vidéo d’abord, puis aux différentes questions. Un kit de communication part vers les communes pour que l’ensemble des élus et des maires puissent relayer l’offre du REME auprès de leur population.

[\[diffusion d'une vidéo de présentation du REME\]](#)

PI. [18:22] Merci pour votre approbation. C’est effectivement une vidéo assez pédagogique et dynamique pour présenter le REME.

Je vais prendre maintenant la liste des personnes qui souhaitent intervenir. Michèle KANNENGIESER, Madame RICHARDOT, Monsieur SPLET... Avons-nous des personnes à distance ? Monsieur FONTANEL, Monsieur HERZOG oui, et Madame ZIELINSKI. Monsieur PFRIMMER et Monsieur PHILIPPS.

Allons-y, Madame KANNENGIESER, je vous en prie.

Michèle KANNENGIESER (MK)³. [19:35] Oui, merci Madame la Présidente.

Permettez-moi tout d’abord de me réjouir évidemment de la mise en place de ce premier « saut d’offre » ferroviaire du Réseau express métropolitain européen, étant parfaitement convaincue de la nécessité de ce projet. Je ne peux que faire miens les termes de la délibération présentée ce jour, qui précisent qu’il — je raccourcis — relier efficacement les quartiers et les communes de l’Eurométropole au moyen de transports publics fiables et décarbonés. Mais permettez-moi également, Madame la Présidente, de me faire le porte-voix de la déception voire du mécontentement des habitants de La Wantzenau et de toute la bande rhénane.

En effet, nous l’avons vu la dernière fois, écarter du projet de REME sans information préalable la ligne Strasbourg-Lauterbourg et ses onze communes était non seulement une très mauvaise nouvelle pour le territoire de la bande rhénane et son développement économique. Mais cet abandon enlève toute cohérence à la politique de mobilité de l’Eurométropole, en particulier avec la mise en place de la ZFE. Depuis cette annonce, l’Eurométropole et la Région Grand Est ont réaffirmé leur volonté commune de développer significativement l’offre telle que les infrastructures le permettront. L’augmentation de la capacité de certains trains — cela a été évoqué —, la création de deux aller-retour sur une partie de la

³ Conseillère métropolitaine, maire de La Wantzenau.

ligne sont envisagées. J'ouvre une petite parenthèse : aujourd'hui, nous sommes très loin d'imaginer que ce soit possible dans la mesure où il y a tous les jours un retard d'une demi-heure, et tous les jours, des annulations intempestives faute de chefs de train ou de matériel.

Je salue tout de même — je voudrais vraiment le souligner positivement — les études de faisabilité et d'aménagement d'un pôle multimodal à la gare de La Wantzenau qui sont en cours, et je remercie la présidente pour son appui, l'Eurométropole et la Région Grand Est pour ces avancées. Mais il n'en demeure pas moins que malheureusement nous sommes loin de l'annonce d'une perspective de 91 trains par jour à partir de 2023, à laquelle nos concitoyens et les maires concernés ont eu, sans doute aussi, la faiblesse de croire.

Aujourd'hui, force est de constater qu'il n'est plus question d'engagement ni sur le calendrier ni sur le cadencement — je parle d'engagement d'infrastructures — parce que tous les partenaires reconnaissent désormais que ces infrastructures sont dégradées et que ces aménagements sont peu sécurisés. Notamment au niveau de la gare de La Wantzenau — là je voudrais également le souligner — puisqu'il y a une traversée piétonne des voies qui est hautement dangereuse. Alors même que ces constats devraient accélérer les travaux nécessaires, ils sont mis en avant pour justifier le retard du développement de la ligne et l'aménagement du pôle multimodal de La Wantzenau bien au-delà, bien au-delà de la mise en œuvre du REME. Et j'invite Monsieur le Vice-Président chargé de la thématique à lire le dernier compte-rendu qui est édifiant au niveau du calendrier puisqu'il va au-delà de 2033. À l'aube de la mise en place de restrictions successives de circulation liées à la ZFE, les riverains de la ligne Strasbourg-Lauterbourg en général, et évidemment les habitants de La Wantzenau en particulier, ne sauraient se satisfaire de nouveaux effets d'annonce dont ils ont déjà fait les frais.

Vous comprendrez donc que plutôt intimement convaincue de l'immense intérêt et même de l'absolue nécessité du REME, je ne puis approuver néanmoins cette délibération qui exclut de fait de ce réseau un pan entier de notre territoire. Je m'abstiendrai donc comme je l'ai fait lors de l'approbation du protocole d'accord pour le financement en février dernier. Je vous remercie.

PI. [23:22] Merci à vous. La parole est à Madame RICHARDOT.

Anne-Pernelle RICHARDOT (APR)⁴. [23:25] Merci Madame la Présidente.

Le REME est une avancée, c'est incontestable, et vous avez bien fait de souligner que les ajustements et rodages actuels dans l'exploitation des lignes et l'augmentation des charges sont tout à fait normaux. Ce projet est né en 2018 des travaux du Grenelle des Mobilités sur l'étoile ferroviaire de Strasbourg. Il est la solution commune imaginée alors entre la Région — Jean Rottner — et l'Eurométropole — Robert Herrmann — pour répondre à l'urgence climatique, à la nécessaire cohésion des territoires et surtout à leur désenclavement. Je me permets de le redire : le REME est un outil intelligent, mais il ne peut être une fin en soi. Il nous oblige surtout à définir une stratégie globale en matière de mobilité, intégrant tous les modes, mais aussi les points de rupture de charge, l'évolution des réseaux, des infrastructures. L'outil REME est indissociable, Madame la Présidente, d'une réflexion à partir des bassins d'emploi de notre territoire, à penser les mobilités à partir des comportements des gens et non des modes. C'est penser les départs et arrivées en gare. Et je regrette que vous n'ayez pas fait le choix du hub des mobilités à la place des Halles, or si révolution il doit y avoir, elle doit être perceptible dans tous ces aspects. Il nous faut aussi penser les parkings en ouvrage en intégrant pleinement — c'est important — la zone ZFE.

À ce propos Madame la Présidente, quelle est votre stratégie en la matière ? Combien de parkings en ouvrage seront-ils financés par l'Eurométropole dont c'est la compétence ? Où seront-ils positionnés ?

Quel est le calendrier ? La municipalité strasbourgeoise annonce, Madame la Présidente, la construction de trois grands parkings en ouvrage dans son périmètre propre. Aucun n'est en connexion avec la ZFE ou le REME. Il y a une logique à avoir dans ces moments, et dans les mois qui viennent, la logique ZFE nous impose d'avoir une véritable stratégie de parkings et de parkings relais pour permettre Madame la Présidente aux 25,0 % de salariés qui viennent de l'extérieur de l'Eurométropole de pouvoir emprunter des modes doux sur notre territoire. Ces parkings strasbourgeois en ouvrage seront-ils financés par l'Eurométropole ? Cette stratégie de stationnement, j'insiste, est une politique indispensable, indissociable de la stratégie commune de circulation. Elle doit être partagée avec l'ensemble des maires de notre collectivité.

Nous avons par ailleurs besoin d'une véritable stratégie logistique. Notre Métropole européenne, Madame la Présidente, ce ne sont pas que des piétons et des cyclistes : le « choc de l'offre » n'aurait que peu de sens alors. Ce sont les services qui créent la conviction de l'utilisateur. REME, ZFE... Je regrette la segmentation des outils. Cette impression de déconnexion des politiques publiques entre elles, des visions. Je crains au final que l'on ne s'y perde. Ces choix sont majeurs, ils auront des conséquences à court terme, mais aussi à long terme sur le plan social, environnemental, mais aussi en termes de dynamiques économiques de notre territoire. Surtout, ils seront déterminants dans la réussite de cette révolution de l'offre. Nous avons plus que jamais besoin d'outils intégrés et partagés. C'est cela aussi faire territoire.

Enfin, je voudrais revenir sur le financement du REME. Cela a été évoqué brièvement. L'engagement de la collectivité est de trois ans. Il faut chercher dans le détail de la délibération pour comprendre le pourquoi du comment. Trois ans, je rappelle que c'est demain. Vous faites le pari plutôt intelligent du syndicat mixte et d'aller chercher des financements via les autres EPCI. Mais aujourd'hui, vous n'avez aucune garantie, et je crois que cela ne sera possible que si chacun comprend l'intérêt de ce REME, qu'il sert l'ensemble de la population du territoire, et qu'il arrive à tenir toutes ses promesses. Ce que je souhaite, mais le pari est un pari risqué.

PI. [28:15] Merci pour cette intervention. La parole est à Monsieur SPLET.

Antoine SPLET (AS)⁵. [28:20] Merci Madame la Présidente. Chers collègues.

Je partage les mots du rapport introductif. Effectivement, le REME est une avancée sociale et écologique qui contribue à la transformation de notre territoire, cela a été dit. Il y a plus de trains, cela a été dit, plus tard dans la soirée. Un réseau où des directs lient des communes qui ne sont pas de la métropole comme le Saverne-Sélestat et c'est positif. Il y a même une version routière qui permet de mieux relier l'ouest du territoire de la métropole et même au-delà de la Métropole. C'est donc un outil positif qui peut contribuer à répondre aux besoins de mobilité des habitants et des habitantes.

Bien sûr, il y a toujours un devoir de vigilance, un devoir d'exigence pour réussir. C'est aussi le rôle des élus que nous sommes. Il faut bien observer le REME non pas bercé d'illusions à la lumière du document qui nous a été transmis ou du film qui a été projeté, mais bien les yeux grands ouverts en ne mettant pas de chèque en blanc.

Pourquoi ? Parce qu'il y a de grands problèmes qui se posent. Au moins cinq ont été identifiés. Je ne les développerai pas, mais je préfère que nous les évoquions collectivement.

Réussir le REME suppose des moyens humains et matériels à la hauteur des besoins. Et j'aimerais relayer ici les revendications des organisations syndicales de cheminots — notamment la CGT — qui s'inquiètent

de la mise en œuvre du REME. Ils risquent une surcharge de travail accrue, et pour eux et pour elles, une dégradation des conditions de travail en termes de maintenance et de conduite des trains. Aujourd'hui, il n'est pas possible que le fonctionnement du REME soit tenable dans le temps. Il y a besoin de recruter et de former davantage de cheminots et de cheminots, de rendre de l'attractivité au métier. Je crois que c'est une question essentielle. C'est ma première remarque.

La deuxième, c'est qu'il y a un enjeu, un risque d'accentuer les inégalités territoriales. Et je partage une fois n'est pas coutume les mots de ma collègue de La Wantzenau, avec une colère je crois partagée par l'ensemble des bancs de l'hémicycle, par rapport à l'absence et l'exclusion de la ligne Strasbourg-Lauterbourg avec aucun train qui ne dessert vraiment la gare de Bischheim-Schiltigheim. Je suis désolé, je ne suis pas une vache. Je ne suis pas là pour observer les trains qui passent dans ma ville sans s'arrêter. Je ne peux pas accepter d'être un citoyen de seconde zone. Je dis cela aussi, car il y a un autre enjeu d'inégalité du territoire : en faisant fonctionner ici le REME, il y a un risque de déshabiller Pierre pour habiller Paul. Quid du fonctionnement ailleurs dans la Région? Quid du fonctionnement sur certaines petites lignes, car nous ne pouvons pas accepter que le REME soit synonyme de suppression de dessertes et de trains dans les territoires ruraux. Nous sommes attachés à l'égalité républicaine et territoriale : nous devons porter un message de vigilance là-dessus.

Troisième ÉLÉMENT : je crois que nous avons besoin d'associer les associations d'usagers, les comités de lignes. Car avec ce nécessaire « saut de l'offre », il y a des changements d'horaires. Nous savons très bien que changer des horaires, comme diraient certains collègues dans l'hémicycle, c'est très complexe et très technique. Nous avons besoin qu'il n'y ait pas de décalage en termes d'horaires parce que des lycéens et des travailleurs sont singulièrement impactés. Il faut associer pour éviter ces dérives-là.

Ensuite, j'avance de ce côté-là et je vais conclure, Madame la Présidente. J'ai une grande inquiétude. C'est très important d'avoir le débat ici : qu'en sera l'avenir? L'avenir du REME, notamment par rapport à sa gestion? Demain, après 2025 — date à laquelle la convention prend fin — y aura-t-il ou pas une gestion publique du REME? Y aura-t-il une mise en concurrence des trains qui sont portés et développés par la SNCF? Parce que la privatisation, la mise en concurrence telle que portée par la Région, c'est la fragmentation et l'explosion du réseau, et la dégradation des conditions de transport. Nous ne pouvons pas l'accepter. C'est pour cela que nous avons déposé une motion : pour mettre en débat, pour dire que nous voulons un REME public, un REME avec la SNCF et non pas un REME privatisé, mise en concurrence dont on sait qu'elle va dégrader les conditions des cheminotes et des cheminots.

En conclusion, Madame la Présidente, ce REME est une bonne chose, mais il faudra aussi que l'État mette la main à la poche. Les déclarations d'intention du président MACRON sont très belles, comme d'habitude, mais les actes sont toujours en retrait. Il faudra des ronds de l'État, du gouvernement, pour que le REME soit sur de bons rails. C'est pour cela que nous avons déposé une motion aussi, parce que les déclarations d'intention c'est bien, mais il faut maintenant passer à l'action.

PI. [33:05] Merci Monsieur SPLET. La parole est à Monsieur FONTANEL.

Alain FONTANEL (AF)⁶. [33:06] Merci Madame la Présidente.

Il est vrai que cette date du 11 décembre est une date importante. Elle met en œuvre la délibération que nous avons votée, et à titre personnel avec beaucoup d'enthousiasme, il y a deux ans, et qui répond à un enjeu essentiel : celui d'assumer un changement de perspective territoriale. Il était nécessaire

d'élargir l'approche sur le plan géographique, les bassins de vie dépassent bien souvent les limites administratives. La réalité des mobilités et des attentes des usagers ne respecte pas, évidemment, l'histoire administrative de notre pays.

Ce choix a été fait — cela a été rappelé — au moment du Grenelle des Mobilités. C'était aussi finalement le choix qui avait été fait avec le tramway transfrontalier jusqu'à Kehl, qui était une manière là aussi de dépasser nos histoires, de dépasser nos découpages administratifs. Il était important — et c'est le sens de cette délibération — de trouver un accord avec la Région, mais aussi et vous l'avez dit en introduction, d'assumer de payer pour les autres. D'assumer de payer et de prendre en compte ce besoin de solidarité — au moins temporaire — avec les autres territoires au nom tout simplement de l'intérêt général. C'est un choix indispensable au regard des enjeux : on le sait, la pollution n'a pas de frontières administratives, évidemment les mobilités des usagers dépassent celles des communes et des intercommunalités. Le financement qui est prévu — à peu près de 5 millions d'euros pour la première année — correspond au coût de fonctionnement d'une ligne de tramway sur notre territoire, mais c'est une dépense qui est prise en compte au nom de cette solidarité pour un nombre d'habitants qui vivent bien au-delà du périmètre de l'Eurométropole.

Bien sûr, tout changement passe par une période d'adaptation. Des réactions, il y en a. Elles sont nombreuses. Il y a des problèmes d'organisation au niveau de la SNCF, des enjeux matériels, des enjeux de ressources humaines. Il y a le temps d'adaptation aussi des usagers dans leur comportement. Mais je pense qu'il est important de ne pas confondre le temps de démarrage — nous sommes à J + 5 — avec le rodage qui peut prendre plusieurs semaines ni avec la vitesse de croisière qui peut s'inscrire d'ici peut-être le printemps. En tout les cas, nous devons le souhaiter. Il est, il me semble, inutile de stigmatiser le partenaire principal de ce dispositif avec la Région qui est la SNCF, qui consent aussi de nombreux efforts, en termes de réorganisation de l'offre. Mais bien sûr, il est important d'être vigilant : pour reprendre les mots de mon collègue, afin que ce qui est fait pour Pierre ne se fasse pas au détriment de Paul, et que notre collègue ne soit pas confiné à regarder les trains passer, mais puisse aussi bien sûr bénéficier de leurs avantages. Là aussi, ne confondons pas la transition avec le point d'atterrissage définitif, et surtout, même si certains trains sont en retard, même si certains trains sont annulés, aujourd'hui il y a plus de trains qu'avant! Et demain, il y aura plus de trains encore qu'aujourd'hui une fois que l'ensemble des cadencements seront respectés.

Je voudrais juste — compte tenu de l'importance de l'effort financier, mais aussi de l'enjeu que représente le REME au même titre que la ZFE — proposer d'avoir peut-être la même démarche que celle mise en place pour la ZFE : une commission ou un groupe de travail de suivi avec la mise en place d'indicateurs qui pourraient évaluer la qualité de l'offre en matière de régularité et le cadencement, mais aussi mesurer le suivi du nombre d'usagers, et l'impact de ce « choc d'offre » ferroviaire sur l'évolution du trafic routier. Pour s'assurer que l'effort dans la durée obtient bien les résultats attendus.

Je vous remercie.

PI. [37:31] Merci beaucoup. La parole est à Monsieur HERZOG.

Jean-Luc HERZOG (JLH)⁷. [37:37] Madame la Présidente, merci.

Évidemment, ce projet de REME, comme le soulignent mes collègues, est un très beau projet en termes de transport vers et à l'intérieur de l'Eurométropole. Nous pouvons nous en féliciter, et je suis le premier

à être content pour tous mes collègues qui bénéficieront de ces transports supplémentaires par rapport à l'offre de transport en commun que propose l'Eurométropole.

Mais il est une « zone blanche », qui est celle de ma commune, et je souhaiterais que nous réglions enfin le problème de la ligne 75.

Je vais vous expliquer quelque chose parce qu'évidemment les gens ne s'intéressent qu'à ce qui est proche d'eux, et pas forcément à ce qui se passe dans d'autres communes. Le matin, pour partir de Niederhausbergen vers la Place des Halles, il y a exactement six bus. Et rien d'autre. Le premier, à 5 h 49. Le deuxième, à 6 h 46. Je vous laisse imaginer les problématiques des gens qui veulent rejoindre la gare de Strasbourg pour prendre un train. 7 h 16, 7 h 42, 8 h 12, 8 h 47. Six bus. Le soir pour revenir dans ma commune, il y a un bus à 17 h 34, un autre à 18 h 04, puis 18 h 35, puis 19 h 05. Rien d'autre. Quatre bus. Le suivant est à 20 h 05.

Quand je compare aujourd'hui les services du REME, je prends dans l'ordre — et je suis très content pour ces communes, il n'y a pas lieu de dire quoi que ce soit — je prends :

- Vendenheim, qui passe de 56 trains à 133.
- Mundolsheim, qui est juste située à deux kilomètres de Niederhausbergen, l'on passe de 49 à 69 trains.
- Au sud-ouest de l'Eurométropole, la commune d'Entzheim, l'on passe de 121 à 171 trains.

Voilà la réalité du REME. Voilà le nombre de trains dont bénéficieront les voyageurs et les habitants de ces communes, en plus de l'offre traditionnelle de transport en commun. La semaine dernière, de surcroît, mes citoyens affolés me disent : « Monsieur le Maire, on vient de nous changer les horaires de la ligne de bus 75 ». Or que dessert-elle ? Le collège de Mundolsheim, et le lycée Kléber où vont les lycéens. Sans concertation avec le maire, sans concertation avec la commune. Aujourd'hui, les collégiens n'arrivent plus à prendre le bus de 16 h 15 ou 16 h 20 pour rentrer à Niederhausbergen parce que quelqu'un dans l'administration a décidé de modifier les horaires de quatre ou cinq minutes. Ce qui fait qu'ils n'y arrivent plus, alors que c'est un sujet que nous avons traité, il y a deux ans, pour permettre justement aux enfants des écoles d'avoir un bus pour pouvoir rentrer chez eux. Eh bien non, quelqu'un décide dans l'administration de changer ces horaires sans concertation. C'est ainsi que fonctionne l'Eurométropole.

Je vous ai adressé un courrier, Madame la Présidente et surtout, Monsieur le Vice-Président. Plusieurs fois depuis le début de l'année, j'ai demandé que l'on revienne aux vingt minutes de cadencement pour la commune, qui étaient en place jusqu'en 2018. Je n'ai jamais eu de réponse à ces courriers malgré des relances. Par contre, l'on m'a promis que l'autorité organisatrice des transports en commun de l'Eurométropole se réunirait au mois de septembre et que l'on me donnerait une réponse. Le 12 octobre, je relance donc Monsieur JUND et vous-même en copie. Pas de réponse à ce jour. Nous sommes le 16 décembre.

Je rappelle que dans le contexte actuel, des mesures en faveur du climat, des restrictions de la circulation de certaines automobiles dans l'Eurométropole, il convient désormais d'apporter des solutions à notre commune afin que l'offre de transport en commun soit à la hauteur des ambitions que vous affichez. Cette question est une priorité pour ma commune et pour mes concitoyens. Je ne pourrais comprendre que ma commune reste une zone blanche en matière de transport en commun, alors que toutes les communes environnantes bénéficient d'une multitude de moyens de transport proposés à leurs habitants. Et je voudrais juste prendre l'exemple de ma commune voisine — et je suis très content pour

elle, que l'on soit bien clair. La commune de Mundolsheim se situe dans le même bassin de vie que Niederhausbergen et bénéficie de quatre lignes (60, 73, 75 et L6) et de l'offre REME qui est devenue aujourd'hui, nous l'avons vu, exponentielle. Il s'agit donc aujourd'hui d'avoir des réponses précises. Des millions d'euros sont déversés pour les transports en commun. Chaque jour, je lis le plaisir qu'ont les maires des communes voisines d'avoir des plans de transport. Hier encore, il y avait un grand article pour la commune de Schiltigheim. Et puis j'ai lu il y a une semaine que Monsieur MACIEJEWSKI, président de la CTS, qui était très heureux d'avoir un magnifique bus électrique qui traverserait maintenant la commune de Schiltigheim. Par contre, lorsque j'écris à toutes ces personnes et que je revendique quelque chose de simple pour ma commune, je n'ai aucune réponse.

Je demande maintenant que ce sujet soit traité et que l'on revienne au cadencement des vingt minutes. Ce n'est pas les quelques euros que cela va coûter qui vont faire déborder le budget de l'Eurométropole, sachant qu'il y a des millions d'euros aujourd'hui qui sont affectés aux transports en commun. J'ai besoin aujourd'hui pour mes concitoyens d'avoir cette offre enfin à jour. Je rappelle aussi que je vais accueillir d'ici 2024 cinq cents citoyens supplémentaires qui viendront habiter dans ma commune. Je ne peux pas en rester à une offre aussi minimale et minimaliste à l'intérieur de l'Eurométropole. Et je suis sûr, Madame la Présidente, que vous trouverez les solutions et que vous m'apporterez la réponse que mes citoyens méritent d'avoir.

Je vous remercie par avance.

PI. [43:23] Merci Monsieur HERZOG. La parole est à Madame ZIELINSKI.

Carole ZIELINSKI (CZ)⁸. [43:24] Merci Madame la Présidente. Chers collègues.

Il y avait de très forts espoirs de mobilité, un rêve à l'époque qui n'avait pas été doté des moyens pour être réalisé. Je pense que nous pouvons dire aujourd'hui fièrement que nous l'avons fait, nous avons réalisé ce Réseau express métropolitain. Je peux dire que j'en suis extrêmement fière. Nous apportons ici une solution aux concitoyens et concitoyennes de l'Eurométropole de Strasbourg et au-delà. Il fallait énormément de courage et d'ambition pour le faire.

Nous apportons une réponse locale pour un problème qui est systémique. Nous ne pouvons toutefois pas nier les propos qu'ont pu tenir mes collègues, et notamment Antoine SPLET, sur les difficultés territoriales, les difficultés d'usage, d'équipement du réseau ferroviaire français. Nous avons apporté les solutions que nous pouvons porter, nous, localement, mais il y a un vrai travail à faire de manière systémique sur le ferroviaire aujourd'hui.

Nous avons apporté énormément de réponses à la voiture individuelle, et notamment un élément de réponse complet pour la mise en œuvre de la zone à faibles émissions. Lorsque l'on voit les révolutions des mobilités qui sont mises en place aujourd'hui au sein de l'Eurométropole, que ce soient les extensions de tramway, le REME, le covoiturage, l'extension du bus à haut niveau de service, le plan vélo... Nous voyons qu'il s'agit d'une proposition extrêmement complète, et dont je ne peux pas me résoudre à entendre le terme de « minimaliste ». Au contraire, je trouve que nous avons là une très belle proposition.

Alors en effet, il ne s'agit là que d'une étape. Nous avons mis en œuvre le début de ce REME. Il faut aussi le voir vivre et évoluer. Je remercie tout particulièrement le partenariat que nous avons avec la Région à ce sujet puisque sans ce partenariat, nous n'aurions pu réaliser les investissements nécessaires. Je pense que nous devrions être très fiers aujourd'hui de ce que nous mettons en place.

Ce n'est pas parfait, évidemment. C'est une première étape, et il nous faut continuer à travailler ensemble, et nous mobiliser pour faire vivre ce REME, le premier RER en-dehors d'Île-de-France. Je pense que l'on doit aussi le rappeler. Il faut faire en sorte que les propos du président de la République ne restent pas des vœux pieux en termes d'accompagnement de ce déploiement ferroviaire.

Je tiens donc à féliciter l'ensemble des collègues qui se sont investis sur ce sujet. Évidemment, nous soutenons avec force ce Réseau express métropolitain.

Je vous remercie.

PI. [45:56] Merci beaucoup Carole ZIELINSKI. La parole est à Philippe PFRIMMER.

Philippe PFRIMMER (PP)⁹. [45:59] Merci chère Présidente. Chers collègues;

Beaucoup de choses ont déjà été dites par rapport à tous les bienfaits de cette nouvelle étoile ferroviaire qui est — il faut l'avouer — incomplète aujourd'hui. Elle n'est pas parfaite, mais nous ne sommes qu'au début.

Je voudrais m'inscrire en faux par rapport à ce que vient de nous dire notre collègue Antoine SPLET. J'entends bien les cheminots qui se plaignent, mais je ne partage pas complètement ce qui se dit dans certains organes de la SNCF. Ce REME est pour moi clairement synonyme de création d'emplois à la SNCF. Ce seront plus de cheminots demain. Ce seront également des emplois par rapport au nouveau matériel ferroviaire qui devra être construit : c'est de la dynamique économique et c'est important également, surtout en ce moment. Et je ne parle pas de l'énorme service qui est rendu à la population : ce sera demain des milliers de personnes qui pourront prendre le train et qui n'avaient pas nécessairement accès au train hier. Et je ne parle pas davantage de la revitalisation de nos gares. Il y a trente ou quarante ans, les gares étaient de vrais lieux de vie. Elles sont devenues des coquilles vides. Je caresse l'espoir que nos gares redeviennent demain de vrais lieux de vie. Voilà ce que je voulais dire.

Par rapport à cette étoile ferroviaire incomplète, je voulais également parler de la ligne Strasbourg-Lauterbourg. Là-dessus : oui, Michèle KANNENGIESER, tu as parfaitement raison. La ligne vers Lauterbourg doit être faite le plus vite possible, et les communes de Schiltigheim, Bischheim, Hœnheim, La Wantzenau — mais pas que, celles plus éloignées aussi — doivent pouvoir bénéficier de ce REME le plus rapidement possible. Là où je souhaitais simplement exprimer un regret, c'est que nous nous sommes battus — positivement : nous avons défendu nos intérêts, nous avons dit entre 2014 et 2020 tout ce que nous avons à dire et à l'Eurométropole, et à la Région — et les reproches que tu fais à la Métropole aujourd'hui, pardon, mais je les trouve un petit peu injustes. Souvent pendant les batailles, nous étions aux côtés de Béatrice et de Mundolsheim. Mais à l'époque, je n'ai jamais vu les élus de La Wantzenau se défendre. Et Dieu sait que je les ai invités — en particulier ton prédécesseur — à défendre ce projet métropolitain. Si les élus de La Wantzenau avaient été un peu plus présents dans le dernier mandat, je pense que le dossier aurait avancé un petit peu plus vite. Je tenais à le dire également...

MK. [48:36] Je n'étais pas élue à l'époque. J'ai été élue en mars 2020.

PP. [48:38] Oui, d'accord, mais l'histoire à un moment... On fait une photo à un instant t : je dis que c'est facile de venir en 2022 et dire qu'il ne s'est rien passé, la Métropole ne fait pas assez vite, la Région ne fait pas suffisamment. Chacun, à un moment, doit prendre sa part de travail. C'est un peu trop facile sinon. Les choses vont se faire, et la ligne vers Lauterbourg dont on parle — on connaît très bien le sujet —, pour se rendre compte, c'est quelque chose entre 100 et 120 millions d'euros d'investissement. Cela ne se fait pas en un claquement de doigts, les choses sont lancées et vont se faire.

9 11^{ème} vice-Président de l'Eurométropole de Strasbourg en charge de l'équité territoriale et du dialogue intercommunal.

Ce qui nous réunit aujourd'hui, cette fameuse convention de financement. Qu'est-ce qui est prévu là-dedans ? Je tiens à le rappeler, c'est une répartition à 50-50 des coûts entre l'Eurométropole et la Région Grand Est une fois les recettes déduites pour les trois années à venir. Je voulais également remercier la Région de participer aux investissements non seulement sur le volet ferroviaire, mais sur le volet routier. C'est très important de le dire puisqu'il y a ce TSPO qui se dessine et qui arrivera dans les mois qui viennent. Il est également question de pôles d'échanges multimodaux ou encore du nœud des Forges qui est également au programme aujourd'hui. Voilà ce que je voulais dire en substance.

Je voulais également vous parler des démarches avec nos intercommunalités voisines. Alain Fontanel l'a dit tout à l'heure. Oui, il faut de la solidarité ! Il faudra également que ces intercommunalités prennent rapidement leur responsabilité. Il n'y a aucune raison que la Métropole et la Région portent seules : chacun doit faire sa part d'effort.

Et pour terminer, je voudrais me réjouir des récentes interventions de notre président de la République. Carole ZIELINSKI l'a dit il y a quelques instants : nous sommes observés, pour ne pas dire enviés, par la France entière. J'espère que l'État — au-delà des beaux discours — va accompagner les Métropoles et notre Métropole en particulier. Voilà ce que je voulais vous dire et redire : oui, c'est un bond en avant magnifique. Regardons le verre à 90,0 % plein plutôt que les 10,0 % vides.

Merci beaucoup.

PI. [51:06] Merci. La parole est à Thibaud PHILLIPS.

Thibaud PHILLIPS (TP)¹⁰. [51:10] Oui, merci Madame la Présidente. Chers collègues.

C'est forcément un sujet qui me réjouit beaucoup, de parler de ce Réseau express métropolitain puisque j'ai l'occasion aussi de le porter en partie.

C'est une réalité qu'il faut bien distinguer d'un RER. Et il est important peut-être que tout le monde ait bien à l'esprit qu'il est nécessaire de bien distinguer RER et REME. Un RER, au final, consiste à lancer une infrastructure dédiée, sur des rails dédiés : c'est beaucoup plus facile à faire, parce qu'avant de lancer votre système de transport, vous avez le temps de le tester, de tester l'arrivée à quai, la régularité, le fonctionnement, la régulation... Ce que nous avons fait dans le secteur de l'Eurométropole de Strasbourg et au-delà, c'est d'avoir mis des trains supplémentaires sur un réseau utilisé au quotidien, qui fonctionne depuis des années et qui est dans un état qui est celui que l'on connaît.

Je sais combien il est attendu par nos collègues de certains territoires — notamment Michèle Kannengieser — que nous puissions résoudre certaines problématiques vers le nord. **Nous avons trois sujets qui sont compliqués : le sujet de Lauterbourg, le sujet de Sarreguemines et le sujet de la Bruche. Ce sont des questions estimées à 600 millions d'euros globalement, ce qui est tout de même un investissement important.** Il faudra que l'on puisse avancer sur ces sujets-là, mais c'est ce que nous avons remonté au gouvernement dans le cadre du contrat de plan État-Région (CPER). Nous sommes bien dans la plaque aujourd'hui. Il y a dix-huit pôles d'échanges multimodaux qui sont prévus aussi pour pouvoir bien connecter les gares au territoire.

Mais ce que je voudrais dire surtout, c'est que le REME est sur les rails, le REME est garanti de fonctionner dans les prochaines années. Les choses vont avancer progressivement. Il faut aller progressivement sur ce syndicat mixte, il n'y a pas d'urgence aujourd'hui. Il y a une garantie de financement : au niveau de la Région Grand Est, nous avons un plan jusqu'en 2030 pour le déploiement du REME. Donc ne nous inquiétons pas, ne nous stressons pas.

10 Conseiller métropolitain, maire d'Illkirch, conseiller régional, vice-président chargé du transport et de la mobilité durable.

Nous sommes dans une phase de rodage, où je fais des points quotidiennement avec la SNCF pour m'assurer de la régularité et des problématiques. Il est vrai que cette semaine a été compliquée. Nous allons peut-être abaisser un peu la semaine prochaine le niveau de service pour pouvoir faire des ajustements dans la gestion opérationnelle des trains. Mais une fois les ajustements passés, je peux vous dire que je suis certain que nous réussissons ce « saut d'offre », que nous réussissons ce réseau express métropolitain.

Et je voudrais encore dire une chose : le Réseau express métropolitain ne se fait pas au mépris des autres territoires. La conception du REME avec SNCF a été faite en silo : il y a une gestion propre du REME et une gestion propre au reste du réseau. Et donc le reste du réseau ne devient pas une variable d'ajustement, au contraire. Il continue à fonctionner, continue à être amélioré, tout en développant en parallèle le Réseau express métropolitain qui est une vraie avancée pour l'Eurométropole, pour le Bas-Rhin, pour notre territoire et pour les perspectives transfrontalières que nous avons avec nos pays voisins.

Voilà ce que je voulais dire aujourd'hui.

PI. [54:25] Merci Thibaud PHILIPPS, donc maire d'Illkirch, mais vous le savez également vice-président chargé des mobilités à la Région Grand Est. Jeanne BARSEGHIAN souhaitait dire un mot, puis nous passerons aux réponses aux questions posées.

Jeanne BARSEGHIAN (JB)¹¹. [54:42] Oui, merci Madame la Présidente.

Effectivement, je ne serai pas longue, mais l'objectif est de pouvoir à mon tour me féliciter de cette première étape absolument décisive de la mise en place du Réseau express métropolitain européen. Me féliciter de cette étape pour Strasbourg, pour les habitantes et les habitants de l'Eurométropole, mais aussi — et cela a bien été dit — pour tous les territoires à qui cela va permettre d'accéder de manière efficace et confortable à notre territoire. C'est une véritable avancée. Et là, nous ne sommes pas dans des incantations générales, mais véritablement dans la transition écologique, de manière très concrète avec un report modal qui peut se faire sur le train avec un mode de déplacement extrêmement efficace.

Je voulais évidemment insister sur le dernier E du REME — le Réseau express métropolitain européen — et sur sa dimension transfrontalière et européenne. Bien évidemment — et vous l'avez vu dans la brochure — l'objectif est de pouvoir aller, dans une seconde étape, plus loin dans les déplacements au-delà des frontières, et de pouvoir faire en sorte que ce REME intègre de manière efficace la ligne qui unit Strasbourg à Offenbourg qui est absolument stratégique. Stratégique pour les transports du quotidien : c'est une ligne que je connais bien, une vieille Micheline diesel qui est généralement pleine en semaine, pleine le week-end, avec beaucoup de jeunes, beaucoup de travailleurs frontaliers. Une ligne qui a véritablement besoin d'être renforcée.

Et puis, au-delà des transports frontaliers du quotidien, c'est une ligne importante pour mieux connecter les métropoles européennes entre elles. C'est dans ce cadre qu'au mois de janvier je réunirai un certain nombre d'acteurs, et notamment des maires allemands du Rhin Supérieur, pour pouvoir plaider ensemble auprès des gouvernements nationaux et européens pour le renforcement de ces lignes.

En tout cas, une très belle première étape qui sera suivie, nous nous y engageons, d'étapes suivantes à l'échelle transfrontalière et européenne. Merci beaucoup.

PI. [57:05] Merci. Je vais laisser Alain JUND donner déjà quelques éléments de réponse que je compléterai.

AJ. [57:12] Oui, il est vrai que les questions ont été nombreuses.

Je crois effectivement qu'il faut rappeler que c'est un projet de territoire, c'est un projet du territoire. Ce territoire étant entendu, évidemment, au-delà de celui de l'Eurométropole. Il rejoint en cela les enjeux de droit à la mobilité, de droit à la santé : moins il y a de voitures sur les routes et plus il y a de personnes dans les trains et mieux nous nous portons, que ce soit en termes de stress ou de qualité de l'air. Il est important de rappeler que certes c'est un projet qui se développe sur les rails, mais c'est surtout un projet qui se développe sur tout le territoire !

Concernant les lignes que j'appelle transitoirement « orphelines » : il est évident aujourd'hui que sur la ligne Strasbourg-Lauterbourg-Karlsruhe — n'oublions pas qu'elle va jusqu'à Karlsruhe — et sur la ligne Strasbourg-Kehl-Offenbourg, il y a un certain nombre de travaux qui vont être engagés, notamment sur le nord. Comme je le disais tout à l'heure, nous parlons ici de vingt, trente voire quarante ans d'abandon. Je rappelle même que cette ligne a failli être fermée à un moment, il y a une vingtaine d'années. On oublie très rapidement la situation telle qu'elle était il y a encore quelque temps. Et je sais la Région et la SNCF très attentives à accélérer autant que faire se peut le calendrier. **Et la Région et la SNCF ont estimé à plus de 100 millions d'euros l'investissement nécessaire pour cette ligne Strasbourg-Lauterbourg-Karlsruhe qui concerne directement quatre communes de l'Eurométropole avec les gares de Bischheim-Schiltigheim, la gare d'Hœnheim et la gare de La Wantzenau, mais aussi tout le chapelet de commune le long de la bande rhénane jusqu'au nord de la Région.** Aujourd'hui, je le dis, nous payons — peut-être pas le tout-TGV — l'abandon de ce que l'on appelle toutes les lignes secondaires qui étaient pour une partie d'entre elles appelées presque à disparaître. Tout ceci pour dire qu'il y a une forte mobilisation depuis plus d'un an sur les travaux à mettre en œuvre et la perspective de calendrier qui n'est pas garanti aujourd'hui. La Région et la SNCF pourront peut-être avancer d'ici peu.

Deuxième chose. Concernant la stratégie globale... Je veux bien que l'on dise : « Vous saucissonnez ce que vous faites, etc. ». Je crois que nous avons défini — et cela a fait l'objet d'une délibération d'ailleurs au niveau de l'Eurométropole — une stratégie globale des mobilités, que ce soit via le train, le tramway, le bus, les cars interurbains, le vélo, la marche... C'est bien la « révolution des mobilités » sur l'ensemble du territoire que nous souhaitons développer, y compris par rapport à la centralité dont jouit le secteur des Halles. Nous avons lancé il y a quelques mois non seulement la concertation et le débat public, mais aussi la perspective que les Halles en tant que telles ainsi que l'arrière-gare — à un terme à définir, mais qui ne dépend pas que de nous malheureusement — et la gare centrale puissent se développer en un hub « triphasé » — si l'on peut utiliser ce terme-là —, un pôle sur ces trois sites.

Troisième remarque. Je voudrais effectivement remercier Alain Fontanel pour les propos qu'il a avancés sur les embrouillaminis et les difficultés du démarrage. Je ne parle pas seulement pour les enjeux climatiques que nous avons ces derniers jours : il est important de garder à l'esprit qu'une opération de cette ampleur-là ne se fait pas en un jour. Il a fallu que la SNCF réajuste un certain nombre de choses, et dans ce cas-là, il est important de ne stigmatiser ni la Région ni la SNCF. Ces deux structures, collectivité et établissement par ailleurs, font aussi à la hauteur des missions qui sont les leurs. Aujourd'hui, nous avons besoin de coopération renforcée avec la Région et la SNCF pour réussir.

Quatrième remarque. Nous n'avons pas attendu la perfection. Si nous avions attendu la perfection, nous serions effectivement en 2030, 2035. Je ne sais pas si nous avons pris un risque, mais nous avons fait le pari qu'il fallait avancer de manière importante à partir de ce 11 décembre. Les prochaines étapes, ce seront ce que nous appelons « l'étape du mois d'août » et le REME des cars interurbains. Mais c'est aussi la construction de solidarités territoriales avec l'ensemble des territoires du bassin de vie, avec

11 1^{ère} vice-présidente chargée des relations transfrontalières, européennes et internationales, maire de Strasbourg.

les intercommunalités. La prochaine réunion avec ces intercommunalités aura lieu le 19 janvier avec l'objectif de travailler pour la suite.

Concernant les interrogations qu'il peut y avoir sur les enjeux syndicaux, salariaux, etc. Nous les entendons. Je suis en contact presque quotidien avec la SNCF, avec la Région, y compris avec un certain nombre d'organisations syndicales et d'associations d'usagers, pour à la fois ce qui se passe, la manière dont le projet avance, et comment il faut réajuster un certain nombre de choses. Pour les deux derniers points, nous n'avons pas attendu la réunion de ce matin pour interpeller l'état sur les cofinancements. La présidente l'a fait la semaine dernière à l'occasion de notre rencontre avec Clément BEAUNE pour dire que maintenant qu'il y a eu cette annonce présidentielle, il faut qu'elle soit suivie d'une aide à la mise en œuvre sinon nous n'y arriverons pas. Il y a cette mobilisation de la Région, cette mobilisation de l'Eurométropole pour que ce REME puisse se faire, et surtout puisse franchir les prochaines étapes.

Dernier élément. Concernant Niederhausbergen. Nous avons l'impression qu'il n'y a que quatre bus entre Niederhausbergen et Strasbourg. Quatre bus le matin et quatre bus le soir. Je voulais juste préciser — vous pouvez regarder sur le site de la CTS — il y a aujourd'hui 31 allers-retours entre Niederhausbergen et les Halles, et il y a un cadencement à la demi-heure une majeure partie de la journée, c'est-à-dire le même cadencement que pour le REME.

Je vous remercie.

PI. [1:05:15] Je vais répondre également, Monsieur Herzog. Laissez-moi conclure à l'ensemble des interventions.

Je voudrais d'abord vous remercier tous pour vos différentes interventions au sujet du REME, et bien évidemment répondre à mon tour à la collègue maire de La Wantzenau, qui a elle-même indiqué les raisons pour lequel ce dysfonctionnement que nous regrettons est encore perceptible aujourd'hui. Vous l'avez dit, c'est faute de chefs de train, l'état dégradé des infrastructures. Vous étiez avec moi, avec nous tous, en réunion à la Région il y a presque déjà un an pour insister que des travaux puissent être menés. Vous l'avez dit, c'est globalement l'état du réseau qui pose problème. Et vous l'avez dit, vous avez vous-même apporté des réponses à votre insatisfaction, c'est la façon dont la SNCF a traité ces dernières années les petites lignes. Aujourd'hui, l'enjeu majeur est la sécurisation de cette ligne vers le nord de l'Alsace. Je sais que la Région Grand Est s'engage avec la SNCF à trouver du matériel et des réponses intermédiaires avant de grands travaux qui s'imposent. Je comprends votre impatience voire votre tristesse à cet égard.

Je voudrais répondre à Madame RICHARDOT. Oui, le REME vient en déclinaison du Grenelle des Mobilités. Il n'est pas une fin en soi, mais je ne peux pas vous laisser dire que l'on assiste à une segmentation des outils. Alain Jundvient de le dire : nous avons un véritable bouquet, c'est une offre très, très complète. L'ensemble des outils du Grenelle sont déjà à l'œuvre et je ne vais pas les rappeler. Félicitation de la mise en œuvre très rapide, très opérationnelle du Grenelle des Mobilités. Vous avez abordé la question des parkings en ouvrage construits sur Strasbourg. C'est de mon point de vue vraiment une question à poser en conseil municipal de Strasbourg. Vous avez raison, par contre, de poser la question des parkings à un autre niveau. D'une part, vous rappelez que la Métropole cofinance des parkings pour les communes de l'Eurométropole à hauteur de 50,0 %, et c'est toujours un dispositif lancé dans le mandat dernier qui nous paraît pertinent et dont les communes profitent. Et vous avez raison, il faut travailler sur les parkings relais aux limites et sur le périmètre de l'Eurométropole pour pouvoir accéder après à la Métropole, autant que possible selon les usages avec des mobilités décarbonées.

Je vais reprendre les paroles du vice-président à la Région en charge des mobilités Thibaud PHILLIPS qui disait : « pas de stress, pas d'inquiétude » quant au financement après trois ans. Je peux vous dire que dès le début de l'année 2023, nous allons travailler avec la Région sur la configuration de ce syndicat mixte pour que progressivement l'ensemble des communautés de communes puissent s'y engager et monter en charge évidemment dans le cofinancement attendu.

Je souhaiterais dire à Monsieur SPLET que oui, nous sommes exigeants. Alain Jundl'a dit. Nous sommes déjà exigeants à l'égard de l'état et de la SNCF. Oui, il faut redonner de l'attractivité au métier. Et c'est à la SNCF de réussir cela. Les difficultés de recrutement, toutes les entreprises en France les connaissent, et particulièrement sur le sujet qui nous préoccupe. Néanmoins, je ne goûte pas mon plaisir de vous dire que dès le dimanche 11 décembre [2022], nous avons un indice de ponctualité des trains de 94,7 %. Le lundi, 80,0 %, mais nous avons des conditions météorologiques dégradées... Sur 496 trains, seuls 31 ont été supprimés lundi, et encore une fois dans des conditions climatiques déjà difficiles. Oui, les difficultés RH sont réelles, mais encore une fois reconnaissons que nous sommes en période de rodage de cette nouvelle offre.

Merci à Alain FONTANEL de proposer le principe du comité de suivi. Cela me paraît extrêmement intéressant, à l'image de ce que nous menons déjà pour la ZFE avec des indicateurs de qualité de l'offre et de suivi du trafic ferroviaire et routier. Cette idée me paraît intéressante à mettre en œuvre.

Monsieur HERZOG. Ne me dites pas que vous n'avez jamais eu de retour, vous en avez eu deux. J'ai sous mes yeux le courrier que je vous ai adressé le 6 janvier 2022 où je vous expliquais déjà qu'au titre de l'équité territoriale, l'ensemble des communes de l'Eurométropole bénéficierait du cadencement à la demi-heure. Et c'est au titre de l'équité territoriale que votre ligne aujourd'hui fonctionne à la demi-heure. Vous m'avez reposé cette question en conférence des maires et je vous ai redonné la même réponse. Vous vous comparez aux communes de Mundolsheim et Schiltigheim qui sont singulièrement, nettement plus importantes démographiquement parlant que la vôtre. Mais si, comme vous le dites, demain vous allez accueillir peut-être cinq cents habitants supplémentaires, je suis prête à reconsidérer votre demande et à travailler avec vous de manière constructive. Je le souhaite. Encore un peu moins, lorsque je découvre dans la presse que vous me menacez du recours au tribunal administratif. Je crois que c'est une démarche qui vous caractérise souvent : vous l'avez déjà fait aussi dans le mandat dernier. Je regrette que l'on ne puisse pas travailler de manière plus constructive et que l'on soit dans une logique de menace. En tout cas, sachez que nous sommes et restons attentifs au cadencement des bus et des cars. Comparons ce qui est comparable, et travaillons sur l'équité territoriale.

Je voulais vous remercier tous pour vos interventions. Il faut accepter la progressivité. Il faut accepter la mise en œuvre progressive de ce beau projet, et je m'engage à travailler à la consolidation des différentes propositions. Monsieur HERZOG, une minute.

JLH. [1:12:06] Oui, Madame.

Je suis très étonné de la présentation que vous faites et des réponses que vous me donnez. Vous faites référence à une réponse qui date d'il y a un an. Je fais référence à des écrits très précis adressés à Alain JUND et vous en copie, sur lesquels il s'était lui-même engagé il y a trois mois à me donner une réponse dans le cadre de la réunion du comité stratégique de la CTS. Il s'est toujours abstenu de me répondre. C'est cela, la réalité. Lorsque l'on me dit « Vous avez 31 bus ». Ah la belle affaire ! Je suis le plus heureux des maires, sachant que le seul REME dispose de plus d'une centaine de trains supplémentaires par jour. Je ne parle pas des autres modes de transport en commun. À un moment donné, nous avons quelque

chose qui fonctionnait. Et je ne demande que vingt minutes entre 6 h et 9 h et entre 16 h et 19 h pour permettre aux gens qui travaillent et aux lycéens, aux collégiens d'avoir des horaires de qualité. Nous ne sommes tout de même situés qu'à trois kilomètres de Strasbourg, je vous le rappelle. Nous sommes vraiment dans la banlieue de Strasbourg, si je puis me permettre cette expression. Et vous m'opposez non seulement l'absence de réponse, mais j'entends à travers votre discours que vous ne le ferez pas. À partir de ce moment-là, puisqu'il n'y a pas de réponse positive, j'estime qu'il y a une iniquité de traitement des citoyens au sein de l'Eurométropole. Je demande à ce que l'on revienne au fonctionnement de 2018, vous ne le souhaitez pas. Nous verrons Madame, effectivement, ce qu'en dira le tribunal administratif en matière d'équité territoriale. Je ne peux pas faire autrement. J'ai bien entendu la petite phrase qui dit « Oui bon, puisqu'il y a quatre cents habitants... ». Mais cela, tout le monde le sait puisque je l'ai déjà écrit plusieurs fois. « Peut-être que l'on reverra cela à l'aune... ». Écoutez, revoyez cela à l'aune, mais trouvez les bonnes solutions.

PI. [1:13:44] Monsieur HERZOG, je vous ai laissé une minute. Je reprends la parole pour vous dire que la ligne 75, c'est 63 courses par jour. Nous avons amélioré le cadencement en septembre, vous avez 63 courses par jour. Vingt minutes, ce n'est pas équitable par rapport aux autres communes qui sont cadencées à trente minutes.

Monsieur SPLET, une minute s'il vous plaît, car j'ai déjà donné la conclusion au point numéro 1.

AS. [1:14:05] Merci, Madame la Présidente, mais je crois que le règlement intérieur nous permet d'avoir un deuxième de parole. En tout cas, je suis attaché au droit dans cet hémicycle. Ce n'est pas l'enjeu de mon intervention.

J'ai posé une question. J'ai soulevé un débat. Il y a un tabou : je parle de la mise en concurrence des lignes. Je pense qu'il y a un vrai danger après 2025, mais je n'ai eu aucune réponse de l'exécutif. Je ne demande qu'à être rassuré et entendre votre attachement au service public du rail, notamment avec l'opérateur historique, la SNCF.

Je pense que l'on partage tous cette revendication commune, mais disons-le tous ensemble : nous sommes pour le maintien de ce qui est aujourd'hui, et nous refusons toute mise en concurrence. C'était ma question. Je n'ai pas eu de réponse. Mais de grâce, rassurez-moi, Madame la Présidente.

PI. [1:14:47] Alors, Monsieur SPLET, comme vous avez déjà engagé le débat que vous allez reprendre tout à l'heure sur la motion que vous avez déposée, je vous propose — et je n'en doute pas — de reprendre la parole pour la motion que vous portez. Nous pouvons en rester là à l'instant où je vous parle.

Je vous propose, si vous en êtes d'accord, que nous puissions passer au vote. [...]

TP. [1:15:24] Madame la Présidente, je ne prends pas part au vote bien évidemment.

PI. [1:15:28] Merci beaucoup, Monsieur PHILIPPS. Le scrutin est ouvert. [...] Je vais considérer que le vote est clos. Nous allons donc maintenant prendre les mains levées et à distance de toutes celles et tous ceux qui n'ont pas pu voter. [...] Moyennant une abstention, cette délibération numéro 1 est bien adoptée et à la quasi-unanimité. Nous avons pris en compte les difficultés de vote.

POUR : 93 voix | CONTRE : 0 voix | ABSTENTION : 1 voix

Point 2 — délibération E-2022-975

Nœud multimodal des Forges : Lancement d'une concertation préalable avec le public.

Lors de la lecture de l'ordre du jour, le point 2 n'a pas été retenu pour être débattu et a été adopté à l'unanimité des suffrages exprimés en début de séance.

POUR : 94 voix | CONTRE : 0 voix | ABSTENTION : 0 voix

Point 3 — délibération E-2022-1386

Financement des études et des travaux de remise à niveau de la ligne capillaire d'accès sud du Port autonome de Strasbourg.

URL : <https://www.creacast.com/channel/strasbourg/?iid=11797>.

PI. Je vous propose de poursuivre. Nous arrivons au point 3 qui a été retenu : le financement des études de remise à niveau de la ligne capillaire d'accès sud du Port autonome de Strasbourg. Un sujet pour lequel nous pouvons aussi nous réjouir. Alain JUND prend la parole, car Anne-Marie JEAN, présidente du Port, n'est pas amenée à s'exprimer déontologiquement parlant. Je passe donc la parole à Alain JUND. Merci.

AJ. [00:27] Oui, Madame la Présidente. Mes chers collègues.

Juste pour rappel, le port de Strasbourg est la première gare de fret d'Alsace, et le Port autonome est propriétaire de son propre réseau ferroviaire, dont le maillage représente près de 100 kilomètres qui sont directement connectés au réseau national. Il y a notamment une ligne que j'ai découverte — je connais les lignes de la CTS, les trains... —, c'est la ligne 141000 sur le port, qui est propriété de SNCF Réseau. Il s'agit d'une ligne à voie unique de 2,6 kilomètres. L'avenir de cette ligne est étroitement lié au développement du port.

Suite à un état des lieux réalisé en 2019, la SNCF a alerté sur le fait que la ligne était menacée dès 2024. Une démarche a donc été engagée aboutissant à la rénovation de cette ligne pour un montant de plus de 4 millions d'euros entre l'État, la Région, l'Eurométropole, la Collectivité européenne d'Alsace et le Port autonome. Et l'on ne peut que se féliciter de l'aboutissement de ces négociations et de cette perspective, parce que comme pour le Réseau express métropolitain, le ferroviaire dans le transport, la logistique et le fret est essentiel et capital. Là aussi, il est vrai que la part du fret ferroviaire est en chute libre. Cette perspective autour du Port autonome est donc tout à fait salubre.

Je vous remercie.

PI. [02:31] Merci. Je me réjouis aussi de notre engagement en faveur du Port et de ses entreprises. Je crois que Thierry SCHAAL avait retenu ce point.

Thierry SCHAAL (TS)¹². [02:41] Merci, Madame la Présidente. Chers collègues.

Le Port autonome de Strasbourg, deuxième port intérieur français, est la plus grande zone logistique d'Alsace. Un hub européen, national et local au carrefour de quatre corridors du réseau transeuropéen de transport, ainsi qu'une base industrielle forte et diversifiée, composée d'entreprises de premier rang.

12 8^{ème} vice-président de l'Eurométropole en charge de l'eau, de l'assainissement, des milieux aquatiques et des risques associés, maire de Fegersheim.

C'est aussi une plateforme multimodale au cœur de laquelle le trafic ferroviaire constitue un axe de développement important dans un contexte de décarbonation des échanges commerciaux.

Selon un diagnostic sans appel, l'état de la ligne capillaire qui dessert l'accès sud du Port fait planer un risque d'interdiction d'y circuler d'ici 2024, à moins que des travaux importants ne soient réalisés. Cette ligne à voie unique non électrifiée de 2,6 kilomètres, réservée uniquement au fret et sur laquelle la vitesse est limitée à 30 km/h, est fréquentée en moyenne par cent cinquante trains par an, représentant 100 000 tonnes nettes transportées, soit 10,0 % du volume ferroviaire du Port.

En outre, l'avenir de cette ligne capillaire est étroitement lié au développement du Port autonome de Strasbourg. Fin 2020, l'établissement s'est en effet fixé pour objectif de doubler le trafic ferroviaire local et international d'ici 2035, en intégrant les flux longue distance et locaux. Face aux enjeux économiques et environnementaux associés à cette infrastructure, l'État et SNCF RÉSEAU ont signé une convention bilatérale en décembre dernier. Ils ont ensuite fait appel à la Région Grand Est, à l'Eurométropole de Strasbourg, à la Collectivité européenne d'Alsace et au Port lui-même pour assurer le bouclage complet du besoin de financement des études et des travaux nécessaires à la remise à niveau de ce capillaire, de manière à assurer la continuité du service ferroviaire et à maintenir la performance de la ligne pour une durée de quinze ans.

La délibération qui nous est soumise détaille la clef de répartition du financement de cette opération, dont le montant est estimé à plus de 4 millions d'euros. Dans ce cadre, l'Eurométropole de Strasbourg s'engage à prendre à sa charge 15,0 % du total, ce qui représente un investissement conséquent de plus de 600 000 euros au service du dynamisme et de l'attractivité du Port autonome, et par conséquent de l'attractivité économique de l'Eurométropole de Strasbourg dans son ensemble.

Il est regrettable que nous soyons aujourd'hui amenés à payer très cher des décennies de sous-investissement dans le transport ferroviaire français, et particulièrement dans celui du transport de marchandises. J'en félicite d'autant plus les collectivités qui ont œuvré de concert pour arriver à ce sauvetage in extremis, qui traduit la qualité et la productivité de nos relations tant avec l'état qu'avec la Région et la Collectivité européenne d'Alsace sur un sujet d'un intérêt hautement métropolitain.

Je vous remercie.

PI. [05:30] Madame TRAUTMANN, je vous en prie.

Catherine TRAUTMANN (CT)¹³. [05:32] Merci, Madame la Présidente.

Évidemment, je ne peux pas ne pas être contente de voir cet investissement sur cette ligne. D'ailleurs, petit clin d'œil au passage pour notre collègue Thierry SCHAAL. Si l'on avait pu à l'époque investir l'extension de ce que l'on appelait le port sec vers Fegersheim-Lipsheim. C'est du passé. Je me réjouis beaucoup d'entendre aujourd'hui le maire de Fegersheim se réjouir à ce point du rôle logistique du Port autonome de Strasbourg. C'est important en effet si l'on veut transférer le fret de la route vers le rail. Je voterai donc avec deux mains pour ces travaux.

J'entends bien ce qui est dit sur les problèmes de financement et sur la nécessité en quelque sorte de partager la facture. Malheureusement, c'est le cas. Nous parlions tout à l'heure de la ligne vers Lauterbourg. La SNCF n'a pas eu les crédits pour permettre le financement de sa maintenance depuis des années. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle le réseau de plus de 100 kilomètres évoqué par Alain

JUND est la propriété du Port après un contentieux qui a duré des années, par rapport au fait que nous avons un conflit quant au traitement de ce réseau qui a été maintenu, alors que dans quasiment tous les ports français, ces réseaux ferroviaires ont été retirés en très grande partie. C'est donc une chance d'avoir un réseau ferroviaire important, qui permet de travailler dans le Port autonome sur le dernier kilomètre ferroviaire. C'est important, car lorsque l'on veut charger ou décharger du fret, être le plus près possible des entreprises est évidemment une condition sine qua non pour qu'elles aient recours non pas aux camions, mais aux trains.

Le fait que le Port autonome choisisse de développer le fret ferroviaire est une stratégie de long terme, et qui n'a pas été évidente à mettre en œuvre. Dans la mesure où, d'abord, le Port autonome a une stratégie fluviale et c'est bien normal. En même temps, nous avons vu aussi qu'avec les hautes eaux et les basses eaux, la régularité du fleuve ne peut pas être garantie. Par conséquent, il est absolument indispensable au moment du changement climatique que nous constatons sur le Rhin que nous ayons les moyens du ferroviaire.

Je voudrais insister sur le regard que la Métropole doit porter sur l'évolution du dessin des corridors. Nous en avons quatre, nous allons en avoir trois puisque deux ont été connectés pour n'en faire qu'un seul. Il s'agissait des corridors Rhin-Alpes et Mer du Nord-Méditerranée. Cela ne nuit en rien à Strasbourg et à son Port, bien au contraire. Par contre, ce que nous avons failli perdre, c'est sa connexion au corridor Rhin-Danube, parce que l'état français avait considéré que cela ne rapportait rien d'être en bout de corridor. Pour ma part, j'ai l'habitude de dire que c'est un début : c'est le maillon par lequel nous pouvons connecter le réseau français aux réseaux du reste de l'Europe, à un moment où le centre de gravité européen est en train de basculer vers l'est, en particulier aussi du fait de la guerre en Ukraine. Nous avons donc vécu un moment délicat avec ce risque, et je remercie la direction du Port, je remercie la Région qui se sont fortement mobilisées là-dessus. J'ai essayé moi aussi d'apporter ma part, je pense l'avoir fait de façon efficace pour que nous restions connectés au Rhin-Danube. Le Rhin-Danube est essentiel pour le rail, pour la traversée du Rhin et connecter le réseau ferroviaire français au réseau ferroviaire allemand. Qu'il s'agisse des passagers ou qu'il s'agisse du fret.

Mais j'ai tout de même une question, Madame la Présidente. Tout à l'heure, nous avons parlé du REME. Je plaide au niveau européen, mais pas uniquement pour que nous puissions garder de la disponibilité de sillon ferroviaire pour la logistique. Nous ne pourrions pas tenir les engagements Verts — que ce soient les engagements européens, ceux énoncés sur le plan national ou ceux énoncés sur le plan régional — si nous n'avons pas cette disponibilité. Et je voudrais savoir ce qui est aujourd'hui prévu en garantie pour le passage des trains de fret, longue distance ou moyenne distance ? Parce que c'est une condition absolue pour que l'on puisse effectivement être performants dans le transfert de la route sur le rail. Nous ne pouvons pas avoir une ZFE et ne pas avoir de réponse sur ce point. Il est absolument critique.

Merci de la réponse que vous pourrez m'apporter, et merci pour cet investissement ainsi que le travail qui a été accompli, qui permettra au Port de tenir son objectif de transport ferroviaire en matière logistique.

PI. [10:42] Je crois que Thierry SCHAAL souhaite réintervenir.

TS. [10:45] Oui, je ne voudrais pas rouvrir le débat de 2012, mais je voudrais juste répondre à Catherine TRAUTMANN. Il me semble que le projet des 100 hectares sur Fegersheim était un très mauvais projet. Une très mauvaise idée pour deux raisons. La première, ce sont les 100 hectares de terre agricole qui auraient été enlevés à nos agriculteurs. 100 hectares tout de même. Et de deux, il n'y avait pas de liaison ferroviaire possible — les études l'ont montré — entre cette soi-disant super-zone logistique et la voie

ferrée qui passe à proximité de Fegersheim. Je crois qu'aujourd'hui nous sommes très contents d'avoir préservé 75 hectares sur les 100 hectares. Merci.

PI. [11:23] Alain, des éléments de réponse à Catherine TRAUTMANN ?

AJ. [11:25] Oui, concernant le fret, il y a dès le début d'année prochaine en complément des travaux qui ont déjà été engagés, une rencontre avec la Région et SNCF pour trouver les voies pour permettre le développement du fret ferroviaire au sein de l'étoile ferroviaire de Strasbourg. Mais de toute façon, cela devra aller beaucoup plus loin puisque la future ligne qui va vers Lauterbourg et Karlsruhe Nord et au sud vers Bâle devra aussi à terme pouvoir supporter du fret ferroviaire. C'est effectivement la seule manière de faire cohabiter intelligemment le transport collectif de voyageurs et le fret ferroviaire. Nous avons d'ores et déjà pris rendez-vous avec la Région et la SNCF sur ce sujet.

PI. [12:37] Merci. S'il n'y a pas d'autres remarques, je vous propose de passer au vote de cette délibération numéro 3. Le vote est ouvert. [...] Je déclare le vote clos. Nous observons les résultats. Vote à l'unanimité.

POUR : 86 voix | CONTRE : 0 voix | ABSTENTION : 0 voix

03E ÉTAT DES LIEUX

CONSTATS D'UN ÉCOSYSTÈME MOBILITAIRE À BOUT DE SOUFFLE

Cette annexe propose des éléments de constat concernant l'écosystème mobilitaire strasbourgeois. Il présente notamment des données chiffrées et des informations diverses de certains grands projets d'infrastructures de transport du bassin strasbourgeois.

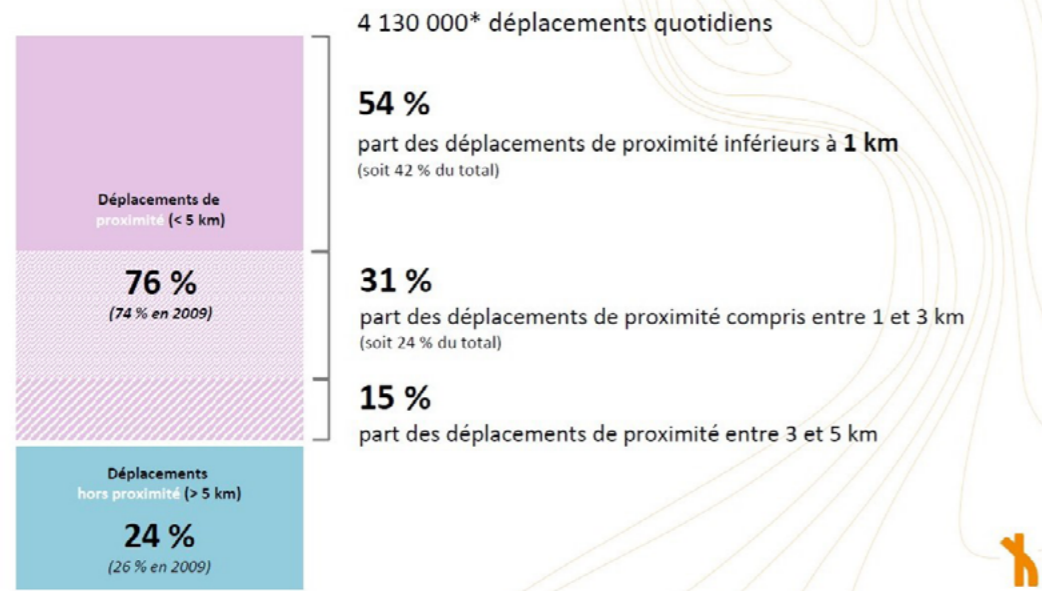
Strasbourg et le Bas-Rhin confrontés à l'autosolisme et à la pollution atmosphérique

L'enquête mobilité allégée (EMA) réalisée en 2019 par l'ADEUS dans le cadre du Grenelle des Mobilités a ainsi permis de quantifier et de caractériser la nature des flux métropolitains (ADEUS, 2020a)¹ : déplacements de proximité, de moyenne et de longue distance, ou liés aux polarités qui concentrent activités structurantes et emplois²... Sur la période 2009-2019, l'analyse de l'ADEUS révèle une augmentation de 3,95 à 4,29 millions des déplacements quotidiens dans le Bas-Rhin (+ 10,0 %), corrélée à une hausse de la mobilité individuelle : si les personnes déjà mobiles ne se déplacent pas davantage en 2019 qu'en 2009, la part de personnes immobiles a diminué par rapport à la précédente enquête ménage-déplacements (**Fig. A-1a**, p. 222). En outre, les déplacements de moins de cinq kilomètres sont majoritaires et gagnent en importance : tandis que les plus flux plus longs sont en légère baisse (- 2,0 %), trois déplacements sur quatre à l'échelle du département se font dans la proximité (+ 13,0 %) (ADEUS, 2020a)³. À ce titre, dans la continuité de son analyse précédente (ADEUS, 2014)⁴, l'ADEUS indique que la part des trajets de proximité reste minoritaire dans la distance totale parcourue : ils ne contribuent qu'au quart de celle-ci, avec quelque 4,4 millions de kilomètres par jour, la moitié effectuée en véhicule motorisé individuel. À l'inverse, les déplacements « métropolitains » de moyenne et longue distance représentent seulement le quart de déplacements quotidiens du Bas-Rhin, mais produisent plus des trois quarts de la distance totale parcourue chaque jour avec près de 13,8 millions de kilomètres. Autrement dit, ce sont les flux pendulaires issus des périphéries éloignées de Strasbourg qui ont l'impact le plus fort (**Fig. A-1a**, p. 222). Les déplacements métropolitains se répartissent spatialement de manière très hétérogène sur le département (**Fig. A-1b**, p. 223).

Il en ressort que Strasbourg et son Eurométropole jouent un rôle non négligeable dans le fonctionnement métropolitain multipolaire (ADEUS, 2020a)⁵. L'EMA a ainsi révélé que sur les 1135000 déplacements quotidiens des Bas-Rhinois de plus de cinq kilomètres (**Fig. A-1b**, p. 223) :

- 1 ADEUS (2020a). *Observatoire des mobilités 2020. Typologie des flux « métropolitains » et de moyennes et longues distances : enjeux et marges de manœuvre. Une analyse de l'enquête de mobilité de 2019*, 33 pp. [En ligne] consulté le 4 août 2022. URL : https://www.adeus.org/wp-content/uploads/12746_file_ema-metropolisation-ppt_final_2020_2.pdf.
- 2 L'on notera qu'il ne s'agit pas ici uniquement de déplacements motorisés individuels.
- 3 ADEUS (2020a). *Op. cit.*, p. 6.
- 4 ADEUS (2014). « L'usage de la voiture particulière au rythme des pendulaires ». In *Les Notes de l'ADEUS*, N°144, 8 pp, p. 4.
- 5 ADEUS (2020a). *Op. cit.*, p. 16.

La mobilité, encore une affaire de proximité



* Les proportions ont été calculées sur la base des 4 130 000 déplacements quotidiens internes au Bas-Rhin, pour des questions de comparabilité avec 2009.

La mobilité, encore une affaire de proximité

Des enjeux qui se concentrent principalement, mais pas exclusivement, sur les déplacements plus longs

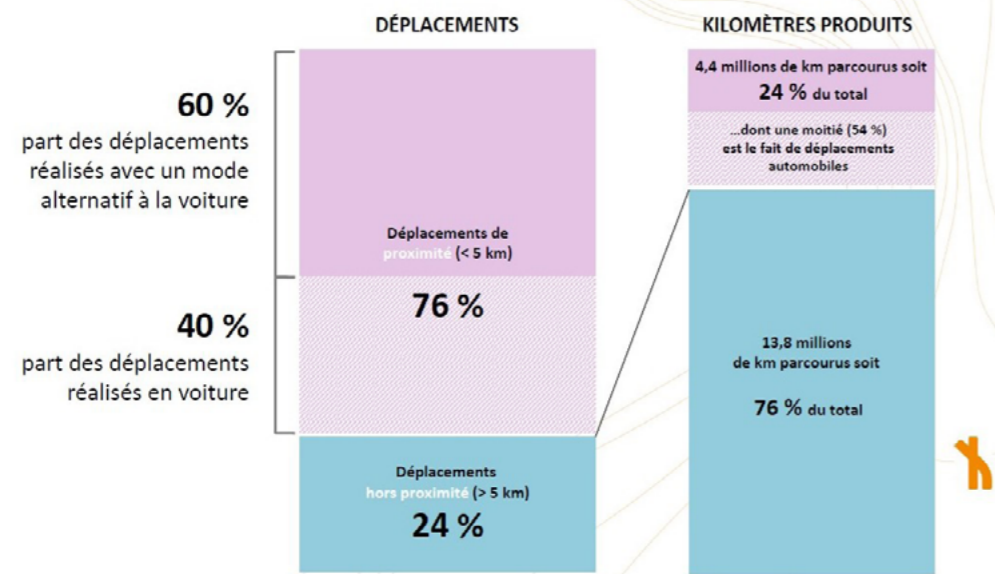
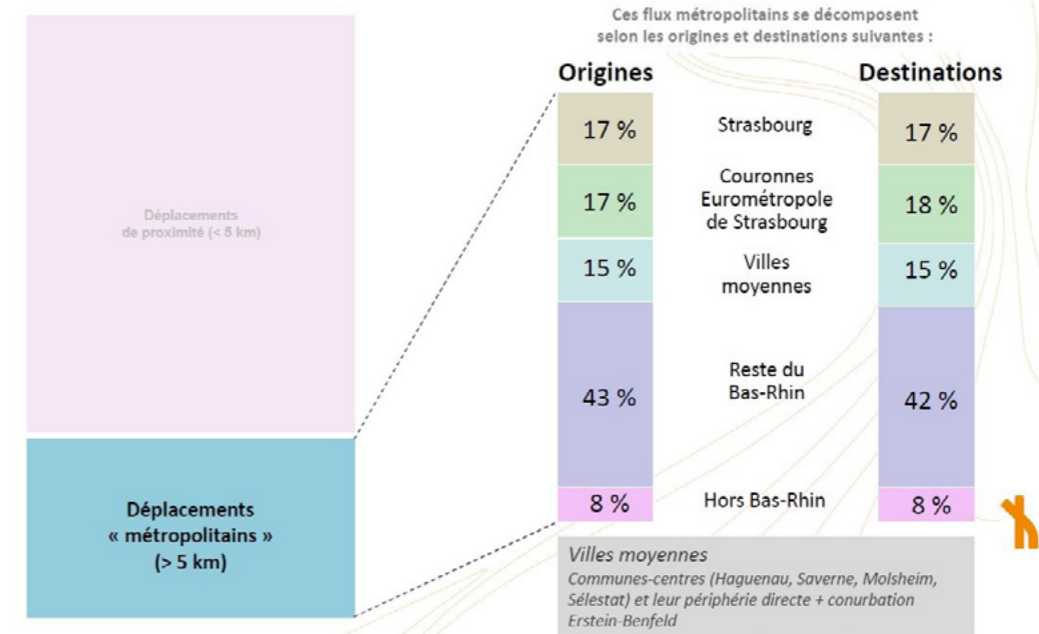


FIGURE A-1a Répartition des déplacements. © ADEUS (2019).

Les flux « métropolitains » et de moyennes et longues distances

Des flux complexes à déchiffrer et à organiser



Les flux « métropolitains » et de moyennes et longues distances

Dans le détail... des flux extrêmement hétérogènes

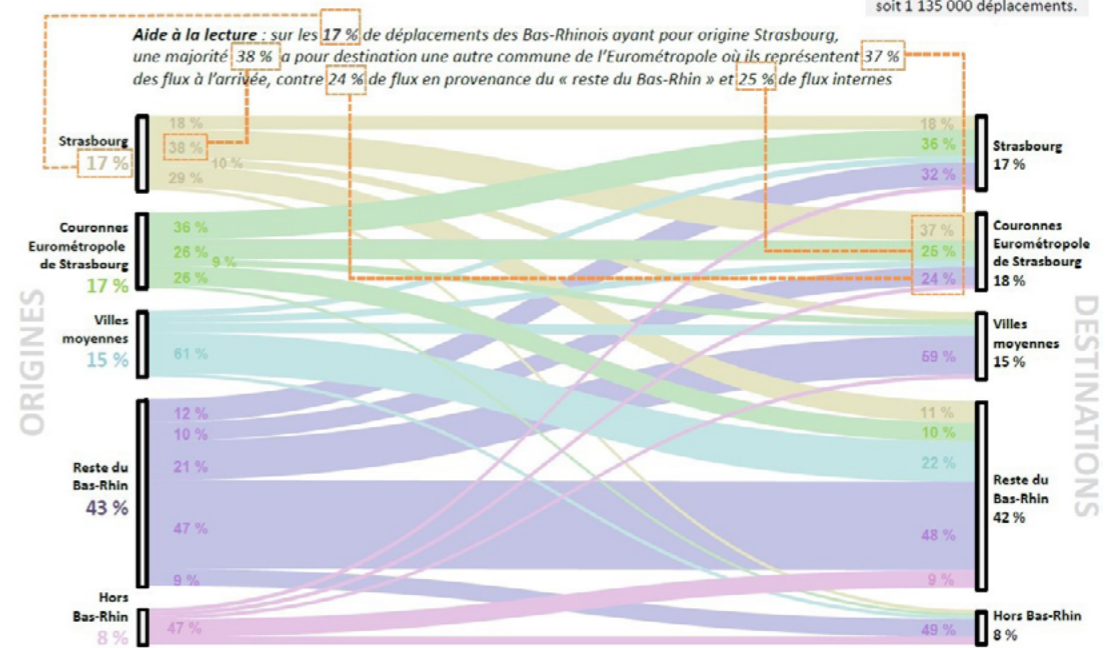


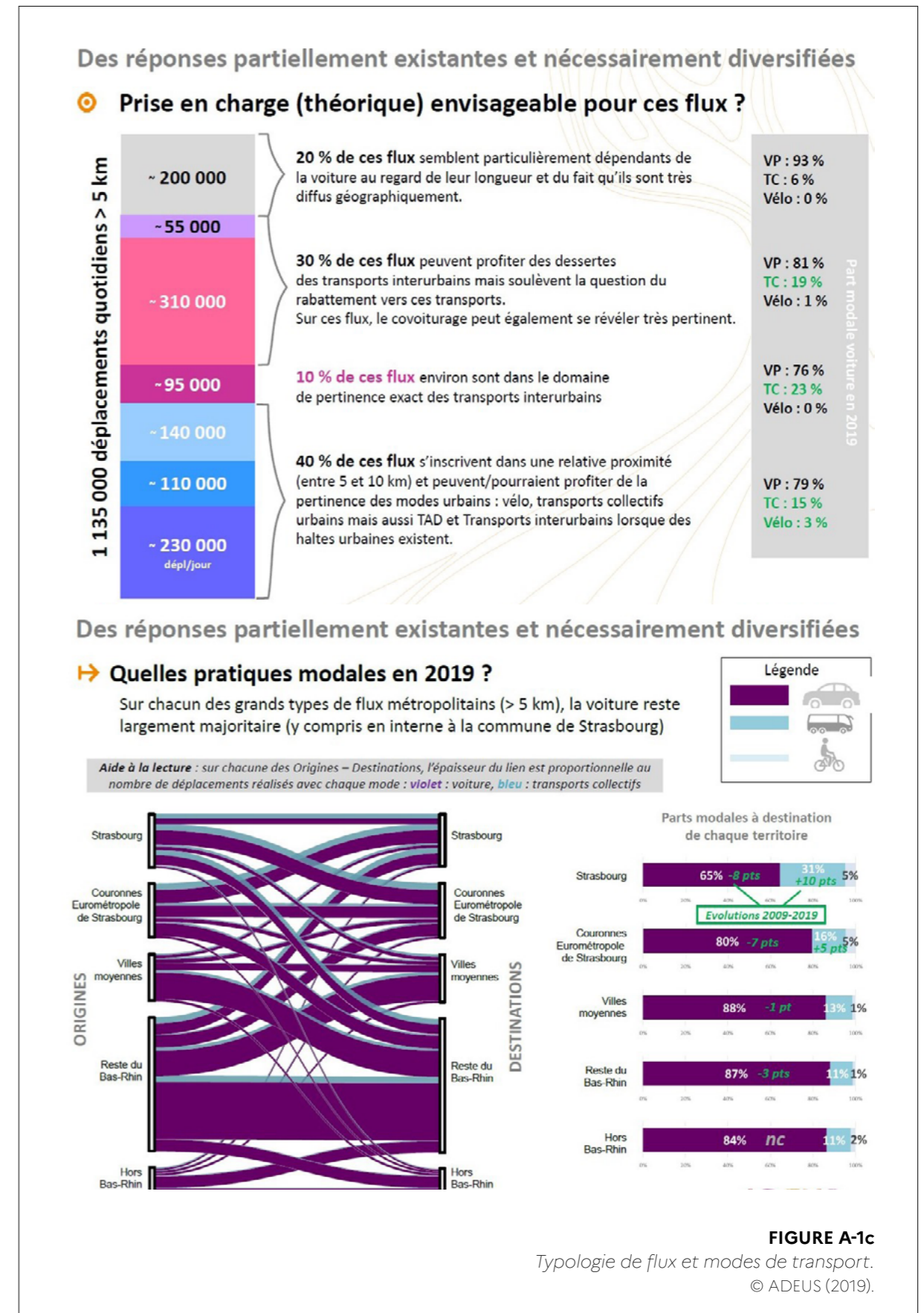
FIGURE A-1b Une spatialisation des flux. © ADEUS (2019).

- Près de cent quatre-vingt-douze mille (17,0 %) ont Strasbourg pour destination, et parmi ceux-là, 18,0 % sont internes à la commune, 36,0 % sont issus de l’Eurométropole, et quelques 32,0 % du reste du Bas-Rhin. Une poignée est en provenance des villes moyennes⁶.
- Près de deux cent quatre mille (18,0 %) ont les couronnes de l’Eurométropole pour destination, et parmi ceux-là, 25,0 % sont des flux internes. Environ 37,0 % proviennent de Strasbourg, 24,0 % du reste du Bas-Rhin, et moins de 10,0 % des villes moyennes du département.
- Près de quatre cent soixante-seize mille (42,0 %) ont de petites communes du Bas-Rhin pour destination. Sur ces déplacements, près de 11,0 % ont de Strasbourg pour origine, et 19,0 % des couronnes de l’Eurométropole.

À ce titre, l’étude propose une classification de ces flux métropolitains en sept types, suivant leur inscription spatiale et les marges de report théorique qui peuvent être envisagées pour les réduire. Une première catégorie rassemble les « déplacements inscrits dans une relative proximité (entre cinq et dix kilomètres) » (ADEUS, 2020a)⁷ et incluent (Fig. A-1c) :

- (1) Les flux internes aux polarités (près de deux cent trente mille déplacements par jour), dans la zone de pertinence des transports en commun urbains (TCU), de certains transports en commun interurbains (TCI), du vélo classique ou à assistance électrique (VAE).
- (2) Les flux en rabattement vers les pôles majeurs du système métropolitain strasbourgeois (entre cinq et dix kilomètres). Leur nombre (près de cent dix mille déplacements par jour) et leur ancrage à proximité de ces derniers les rendent potentiellement captables par des offres de TCU, TCI, de transport à la demande (TAD) ou du VAE.
- (3) Les autres flux extérieurs aux polarités (près de cent quarante mille déplacements par jour). Leur nombre et leur relative proximité avec des centralités secondaires ou périphériques permettent d’envisager leur potentiel rabattement vers les transports en commun urbains, voire interurbains, les offres à la demande ou encore le vélo à assistance électrique.

6 Définies par l’ADEUS comme les **communes-centres** (Haguenau, Saverne, Molsheim, Sélestat) et leur périphérie directe, ainsi que la conurbation Erstein-Benfeld.
 7 ADEUS (2020a). *Op. cit.*, p. 20.



Une seconde catégorie concerne les «flux longue distance (supérieurs à dix kilomètres) massifiés ou pouvant l'être» (ADEUS, 2020a)⁸ grâce aux transports publics interurbains, qui comptent parmi eux (Fig. A-1c, p. 225) :

- (4) Les flux interurbains (près quatre-vingt-quinze mille déplacements par jour), entre polarités (y compris les couronnes de l'Eurométropole de Strasbourg) qui sont en théorie desservies par une offre de TCI.
- (5) Les flux radiaux en lien avec un pôle à l'origine ou destination du déplacement et un secteur périurbain (près de trois cent dix mille déplacements par jour). La couverture des offres de TCI pour ces flux reste très variable.

Une dernière catégorie groupe de deux autres types de flux (ADEUS, 2020a)⁹ (Fig. A-1c, p. 225) :

- (6) Les flux de la grande accessibilité (près quatre-vingt-quinze mille déplacements par jour) en lien avec le pôle strasbourgeois, pour lesquels le train est une option de rabattement pertinente.
- (7) Les flux diffus de longue distance (près de deux cent mille déplacements par jour), qui intègrent ceux liés au tourisme et pour lesquels une alternative à l'automobile reste difficile à trouver.

Bien que de manière générale l'on assiste sur la période 2009-2019 à l'augmentation des déplacements effectués en transport en commun ou à vélo, l'analyse proposée par l'ADEUS à travers la quantification et la caractérisation de ces flux montre tout de même qu'au regard de la pratique modale des flux métropolitains, l'automobile demeure de loin le mode privilégié, y compris pour les déplacements internes à la Commune de Strasbourg (Fig. A-1c, p. 225).

L'automobile, un mode dont on a du mal à se passer

Le financement des projets de voiries par l'Eurométropole : des investissements encore importants, mais en transition

Ce n'est donc pas une surprise si les projets de voiries conservent une place importante dans la dynamique alsacienne et strasbourgeoise d'aménagement du territoire. Le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de l'Eurométropole de Strasbourg¹⁰ en est un exemple. Le volet déplacements de son programme d'orientations et d'actions (POA), en particulier, identifie les objectifs différenciés de la politique des mobilités sur les territoires métropolitains. Pour les communes périphériques, il aspire ainsi à réduire l'usage individuel de l'automobile au profit d'alternatives en modes actifs ou en transport en commun (PLUi-POA, 2019a)¹¹. En dehors du cœur de métropole, au sein de l'espace métropolitain, il prévoit le maillage des réseaux structurants de transport en commun et de vélo (PLUi-POA, 2019a)¹². En son sein, il entend trouver un équilibre entre la désaturation des réseaux structurants et la pression exercée sur le stationnement de surface¹³ en vue notamment de maintenir les familles dans le centre-ville dense (PLUi-POA, 2019a)¹⁴. Le document propose non plus seulement le développement en silo de chaque mode de transport, mais une vision d'ensemble du «système multimodal de déplacements» (PLUi-POA, 2019a)¹⁵, portée par le développement d'un saut d'offre dans les alternatives aux mobilités carbonées individuelles en réponse aux enjeux de l'autosolisme, de l'allongement des distances parcourues en voiture et l'intensification des modes de vie mobiles. Au regard de la transition entre le Plan de déplacements urbains (PDU) précédent — construit autour du tramway et de son bouquet d'infrastructures (PDU, 2000)¹⁶ — et celui ayant cours actuellement, élaboré autour d'une offre de services aux usagers (PLUi-POA, 2019a)¹⁷, les politiques métropolitaines en matière de déplacements sont ainsi clairement passées d'une vision d'ingénierie des transports vers une perspective d'ingénierie de la mobilité.

À ce titre, le nouvel exécutif écologiste a dévoilé en conseil eurométropolitain son plan pluriannuel d'investissement (PPI) pour la durée du mandat 2021-2026 (EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG,

10 La **démarche du PLUi** a été lancée par la Communauté urbaine de Strasbourg. Le document final a été approuvé en décembre 2016, après que la CUS ait été élevée au rang d'Eurométropole. L'élargissement du périmètre métropolitain à cinq nouvelles communes en 2017 a fait l'objet d'une révision du PLUi approuvée le 27 septembre 2019. Par souci de cohérence entre les différents documents de planification territoriale, le nouveau document intègre le programme local de l'habitat (PLH) et le plan de déplacements urbains (PDU) via les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) et le programme d'orientations et d'actions (POA) du PLUi.

11 EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG (2019a). *Programme d'orientations et d'actions déplacements*, pp 163-282, p. 165.

12 *Idem*, p. 167.

13 Comprendre le **stationnement dans l'espace public**, à la différence du stationnement en ouvrage.

14 EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG (2019a). *Op. cit.*, p. 168.

15 *Idem*.

16 COMMUNAUTÉ URBAINE DE STRASBOURG (2000). *Plan de déplacements urbains*, 96 pp.

17 EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG (2019a). *Op. cit.*, p. 169.

8 ADEUS (2020a). *Op. cit.*, p. 20.

9 *Idem*.

2021)¹⁸. Ce document détaille les différents projets d'investissements retenus par l'équipe de Pia Imbs pour un montant de 1,50 milliard d'euros. Dotée de 200 millions de plus que le PPI précédent, cette enveloppe regroupe d'une part 1,32 milliard d'euros de crédits pluriannuels, et d'autre part 30 millions de crédits annuels, soit 180 millions d'euros sur la durée de l'exercice. En plus de poursuivre la mise en œuvre des programmes décidés lors du mandat précédent, il dresse un état des lieux des montants mis à disposition, à l'échelle du mandat, pour différentes thématiques : mobilité, espaces publics et naturels (565 millions d'euros soit 43,0 % de l'enveloppe), urbanismes et territoires (259 millions d'euros), développement économique (173 millions d'euros), patrimoine bâti et ressources logistiques (123 millions d'euros), sport (100 millions d'euros) et autres (100 millions d'euros). La « *révolution des mobilités* » figure ainsi en première place des priorités de la Métropole en matière de poste d'investissement avec plus d'un demi-milliard d'euros affectés contre 350,7 millions d'euros pour l'exercice 2014-2019 (soit 61,0 % d'augmentation). Les sommes allouées financent ainsi :

- Le développement de l'offre de transport en commun (153,4 millions d'euros) par l'ouverture de trois nouvelles lignes de tramway vers le nord de l'agglomération, vers l'ouest, et entre la gare centrale et les institutions européennes au Wacken (100 millions d'euros jusqu'en 2026, et 20 millions d'euros en 2027), l'extension de la ligne G de BHNS entre la gare centrale et la Cité Rotterdam (7,1 millions d'euros) et l'achèvement du TSPO (24 millions d'euros, dont 13 millions pour la transformation de l'échangeur de HautePierre). Ces investissements incluent également le financement par l'Eurométropole de Strasbourg du réseau express métropolitain européen (REME) en lien avec la Région Grand Est, ainsi que des voies cyclables connexes aux projets de tramway. Un solde du mandat précédent (28,6 millions d'euros) comprend les opérations de voirie et de pistes cyclables ainsi que les extensions du tramway vers Kehl, la Robertsau et Koenigshoffen.
- Le déploiement de pistes cyclables classiques et de zones piétonnes par la transformation de la voirie (150 millions d'euros), et la politique vélo (9 millions d'euros) dont l'enveloppe regroupe l'aide à l'acquisition de vélos à assistance électrique, l'installation d'arceaux et d'abris sur l'Eurométropole.
- En matière de voirie, plusieurs postes d'investissements sont identifiés. Un premier est destiné à la voirie spécifique (48,7 millions d'euros) et comprend le solde des travaux de la rue du Péage dans la zone portuaire, de la rocade sud, et de la zone commerciale nord

(Fig. A-2b, p. 231). Figurent également l'aménagement des abords du stade de la Meinau, l'entretien des voiries du port ainsi que la requalification de la M35 en boulevard urbain. Un second poste recouvre les travaux de voirie spécifiques aux communes (28,3 millions d'euros) en vue d'améliorer l'accessibilité et fluidifier le trafic de la zone commerciale Sud et d'aménagement de la RD1083 à Fegersheim. En outre, le transfert de compétences sur certaines routes départementales et nationales prévoit les coûts d'entretien de ces routes (39 millions d'euros). La mise en place d'une zone à faibles émissions mobilité (ZFE) intègre les aides à l'acquisition de véhicules pour les particuliers, ainsi que la signalétique routière (35,7 millions d'euros). L'ensemble de ces programmes capitalisent ainsi près de 151,7 millions d'euros.

Ainsi, les objectifs annoncés tournés vers le développement de modes alternatifs à l'automobile se traduisent concrètement par un rééquilibrage des crédits d'investissement intercommunaux. L'automobile conserve malgré tout une part conséquente de ces financements, bien que la politique ne soit plus à la création de nouveaux tronçons viaires. Cette primauté du mode automobile se perçoit également sur les isochrones produites par l'ADEUS pour mettre en lumière le degré d'accessibilité des espaces du bassin strasbourgeois pour chaque mode de transports (Fig. A-3, p. 233) :

Dans ce domaine, vitesse, autonomie, liberté de mouvement, faibles contraintes externes sont les principaux facteurs expliquant la qualité d'une offre de transport. Or, la voiture est bien souvent la plus efficace dans la plupart de ces domaines. C'est bien cette raison qui fait qu'elle reste aujourd'hui le levier central de l'organisation quotidienne d'une majorité de ménages.

(ADEUS, 2020b)¹⁹

À l'ouest du territoire eurométropolitain en particulier, les projets de voiries continuent à voir le jour, faute d'avoir maintenu à destination du Kochersberg et du piémont vosgien²⁰ les infrastructures ferroviaires préexistantes, ou d'avoir réussi à mener à leur terme la construction de nouveaux projets

18 EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG, Direction des finances et de la programmation (2021). *Zoom sur les investissements de l'Eurométropole de Strasbourg*, 16 pp.

19 ADEUS (2020b). « Une accessibilité, des accessibilités ? ». In *Les Notes de l'ADEUS*, N°313, 8 pp, p. 3.

20 Alors que Strasbourg est capitale du *Reischland Elsass-Lothringen* (1871-1918), l'Empire encourage grâce à un ensemble de subventions **la création de lignes de chemin de fer d'intérêt local**. Ce réseau subsidiaire — le *Nebenbahn* — dispose d'un écartement métrique des rails, alors que le *Reischbahn* a un écartement des voies de 1,44 mètre. À ce titre, les véhicules du *Nebenbahn* peuvent emprunter les infrastructures du réseau urbain. L'ouest strasbourgeois est desservi à partir de 1887 par une ligne Strasbourg-Truchtersheim de quinze kilomètres, puis par une ligne de vingt et un kilomètres à destination de Westhoffen. Une ligne Strasbourg-Ottrott via Obernai ouvre en 1930. L'exploitation de ces lignes va connaître des hauts et des bas durant XX^e, jusqu'à leur fermeture progressive dans les années 1950 au profit de lignes interurbaines de cars.

ARCHIVES DE LA VILLE ET DE L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG (2017). *En voiture ! 140 ans de CTS, exposition*. [En ligne] consulté le 5 août 2022. URL : <https://archives.strasbourg.eu/expositions/exposition-en-voiture-ans-de-cts-24/n:335>.

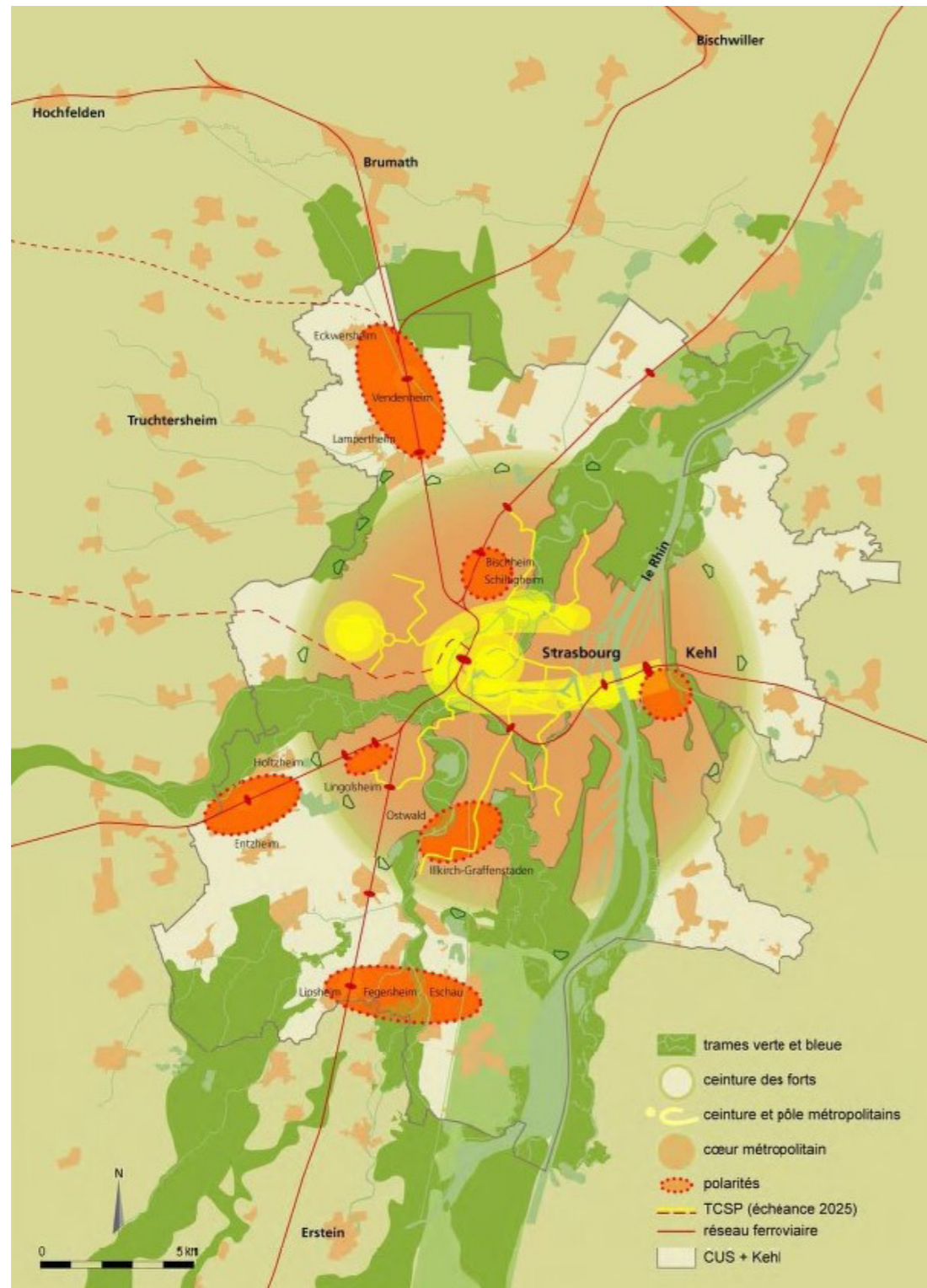


FIGURE A-2a
 Les grands principes d'aménagement de la stratégie territoriale Strasbourg Deux-Rives.
 © VILLE ET COMMUNAUTÉ URBAINE DE STRASBOURG, VILLE DE KEHL (2009).

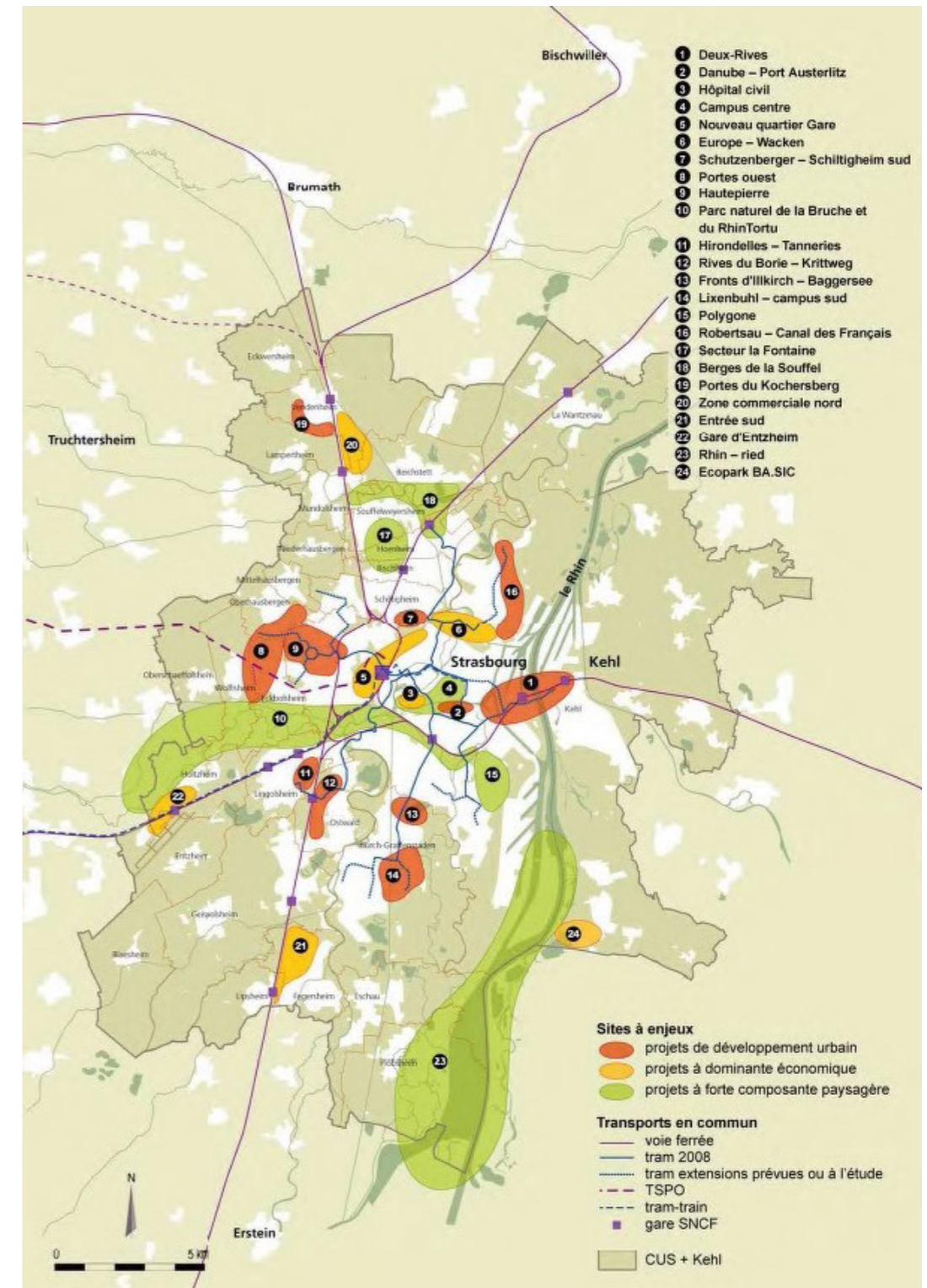


FIGURE A-2b
 La stratégie territoriale Strasbourg Deux-Rives : sites à enjeux et projets structurants.
 © VILLE ET COMMUNAUTÉ URBAINE DE STRASBOURG, VILLE DE KEHL (2009).

Le contournement ouest de Strasbourg (COS), entre dissensions et opportunités

C'est le cas de la réalisation de l'autoroute A355, plus connue sous les noms de grand contournement ouest (GCO) ou de contournement ouest de Strasbourg (COS). Cet « *axe autoroutier envisagé depuis les années 1970* » (VERGNE, 2017)²¹ constitue l'un des projets routiers les plus contestés de la région. Il a pour objectif de résoudre le problème de la saturation aux heures de pointe du tronçon de l'autoroute A35 (Fig. A-4, p. 235). Cette « *deux fois, trois voies* » traverse en effet Strasbourg en son cœur, du nord au sud, et est conçue à l'origine pour pouvoir absorber un trafic routier journalier compris entre cinquante mille et quatre-vingt mille véhicules. Elle est toutefois rapidement devenue l'un des axes autoroutiers les plus fréquentés de France : régulièrement congestionnée, elle accueille en moyenne cent soixante mille véhicules par jour, dont un dixième de poids lourds. La congestion qui en découle est l'objet du mécontentement chronique des usagers de l'infrastructure (rallongement des temps de parcours, gaspillage de carburants...) autant que des riverains au sujet des dépassements réguliers des seuils de pollution de l'air. Le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU) prévoyait ainsi dès 1973 ce problème de saturation de l'A35 et proposait la construction d'un tronçon complémentaire à l'ouest de l'agglomération strasbourgeoise, de même qu'un ensemble de rocade et de pénétrantes autoroutières destinées à aménager et moderniser le territoire de l'agglomération strasbourgeoise grâce à l'automobile (BADARIOTTI, 1996)²². Bien que consensuel au départ²³, le projet de contournement, très sensible aux configurations politiques au pouvoir, sera toutefois long à être mis en œuvre et évoluera jusqu'à devenir l'objet d'une forte opposition locale. Entre 2008 et 2012, le projet est ainsi remis dans les cartons. En effet, l'opposition socialiste strasbourgeoise tire profit du GCO dans le cadre des élections municipales de 2008 en cela que le projet permet, d'une part, de se rapprocher du groupe des verts, et d'autre part de structurer la critique des actions menées par la majorité KELLER. Arrivés à la tête de la Municipalité et de la CUS, les socialistes Roland RIES et Jacques BIGOT mettent fin à l'alignement des collectivités en faveur du projet. En 2012, l'élection de François HOLLANDE conduit à la non-parution du décret d'attribution de concession, « *ce qui est perçu à Strasbourg, comme un abandon du projet par*

- 21 VERGNE, O. (2017). « La contestation des projets d'infrastructures de transport : l'exemple du Grand Contournement Ouest (GCO) de Strasbourg ». In *Revue Géographique de l'Est*, vol. 57, N°3-4, « Infrastructures et espaces urbains en transition ». [En ligne] consulté le 5 août 2022. URL : <https://journals.openedition.org/rge/7227?lang=de>.
- 22 BADARIOTTI, D. (1996). « Projet politique et urbanisme : le Strasbourg de Pierre Pflimlin (1959-1983) ». In *Espace Géographique*, tome 25, N°1, pp 53-64.
- 23 Entre 2001 et 2008, **une première phase voit ainsi une avancée rapide du projet**. Fabienne KELLER, Philippe RICHERT et Adrien ZELLER – ténors locaux de centre-droit – sont convaincus de son utilité pour l'économie alsacienne et sont favorables à la réalisation du tronçon. L'unité affichée de la Ville de Strasbourg, du Conseil Général du Bas-Rhin et du Conseil Régional d'Alsace contribue à l'accélération des procédures par les services centraux : le Comité interministériel d'aménagement du territoire le classe parmi les projets prioritaires à long terme en 2003, tandis que la Commission nationale du débat public opte pour passer outre l'organisation d'un débat public local sur la question en 2005. Localement, en 2006, le SCOTERS intègre la réalisation imminente de l'infrastructure, qui bénéficie en 2008 d'une déclaration d'utilité publique précisant l'urgence de sa construction. Les travaux sont prévus l'année suivante, et son inauguration devait se faire initialement en 2012.

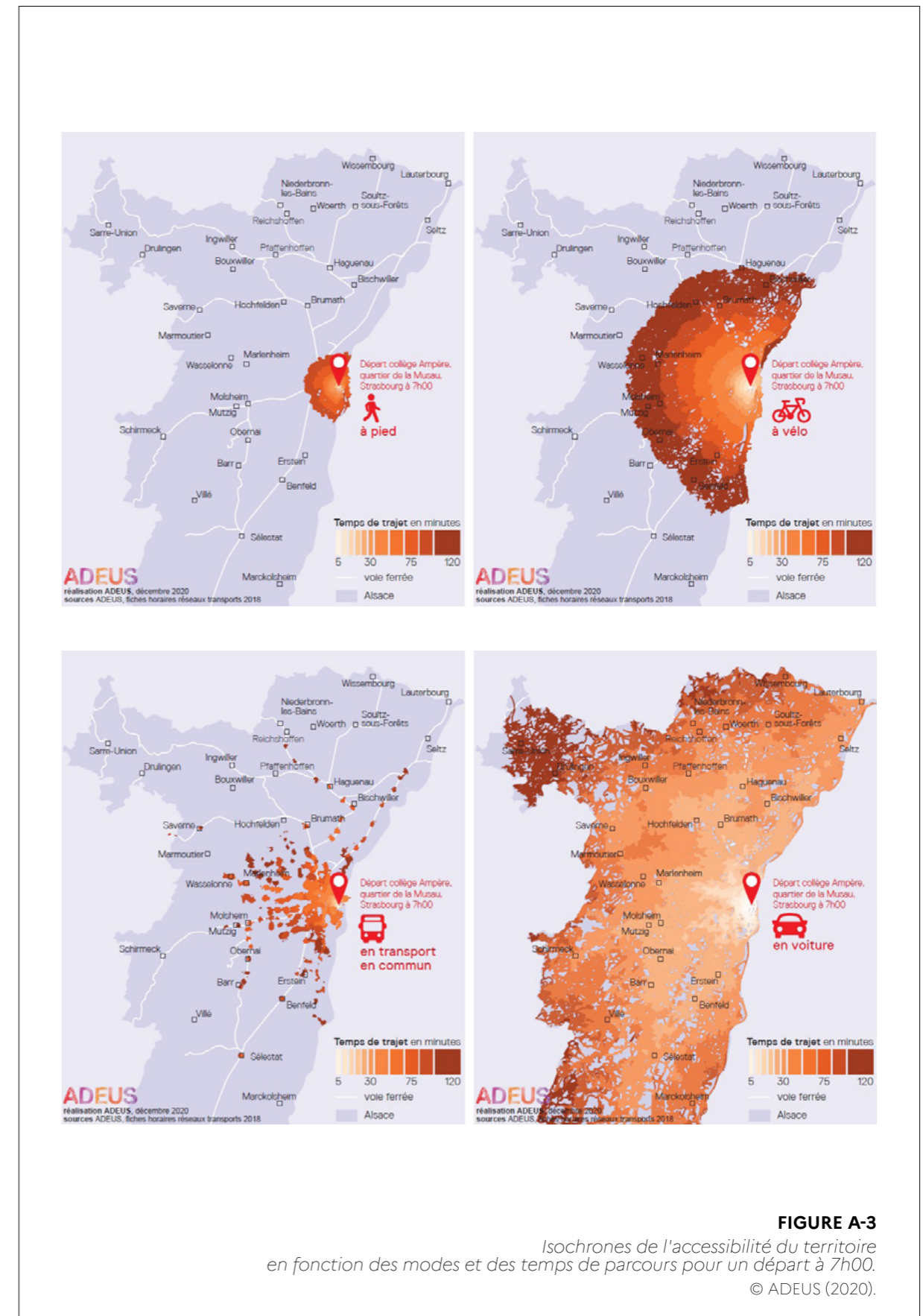


FIGURE A-3
Isochrones de l'accessibilité du territoire
en fonction des modes et des temps de parcours pour un départ à 7h00.
© ADEUS (2020).

l'État» (VERGNE, 2017)²⁴. Un nouveau revirement intervient pourtant peu de temps après, lorsque la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) du Bas-Rhin se lance dans un intense travail de pression et d'influence pour infléchir la position de l'opinion et des pouvoirs publics locaux sur la question du GCO. Elle développe pour cela une stratégie en quatre points :

- La CCI mobilise dans un premier temps le patronat local qu'elle représente pour qu'il s'exprime en faveur de la réalisation du contournement;
- Elle se lance ensuite dans une campagne d'information et de sensibilisation quant aux avantages économiques potentiels de l'infrastructure pour la métropole strasbourgeoise;
- Elle rapproche par ailleurs le GCO et sa concrétisation des enjeux de qualité de l'air et de santé publique, auxquels sont confrontés les riverains de l'A35 congestionnée;
- Enfin, la chambre consulaire propose un redimensionnement du projet d'une « deux fois trois voies » à une « deux fois deux voies », et lui associe la requalification en boulevard urbain pacifié de l'autoroute A35 avec des aménagements spécifiques pour les transports en commun ou le covoiturage.

Prenant le contrepied de sa majorité écologiste et socialiste, le président de l'Eurométropole Robert HERRMANN est convaincu par ces arguments, et appuie la réalisation du grand contournement ouest de Strasbourg (GCO) :

Si l'on veut limiter la venue dans la ville des autosolistes... Puisque l'on ne veut plus d'embouteillages et que l'on a ce problème de pollution gigantesque qu'il nous faut combattre parce que nous serons condamnés solidairement avec l'État [...] il faut que l'on apporte une réponse. Cette réponse, c'est le GCO, avec évidemment, un discours et des gens qui ne s'écoutent pas, ou en tout cas pas suffisamment. [...] Et en l'occurrence, le GCO est un mal nécessaire si l'on veut garder cette dynamique économique, et si l'on veut diminuer le niveau de pollution.

(HERRMANN, 2021)²⁵

Ce nouveau support politique permet de relancer la démarche de projet. Au regard des enjeux économiques liés au GCO, la Communauté urbaine de Strasbourg s'engage à participer au cofinancement à la même hauteur que la Région et le Département, à condition que cet apport ne serve strictement

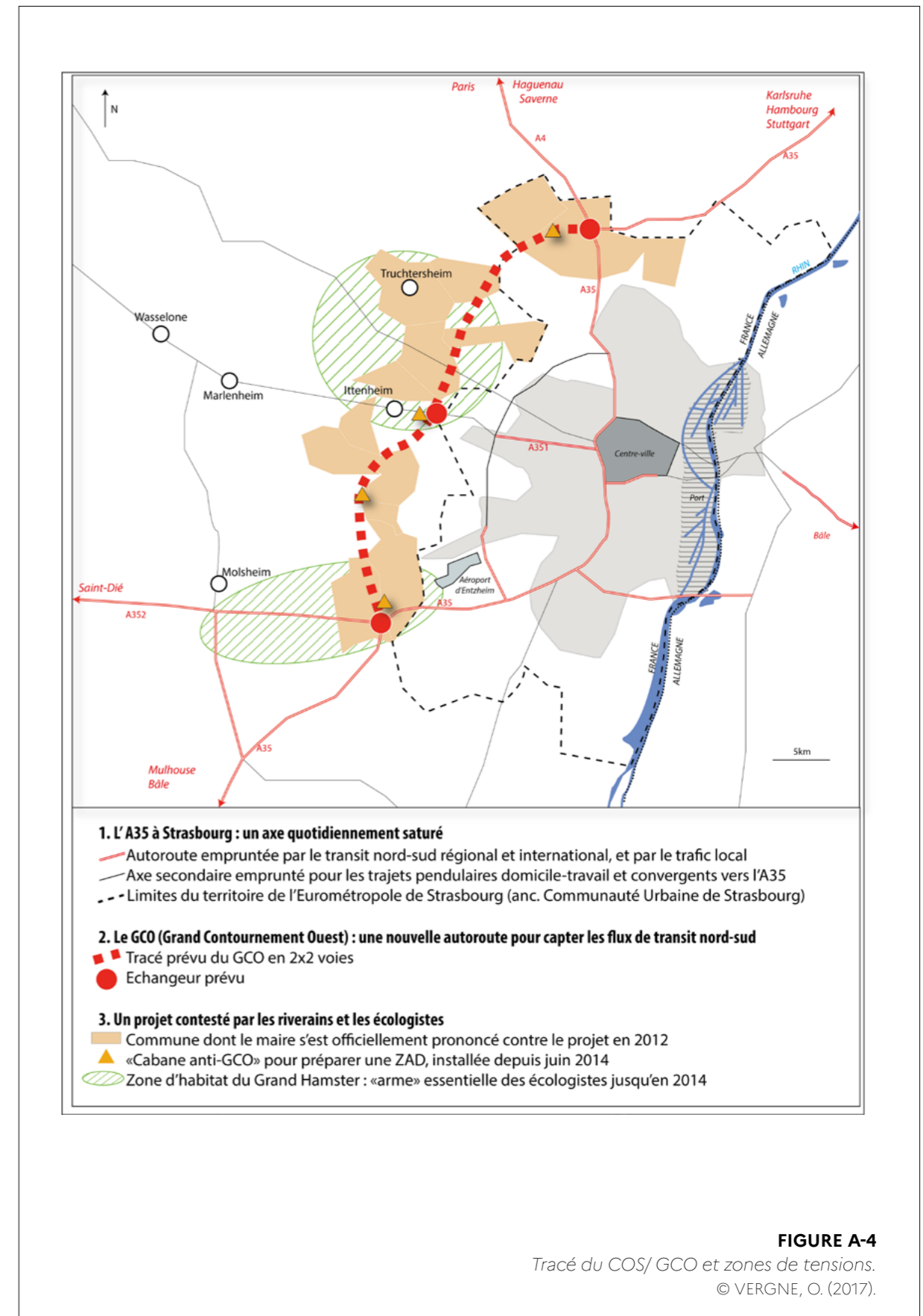


FIGURE A-4
Tracé du COS/ GCO et zones de tensions.
© VERGNE, O. (2017).

24 VERGNE, O. (2017). *Op. cit.*

25 Entretien avec Robert HERRMANN. Propos recueillis le 24 mars 2021. Cf. Tome 2, Annexe 02], p. 143.

qu'au réaménagement de l'A35 en boulevard urbain. Celui-ci constitue par ailleurs une opportunité de développement pour l'agglomération : l'autoroute urbaine commande en effet une réserve foncière importante qui ne pouvait jusqu'alors être urbanisée en raison des nuisances sonores générées par la circulation automobile, notamment au niveau de l'arrière-gare qui catalyse les projets, les fantasmes et les échecs :

Lorsque Fabienne KELLER... Je ne dis pas ça parce qu'elle est de droite, mais je pense que le plus gros échec de son mandat, c'est de ne pas avoir été visionnaire sur l'aménagement de la gare au moment du TGV. Et cela fait que nous sommes maintenant engoncés de telle sorte qu'il n'y a plus que l'autoroute qui permette de traiter de la gare basse.

(HERRMANN, 2021)²⁶

Malgré cette condition, les verts quittent la majorité. En 2014, l'appel d'offres pour le GCO, désormais connu sous le nom de contournement ouest de Strasbourg, est lancée. Les entreprises Vinci Autoroutes et Sanef obtiennent la concession en 2016 en contrepartie du financement intégral de sa construction (DÉCRET N°2016-72, 2016)²⁷. Le tronçon de vingt-quatre kilomètres de deux fois deux voies se développe entre Vendenheim au nord de l'Eurométropole et Innenheim, au sud-ouest du périmètre métropolitain, et relie comme prévu les autoroutes A4 et A35/A352. Le tracé retenu — à travers les riches paysages agricoles du Kochersberg et deux zones de protection spéciale du grand hamster d'Alsace — nécessite la création de deux échangeurs, de deux viaducs et d'une tranchée couverte. Le support politique d'une partie de l'équipe exécutive explique l'inscription du COS au titre des projets à réaliser dans le cadre du Grenelle des Mobilités. Malgré les oppositions nourries d'élus municipaux des communes rurales dont le ban est traversé par l'infrastructure, d'associations de protection de la nature ou d'habitants, en dépit de l'installation d'une zone à défendre (ZAD) et bien que les nombreuses démarches judiciaires lancées à l'encontre du projet ou de ses porteurs, l'autoroute A355 est finalement inaugurée en décembre 2021.

Une difficile coordination entre acteurs sectoriels, territoriaux et l'État

Le TSPO : un projet de bus à haut niveau de service (BHNS) « dévoyé » par l'État pour décongestionner la M351 et la RN4

Le secteur ouest de l'aire métropolitaine strasbourgeoise au nord de Molsheim est le seul à ne pas être équipé d'une desserte ferroviaire. Il représente aujourd'hui un bassin de population de près de cinquante mille habitants dont vingt mille actifs pour lequel une majorité des déplacements s'effectue en voiture. Ainsi, depuis Strasbourg, l'accessibilité du Kochersberg et des communes de la Mossig s'effectue quasi exclusivement par l'axe routier M351-RN4-RD1004. (Fig. A-5, p. 239). Aujourd'hui, aux heures de pointe du matin et du soir, ces tronçons sont régulièrement saturés et le trafic reste intense tout au long de la journée : entre vingt et un mille et cinquante-cinq mille véhicules par jour pour la première, entre dix-huit mille et vingt-quatre mille véhicules par jour pour les RN4-RD1004. Dès les années 2000, un projet va toutefois voir le jour sous l'égide du président du Conseil départemental du Bas-Rhin Philippe Richert, pour lutter contre les phénomènes de congestion sur l'axe reliant Wasselonne à Strasbourg : le Transport en site propre de l'ouest strasbourgeois (TSPO). Celui-ci évolue en 2010 vers une solution de ligne de bus à haut niveau de service en site propre (BHNS), économique à mettre en œuvre dans un contexte périurbain et rural. L'ADEUS souligne à ce titre que le projet de TSPO est « une première [...] à l'échelle nationale d'un BHNS en milieu périurbain de faible à moyenne densité » (ADEUS, 2013)²⁸. L'objectif est de proposer une alternative crédible à l'autosolisme par la mise en place d'une offre de service étendue (plus d'allers-retours quotidiens, augmentation de la fréquence et cadencement des dessertes aux heures de pointe, réduction et fiabilisation du temps de trajet) et l'amélioration des conditions de circulation des cars sur les vingt-cinq kilomètres de lignes interurbaines existantes. La ligne interurbaine 230 opérée par la Compagnie des Transports du Bas-Rhin (CTBR) entre Strasbourg et Wasselonne est en effet la plus empruntée de l'ensemble du réseau avec quatre cent quatre-vingt mille voyageurs en 2014 et six cent vingt-deux mille passagers en 2019 (CEA, 2021)²⁹.

Le projet reste toutefois complexe à caler, et sa mise en œuvre est soumise, d'une part, à l'évolution du projet du GCO — qui croise son tracé au niveau de la route nationale 4 (RN4), à l'ouest d'Innenheim — et d'autre part à l'intervention de différents acteurs et à des transferts de compétences au gré des évolutions de leur périmètre d'action :

- Le Département du Bas-Rhin, initiateur du projet, est compétent sur les questions de voirie. Depuis 2012, il poursuit les aménagements de la route départementale 1004 (RD1004) afin

26 Entretien avec Robert HERRMANN. Cf. Tome 2, Annexe 02J, p. 147.

27 DÉCRET N°2016-72 du 29 janvier 2016 approuvant la convention de concession passée entre l'État et la société concessionnaire de l'autoroute de contournement ouest de Strasbourg pour le financement, la conception, la construction, l'entretien, l'exploitation et la maintenance de l'autoroute A 355, autoroute de contournement ouest de Strasbourg, ainsi que le cahier des charges annexé à cette convention. URL : <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000031941189/#:text=Dans%20les%20r%C3%A9sum%C3%A9s,-D%C3%A9cret%20n%C2%B0%202016%2D72%20du%2029%20janvier%202016%20approuvant,autoroute%20A%20355%2C%20autoroute%20de.>

28 ADEUS (2013). « Articulation urbanisation / TSPO : d'un projet de transport vers un projet de territoire entre Wasselonne et Strasbourg ». In *Les expertises de l'ADEUS*, 60 pp, p. 6.

29 URL : [http://infochantiers68.haut-rhin.fr/tspo-un-projet-de-mobilite-phare-pour-la-cea/.](http://infochantiers68.haut-rhin.fr/tspo-un-projet-de-mobilite-phare-pour-la-cea/)

de fiabiliser la régularité du temps de trajet des cars de la CTBR, et d'augmenter la fréquence de desserte (voies dédiées, feux tricolores de régulation du trafic). Il intervient également dans la réalisation de parkings relais (P+R) aux entrées de Wasselonne et Marlenheim au niveau de certains arrêts de la ligne 230, connectés par ailleurs aux pistes cyclables locales. Jusqu'au 31 décembre 2018, le Conseil Général était également autorité organisatrice du transport interurbain de voyageurs par cars, compétence transférée au titre de la loi NOTRe à la Région. En 2021, les Départements du Bas-Rhin et du Haut-Rhin fusionnent pour former la Collectivité européenne d'Alsace (CEA). Celle-ci reste compétente pour la construction et l'entretien des routes départementales et des autoroutes et poursuit le projet en ce sens (CEA, 2021)³⁰.

- L'État est en charge de la réalisation du site propre entre Ittenheim et l'autoroute A35 à Strasbourg, sur les tronçons de la RN4 et de l'A351 (DRÉAL GRAND EST, 2019)³¹.
- L'Eurométropole de Strasbourg s'occupe des aménagements sur la partie du tracé inscrite sur son ressort territorial, de la sortie de l'autoroute à la gare routière des Halles dans le centre-ville. Toutefois, au 1er janvier 2021, l'A351 est transférée à l'Eurométropole et devient la M351 (Eurométropole de Strasbourg, 2020)³². Il appartient dès lors à l'intercommunalité de réaliser le site propre, pour lequel sont prévues l'intermodalité car-tramway de la station Paul Eluard à HautePierre, et l'aménagement d'un pôle d'échange multimodal au Parc des Forges à Koenigshoffen.
- La Région Grand Est, qui devient à partir de 2019, autorité organisatrice de mobilité durable en charge du transport interurbain de voyageurs (TER et cars), prend le relais du Conseil général du Bas-Rhin sur cette question.
- Les cinq Communes traversées — Wasselonne, Marlenheim, Furdenheim, Handschuheim et Ittenheim — interviennent également dans la réalisation et le financement du projet.

Ces différents changements d'acteurs contribuent à ralentir le projet, surtout sur la section du tracé relevant anciennement de l'État. Ce dernier décide par ailleurs unilatéralement de modifications sur les tronçons dont il a la charge, sans nécessairement en avertir l'autorité environnementale. Les documents

30 URL : <http://infochantiers68.haut-rhin.fr/tspo-un-projet-de-mobilite-phare-pour-la-cea/>.

31 DRÉAL GRAND EST (2019). *Lettre d'information du projet : aménagement multimodal de l'axe A351-RN4 pour un transport en commun en site propre — entrée ouest de Strasbourg*, 4 pp.

32 EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG (2020). *Motion au Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg du vendredi 18 décembre 2020 : le transfert du réseau routier national non-concédé (A35)*. [En ligne] consulté le 10 août 2022. URL : <https://www.strasbourg.eu/-/le-transfert-du-r%C3%A9seau-routier-national-non-conc%C3%A9d%C3%A9-a35->.

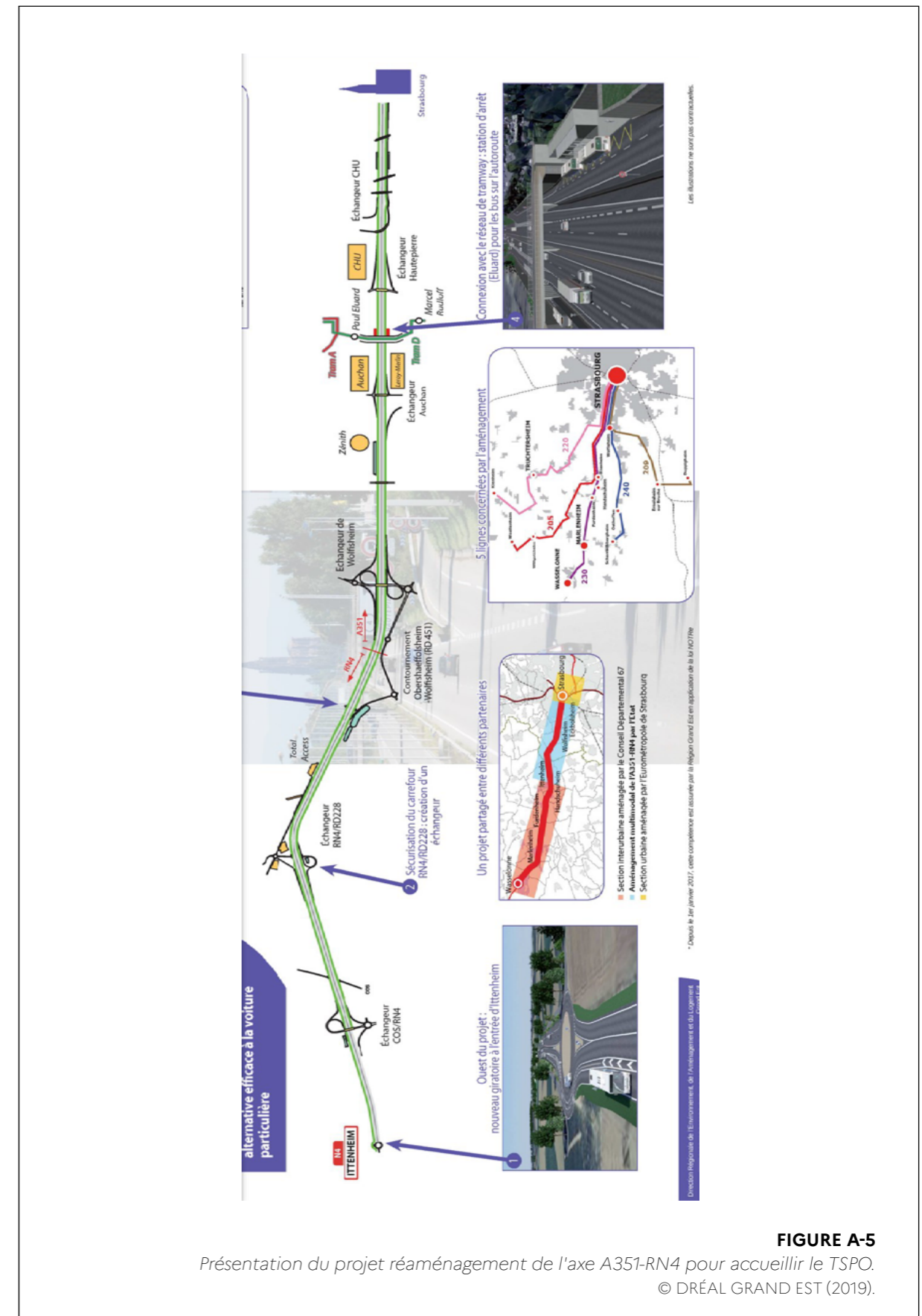


FIGURE A-5
Présentation du projet réaménagement de l'axe A351-RN4 pour accueillir le TSPo.
© DRÉAL GRAND EST (2019).

disponibles dans le cadre de l'enquête publique reconnaissent ainsi que la mise en fonction du GCO contribuera à l'augmentation de 50,0 % à 70,0 % du trafic sur la RN4, et « *rendra nécessaire la mise à deux fois deux voies de la RN4* » (RUE 89, 2015)³³, privant dans cette éventualité le TSPO de son site propre. Le tronçon de l'A351, en particulier, sera le plus sollicité par les lignes de la CTBR puisqu'outre la ligne 230 à destination de Wasselonne, quatre autres lignes³⁴ en provenance de l'ouest strasbourgeois se partageront cet itinéraire à raison d'un passage toutes les deux minutes en heure de pointe. Si le projet initial devait prélever une voie de circulation dans chaque sens de circulation pour la réserver à la circulation des cars du TSPO et ainsi réduire le nombre de voitures circulant sur l'infrastructure, ce n'est plus le cas dans la copie révisée par la DRÉAL Grand Est (RUE 89, 2015)³⁵ : il est ainsi prévu désormais que les cars express circulent sur une bande d'arrêts d'urgence élargie, et qu'ils devront se réinsérer dans la file de voitures en cas d'accidents de la circulation ainsi que de travaux d'entretien de la chaussée ou de taille de la végétation : la fluidité du trafic automobile prime sur celle des transports en commun.

Le chantier du TSPO figure lui aussi au titre des réalisations à achever dans le cadre du Grenelle des Mobilités, et s'inscrit notamment dans le volet routier du Réseau express métropolitain et européen développé conjointement par l'Eurométropole et la Région. Les travaux sont aujourd'hui presque achevés et le service devrait être opérationnel d'ici la fin de l'année 2022, date prévue pour le lancement de la première phase du REME. Il n'est pas clair aujourd'hui si le transfert de l'autoroute A351-M351 à l'Eurométropole depuis 2021 va impacter plus avant le projet ni si l'intercommunalité va opérer ses propres correctifs sur les solutions adoptées par les services de l'état, mais les travaux de réaménagement de la M351 devraient être terminés d'ici 2023.

L'échec en demi-teinte du tram-train Strasbourg-Bruche-Piémont des Vosges

Si le TSPO est aujourd'hui sur le point d'aboutir, un autre projet majeur des années 1990-2010 a quant à lui fini en voie de garage : le tram-train Strasbourg-Bruche-Piémont des Vosges (**Fig. A-6**, p. 243). Durant cette période, la région alsacienne voit se développer de deux projets de tram-train : une ligne connectant la vallée de la Thur au centre-ville de Mulhouse dans le Haut-Rhin, et une pour l'agglomération strasbourgeoise. La proximité des exemples allemands de Karlsruhe (inauguré en 1992) et du *Saarbahn* de Sarrebruck (lancé en 1997) est sans doute pour beaucoup dans l'émergence de ces projets (FORTHOFFER,

2012)³⁶, qui s'inscrivent par ailleurs « *dans le cadre de la préparation des schémas de services collectifs de transport dans la seconde moitié des années 1990, au cours de laquelle les acteurs régionaux ont émis le souhait d'accompagner une mobilité croissante sans construire de nouvelles infrastructures routières* » (BARONE, 2010)³⁷.

L'intérêt d'une ligne de tram-train pour desservir la branche ouest de l'étoile ferroviaire strasbourgeoise émerge en 1997. Cette question de la desserte Strasbourg-Molsheim et dans une moindre mesure celle d'un tram-train sont par ailleurs approfondies dans le cadre du programme de recherche appliquée *Bahn · Ville* (2004)³⁸. Il est ainsi prévu de créer une ligne bimodale dont les véhicules pourront circuler sur le réseau ferré national (RFN) autant que sur le réseau urbain de tramway afin de relier le centre-ville de Strasbourg au piémont vosgien en longeant la vallée de la Bruche et en desservant l'aéroport international de Strasbourg-Entzheim. S'étendant jusqu'à Saint-Dié à l'ouest et jusqu'à Sélestat au sud de Molsheim, ce secteur de l'espace métropolisé représente près de trois cent soixante mille habitants, répartis sur soixante-six communes périurbaines et rurales dans un rayon de six kilomètres des gares de la ligne (PUCCIO, non daté)³⁹. La connexion entre les deux réseaux n'est pas aisée à faire, dans la mesure où l'infrastructure ferroviaire strasbourgeoise, héritée du Second *Reich* allemand, est installée sur un talus ferroviaire à plus de quatre mètres au-dessus du niveau de la chaussée. Pour effectuer la jonction entre les deux, une proposition de tracé est faite qui emprunte un ancien tunnel postal passant sous la gare centrale, qu'il s'agira de percer et agrandir. Sur le tronçon RFN, les véhicules doivent desservir vingt-quatre gares. Il est prévu de cadencer la ligne pour accompagner le développement des communes périurbaines : au quart d'heure à destination de Molsheim et de l'aéroport international de Strasbourg-Entzheim, à la demi-heure pour Barr et le piémont vosgien, à l'heure vers la vallée de la Bruche (SNCF, 2007)⁴⁰. Le tronçon urbain doit desservir quinze stations, dont deux sont à créer (sur la place de la gare centrale au droit du tunnel postal et dans le Faubourg de Saverne).

33 GÉRARD, J.-Fr. (2015). « TSPO : comment l'État prévoit de détourner l'argent des cars pour la voiture ». In *Rue 89 Strasbourg*. [En ligne] publié le 9 octobre 2015, consulté le 31 août 2022. URL : <https://www.rue89strasbourg.com/tspo-enquete-publique-gco-94449>.

34 La **ligne 205** vers Woellenheim, **ligne 209** vers Duppigheim, **ligne 220** vers Truchtersheim et Kienheim, **ligne 240** vers Osthoffen et Scharrachbergheim.

35 GÉRARD, J.-Fr. (2015). *Op. cit.*

36 FORTHOFFER, J. (2012). « Périurbain et tram-train : enjeux, projets et réalisations ». In *Revue Géographique de l'Est*, vol. 52, N°1-2. [En ligne] consulté le 11 août 2022. URL : <https://journals.openedition.org/rge/3615>.

37 BARONE, S. (2010). « Au-delà de la LOTI : Les transports collectifs périurbains entre réseaux et territoires ». In *Flux*, N°79-80, pp 112-123.

38 Le **programme de recherche franco-allemand *Bahn · Ville*** « Urbanisme orienté vers le rail et intermodalité dans les régions urbaines françaises et allemandes » (2001-2004) et mis en œuvre dans le cadre du groupe mobilité urbaine de la coopération bilatérale DEUFRAKO. Il vise au renforcement et à la création de formes urbaines qui tirent parti du réseau ferroviaire, et à une meilleure articulation des interventions autour des questions foncières, de renouvellement urbain, de transport, de déplacements et de services autour des gares.

BOZZANI-FRANC, S., LEYSENS, Th., L'HOSTIS, A., SOULAS, Cl., VULTURESCU, B. (2010). « Un urbanisme orienté vers le rail illustré par le projet *Bahn · Ville* ». In SOULAS, Cl., WAHL, M. (2010). *Innovation dans les transports guidés urbains et régionaux*, Paris, Éd. Hermès Sciences Publications, 317 pp, pp 253-302.

39 PUCCIO, B. (non daté). *Présentation du projet tram-train de Strasbourg*, ADEUS, 8 pp.

40 SNCF, Direction du développement de la Région de Strasbourg (2007). *Le Ter Alsace*, 12 pp, p. 12.

Le croisement du réseau urbain et du réseau ferré national — ancré chacun dans ses propres logiques réglementaires, techniques et professionnelles — rend délicat le montage financier au regard de la multiplicité des maîtrises d'ouvrage concernées (BARONE, 2010)⁴¹. Alors que la loi SRU (2000)⁴² prévoyait dans ses textes la possibilité de créer des syndicats mixtes transport pour rassembler en une même instance différentes autorités organisatrices, les acteurs alsaciens privilégient des collaborations sur la base de conventions multipartites. Ils font par ailleurs inscrire le projet au titre du contrat plan État-Région 2000-2006. Les opérateurs de transport concernés par le projet s'organisent de leur côté en fondant le 4 mai 2000 la Société d'intermodalité du bassin strasbourgeois (SIBS). Celle-ci est détenue pour moitié la SNCF, et à hauteur d'un quart pour la Compagnie des transports strasbourgeois et Transdev.

Cette question du financement fait toutefois vaciller le projet dès 2004 : alors que le ministère des Transports met fin à ses subventions aux projets de TCSP, Réseau ferré de France augmente le prix de ses péages et des droits de réservation d'arrêt en gare (DRAG). Avec un budget total dépassant les 300 000 millions d'euros (DNA, 2012)⁴³, les acteurs publics décident d'un phasage du projet. La première phase (2004-2008), d'un montant de 60 millions d'euros, se consacre à la réalisation du tronçon urbain manquant jusqu'à la place de la Gare, au droit du tunnel postal. La maîtrise d'ouvrage est prise en charge par la CUS, à hauteur de 25 millions d'euros. En parallèle, pour quelque 35 millions d'euros, RFF et SNCF effectuent les travaux nécessaires au cadencement, à l'électrification du tronçon ferré jusqu'à Molsheim, au déplacement de la gare d'Entzheim au niveau de l'aéroport international de Strasbourg-Entzheim

41 BARONE, S. (2010). *Op. cit.*, p. 113.

Le **Conseil régional d'Alsace** intervient en sa qualité d'autorité organisatrice du transport ferroviaire de voyageurs, pour la partie ferroviaire du projet.

Réseau ferré de France (RFF, actuelle SNCF RÉSEAU) et la SNCF ont la charge des travaux sur les infrastructures dont RFF est gestionnaire : il s'agit d'électrifier la ligne, et d'améliorer le système de signalisation et d'aiguillage.

La **Communauté urbaine de Strasbourg** est aux manettes sur la partie urbaine du projet, en tant qu'autorité organisatrice du transport urbain et pour l'aménagement des stations de tramways et de leurs abords. Elle contribue au même titre que la Région à l'achat du matériel roulant apte à circuler sur le réseau ferré et le réseau urbain.

En dehors de la CUS, les **Communes** et les **intercommunalités concernées** par le projet participent à l'aménagement des abords des gares, tandis que l'aménagement des quais relève de la seule compétence de la SNCF, à l'instar du déplacement de la gare d'Entzheim au droit de l'aéroport.

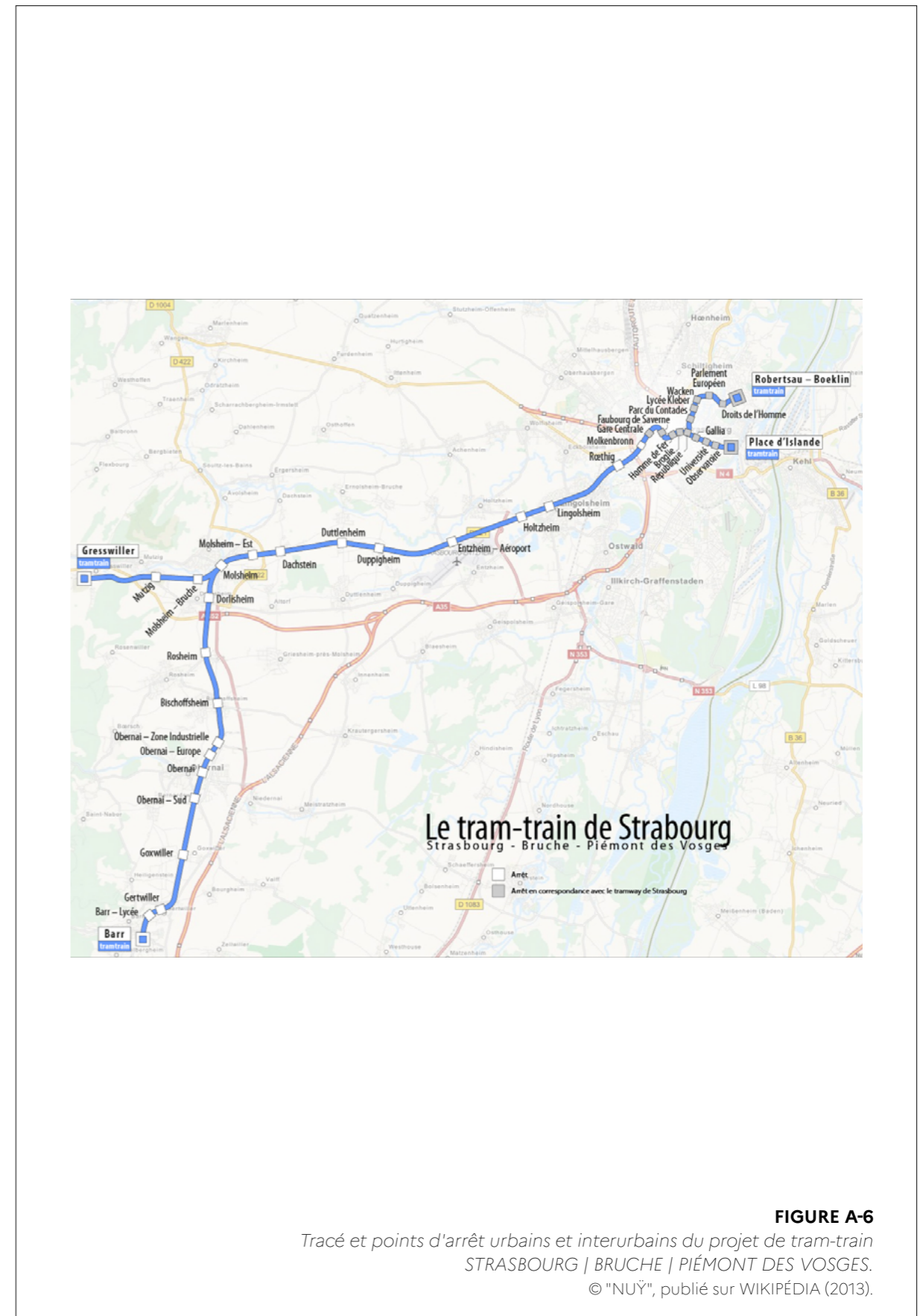
La **SNCF** est par ailleurs opératrice de transport sur la section ferroviaire de la ligne, de la même manière que la **Compagnie des transports strasbourgeois** (CTS) exploite la partie urbaine du parcours.

Le **Conseil général du Bas-Rhin** intervient ponctuellement dans le cadre de son rôle d'autorité organisatrice des transports interurbains routiers

L'**État** enfin, par l'intermédiaire de la Direction régionale de l'équipement, joue le rôle de facilitateur dans le projet. Le Ministère des Transports subventionne quant à lui les projets de transport en commun en site propre (TCSP).

42 LOI N°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la Solidarité et au renouvellement urbains. URL : <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT00000207538>.

43 CLAUDON, O. (2012). « Le tram train strasbourgeois n'est pas pour demain », *In Les Dernières Nouvelles d'Alsace*, édition du 4 décembre 2012. [En ligne] consulté le 31 août 2022. URL : <https://www.dna.fr/economie/2012/12/04/le-tram-train-strasbourgeois-n-est-pas-pour-demain>.



et à la construction d'une passerelle pour enjamber le faisceau ferré (SNCF, 2007)⁴⁴. Cette première phase conduit à l'amélioration du cadencement sur le tronçon ferroviaire, et à la création de la ligne de tramway F sur le réseau urbain. La seconde phase (2008-2013) prévoit le percement du tunnel postal et l'interconnexion entre les deux réseaux au niveau de la gare (pour près de 75 millions d'euros), des travaux complémentaires sur le tronçon ferré (environ 50 millions d'euros) et l'acquisition du matériel roulant (dix à douze rames Citadis Dualis de trois cents places pour 40 à 50 millions d'euros). La mise en service du tram-train est alors supposée se faire en 2013.

Elle ne se fera jamais. Bien que les acteurs aient fait inscrire le projet de tram-train au contrat plan État-Région 2007-2013, ils peinent à trouver un terrain d'entente quant au financement de la seconde phase et du percement du tunnel ferroviaire, surtout au regard des gains prévus en matière de qualité de service ou de la faisabilité d'une densification de l'offre en centre-ville : « *même en cas de réalisation du tunnel sous la gare, l'insertion d'une ligne à 6 minutes de fréquence sur la partie centrale de la ligne F [du réseau urbain] n'est possible que sous réserve de trouver des solutions pour dé-saturer le nœud Homme de Fer* » (CUS, 2010)⁴⁵. En 2017, la SIBS est dissoute par la CTS et la SNCF (DNA, 2017)⁴⁶. Si elle a permis de lancer le cadencement ferroviaire sur la ligne de Strasbourg à Molsheim, et a contribué à la densification du réseau de tramway strasbourgeois, l'expérience du tram-train reste un échec en demi-teinte inscrit dans les mémoires qui, au même titre que le TSPO, illustre les difficultés à coordonner les différents acteurs des projets de transport.

44 SNCF, Direction du développement de la Région de Strasbourg (2007). *Op. cit.*, p. 12.

45 COMMUNAUTÉ URBAINE DE STRASBOURG, Direction de la mobilité et des transports (2010). *Schéma directeur des transports collectifs 2025. Diagnostic, enjeux et premières propositions*, 81 pp, p. 76.

46 CLAUDON, O. (2017). « Feu le tram-train ». In *Les Dernières Nouvelles d'Alsace*, édition du 30 juin 2017. [En ligne] consulté le 12 août 2022. URL : <https://www.dna.fr/edition-de-strasbourg/2017/06/30/feu-le-tram-train>.

Du Grenelle des Mobilité au Réseau express métropolitain européen (REME)

*Strasbourg, récit d'une construction métropolitaine sur les rails,
entre jeux d'acteurs et recompositions territoriales*

RÉSUMÉ

métropolisation — SERM — trains du quotidien — action métropolitaine — régionalisation ferroviaire

Comprise comme un ensemble de processus socio-économiques aux implications spatiales fortes, la métropolisation a bouleversé la relation des sociétés urbaines à leurs territoires, et impose aujourd'hui de réinterroger leur aménagement autant que le rôle des réseaux de transport dans celui-ci. Strasbourg et son intercommunalité, élevées au rang d'Eurométropole par la loi MAPTAM, ne sont pas épargnées. Alors que la métropole s'institutionnalise, l'Alsace se métropolise, avec pour conséquences notables une densification des agglomérations attractives (Strasbourg, Mulhouse, Colmar), et un régime d'étalement urbain, sources de déplacements pendulaires plus fréquents et plus longs. En résulte une hausse des niveaux de pollution imputables au transport automobile qui ne satisfont plus aux exigences légales européennes et aux recommandations des autorités de santé publique. En parallèle, le système de transport strasbourgeois, conçu dans les années 1990, arrive à bout de souffle. Victimes de leur efficacité, les réseaux routiers, TER et de transports collectifs urbains actuels frôlent l'asphyxie et se révèlent peu adaptés aux modes de vie contemporains et aux nouvelles organisations spatiales en émergence. Cette recherche vise dès lors à saisir les reconfigurations territoriales et les jeux d'acteur à l'œuvre dans la fabrique métropolitaine strasbourgeoise. Elle interroge le rôle d'un service express régional métropolitain (SERM), d'une part, dans les processus engagés à Strasbourg de construction métropolitaine et, d'autre part, dans la structuration de l'aire métropolitaine transfrontalière strasbourgeoise. La thèse s'articule pour ce faire autour de l'analyse des éléments de synthèse et du projet ferroviaire majeur — celui de Réseau express métropolitain européen (REME) — qui ressortent de la mise au débat public de ces questions dans le cadre de la démarche du Grenelle des Mobilités. Elle intègre à cette fin une série d'entretiens d'acteurs locaux (édiles, techniciens, associations d'usagers des transports) qui permet de cerner les différents enjeux issus de cette concertation. Entre arène politique, récit collectif et territoire projeté, cette approche par le REME — dont l'égrégore est porté collectivement par deux stratégies de l'aménagement du territoire et des transports : l'Eurométropole et la Région Grand Est — met en lumière l'émergence d'une interterritorialité fédératrice autour du rail qui redéfinit les contours métropolitains strasbourgeois.

ABSTRACT

metropolisation — SERM — mass transit — metropolitan action — railway regionalisation

The metropolis on track. Stakeholders interactions and territorial reconfigurations at work in the construction of a rail-oriented project for the Strasbourg metropolitan area.

Metropolisation, as a set of socio-economic processes with strong spatial ramifications, has overturned the relationship between urban societies and their territories, and now imposes the need to re-examine their planning as well as the inherent role of transportation networks. Despite having been promoted to the status of Eurométropole by the MAPTAM Law (2014), Strasbourg and its intercommunalité are not spared. Whilst their metropolitan institutionalisation is still under way, Alsace is also undergoing metropolisation: urban areas are growing denser and more attractive, urban sprawl reaches new high, longer commuting is more frequent and increasing pollution levels from traffic no longer meet European legal requirements and public health authorities' guidelines. Meanwhile, the city's transport system, conceived in the 1990s, has run out of steam. Victims of their own efficiency, the current road, rail and urban public transport networks are close to asphyxiation and are no longer adapted to the new emerging territorial organisations and lifestyles. This research therefore seeks to understand the territorial reconfigurations and stakeholders' interactions at work in the construction of a rail-oriented project for the Strasbourg metropolitan area. It questions the role of passenger rail transport in the processes of metropolitan governance construction in Strasbourg and in the structural organisation of the Strasbourg cross-border metropolitan area. On the one hand, it is based on an analysis of the narrative emerged from the public debate on these issues during the Grenelle des Mobilités process and its major project, the metropolitan express network (REM). On the other hand, it also includes a series of interviews with local stakeholders (political figures, technicians, transport users' associations). Between a political arena, a collective narrative and a projected territory, this REM approach highlights the emergence of a federating interterritorialité around rail that redefines the Strasbourg metropolitan contours, the egrégore of which is collectively carried by two regional planning strategists (NOTRé Law, MAPTAM Law, LOM): the Eurométropole and the Région Grand Est.

INFRASTRUCTURES	
TRONÇONS FERROVIAIRES ÉLECTRIFIÉS	
	grande vitesse
	mixtes < 3 voies
	mixtes à 2 voies
TRONÇONS FERROVIAIRES NON-ÉLECTRIFIÉS	
	mixtes à 2 voies
	mixtes à 1 voie
	tronçons inexploités
LIGNES DE DESSERTE FINE DU TERRITOIRE	
	tronçons de catégorie UIC 7
	tronçons de catégorie UIC 8
TRAVAUX	
	section d'infrastructure en travaux
	infrastructures routières nécessitant des aménagements de sites propres

REME VOLET FERROVIAIRE	
À PARTIR DE 2023-2024	
	ligne diamétralisée Saverne ↔ Sélestat
	lignes structurantes
	lignes secondaires
À PARTIR DE 2025-2030	
	ligne transfrontalière Strasbourg ↔ Offenbourg structurante
	autres lignes transfrontalières cadencées
APRÈS 2030	
	ligne diamétralisée Haguenau ↔ Kehl

REME VOLET CARS EXPRESS	
AVANT 2022	
	transport en site propre de l'ouest (TSPO, ligne 230)
	parking-relais TSPO
	autres lignes régionales FLUO67
	lignes touristiques saisonnières FLUO67
À PARTIR DE 2023-2024	
	lignes structurantes TSPO (220, 230, 240)
	lignes secondaires TSPO (205, 209, 404)
À PARTIR DE 2025-2030	
	ligne BHNS diamétralisée ou à rebond M35

MULTIMODALITÉ	
	gares métropolitaines (TGV / ICE / TER / REME)
	gares ou haltes TER / REME
	gares routière ou haltes TSPO
	pôles d'échanges multimodaux créés
	pôles d'échanges multimodaux existants

PÉRIMÈTRE & AIRE	
	Eurométropole de Strasbourg (périmètre ZFE et périmètre CTS)
	communes de l'aire d'attraction de Strasbourg (INSEE, 2022)

FIGURE IV-10a | p. 256

État des lieux du système mobilitaire en 2022 : une étoile ferroviaire fragile et vieillissante, des accès routiers congestionnés.

FIGURE IV-10b | p. 257

La portée spatiale du REME ferroviaire et routier à partir du SA 2023 : un ancrage de la métropole dans la proximité.

FIGURE IV-10c | p. 258

La portée spatiale du REME ferroviaire et routier à partir du SA 2025 : un élargissement métropolitain transfrontalier.

FIGURE IV-10d | p. 259

La portée spatiale du REME ferroviaire et routier au delà de 2030 : la consolidation d'une métropole des proximités relatives.

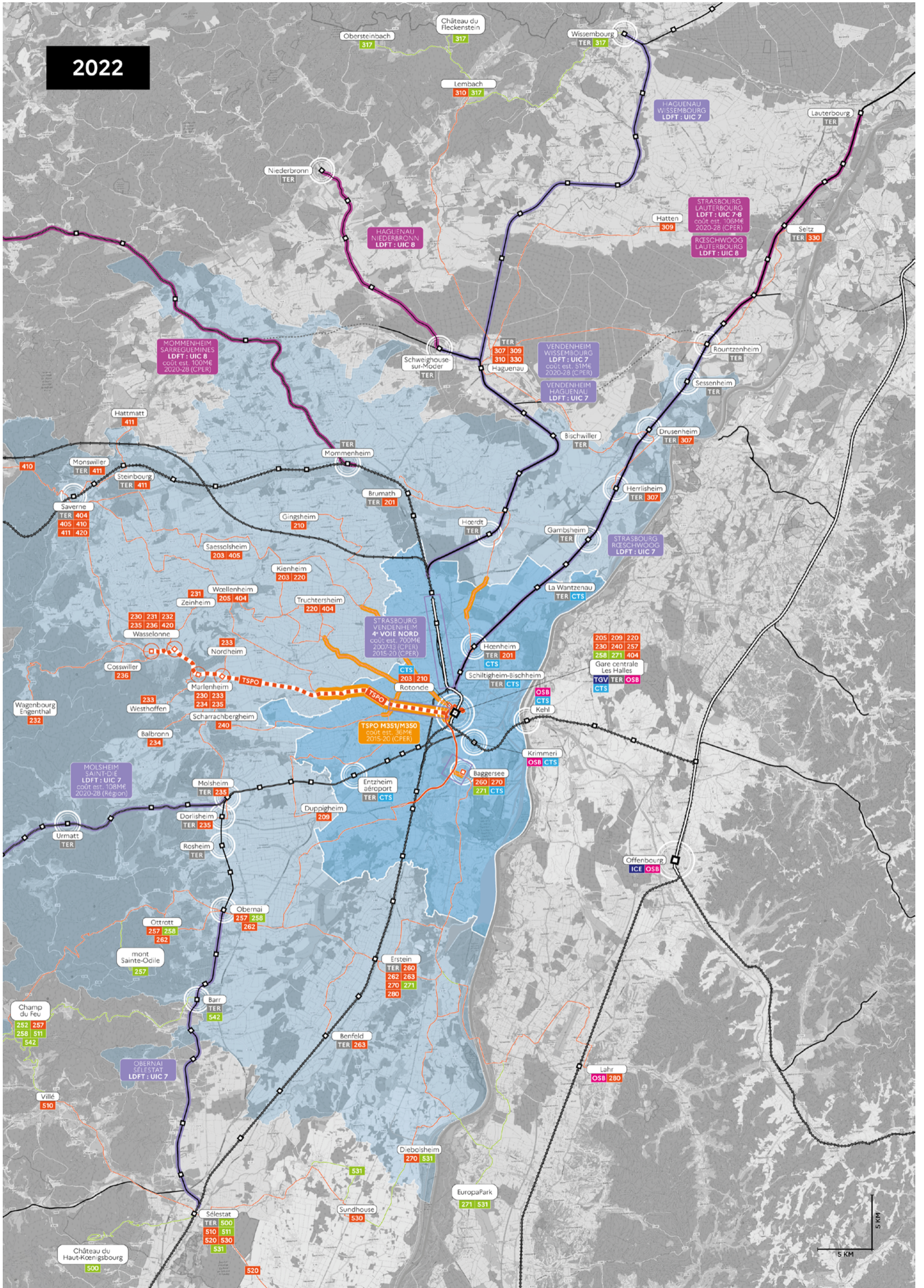


FIGURE IV-10a | p. 256

État des lieux du système mobilitaire en 2022 :
une étoile ferroviaire fragile et vieillissante, des accès routiers congestionnés.

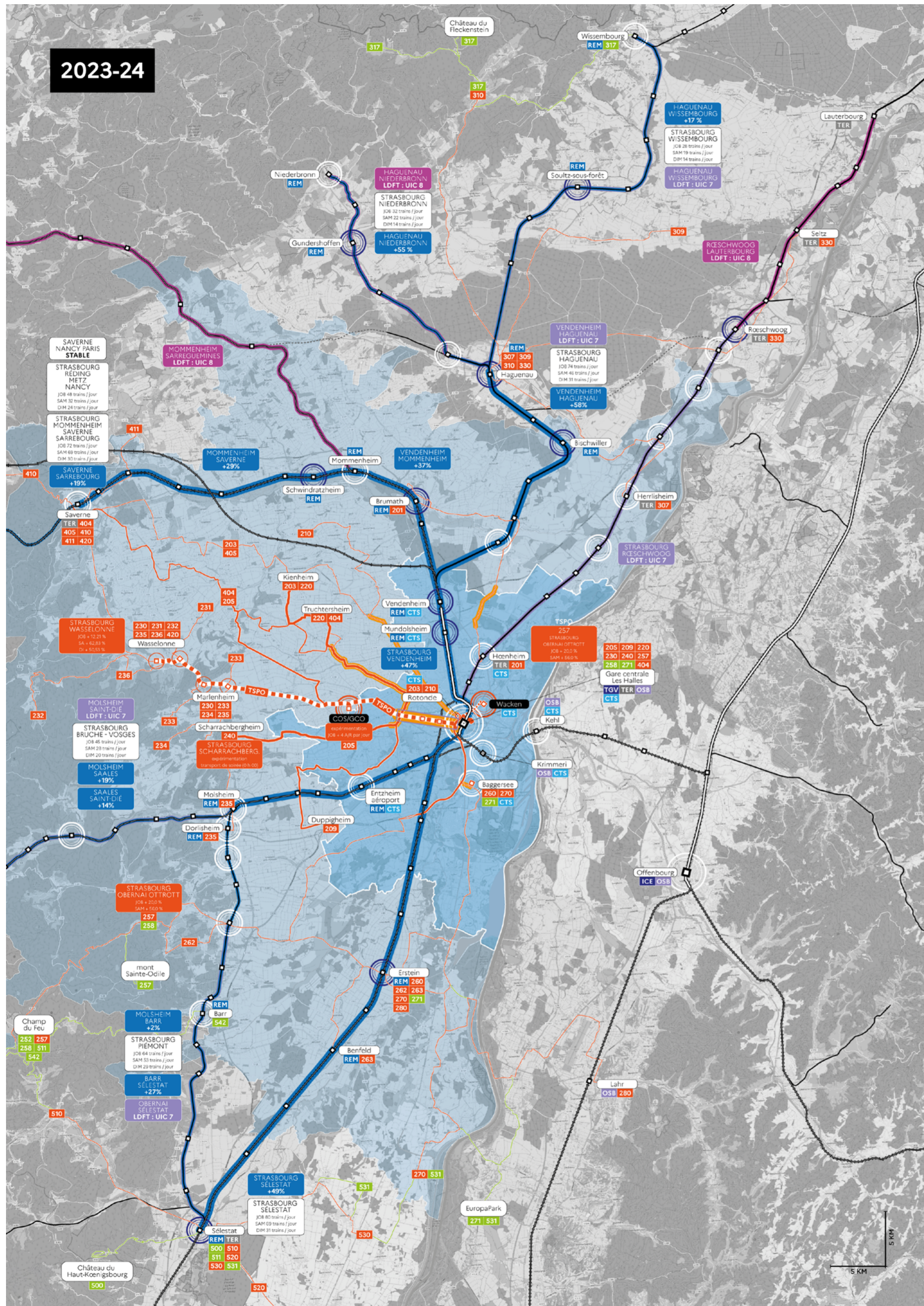


FIGURE IV-10b | p. 257
La portée spatiale du REME ferroviaire et routier à partir du SA 2023 : un ancrage de la métropole dans la proximité.

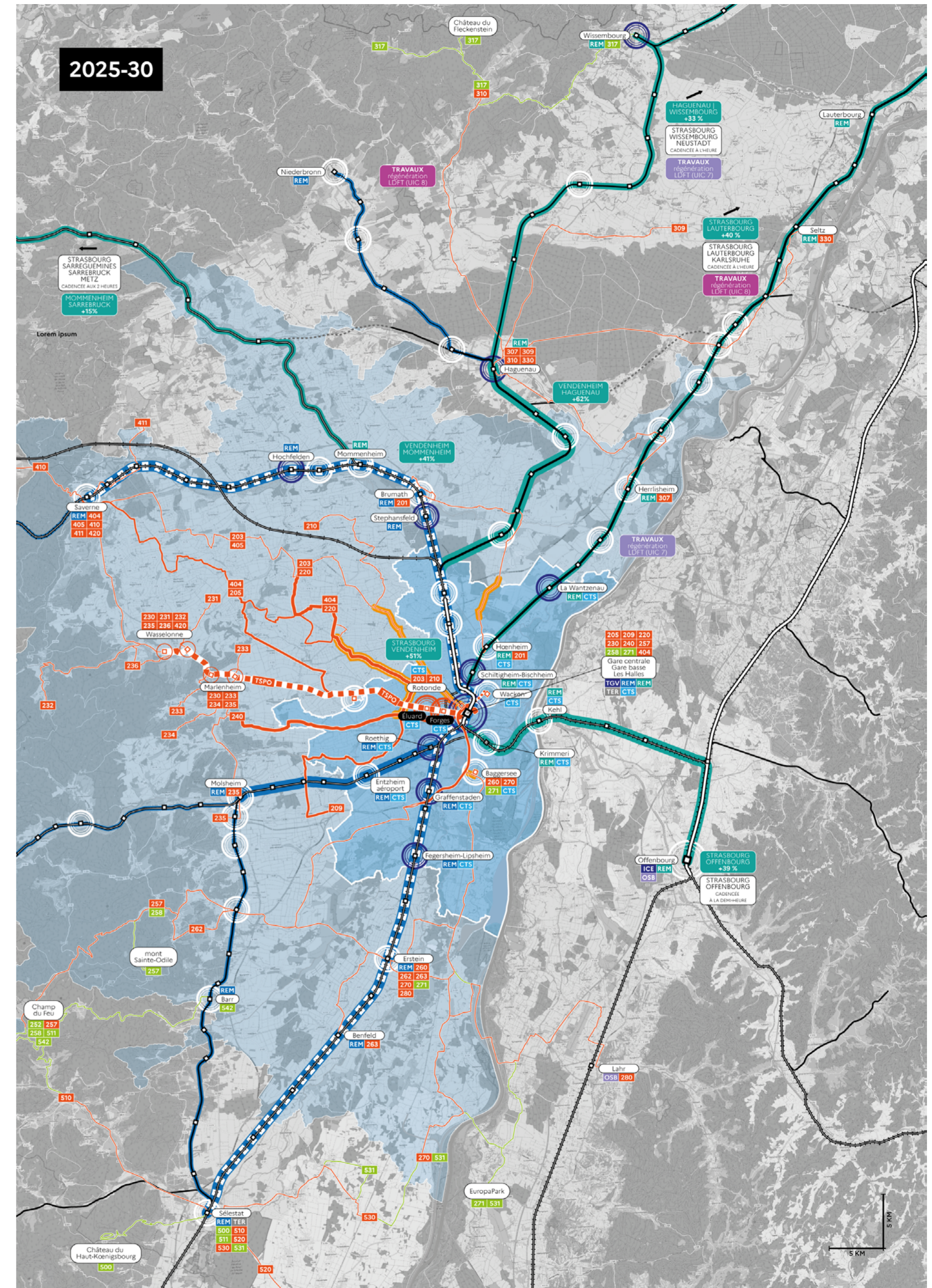


FIGURE IV-10c | p. 258
La portée spatiale du REME ferroviaire et routier à partir du SA 2025 : un élargissement métropolitain transfrontalier.

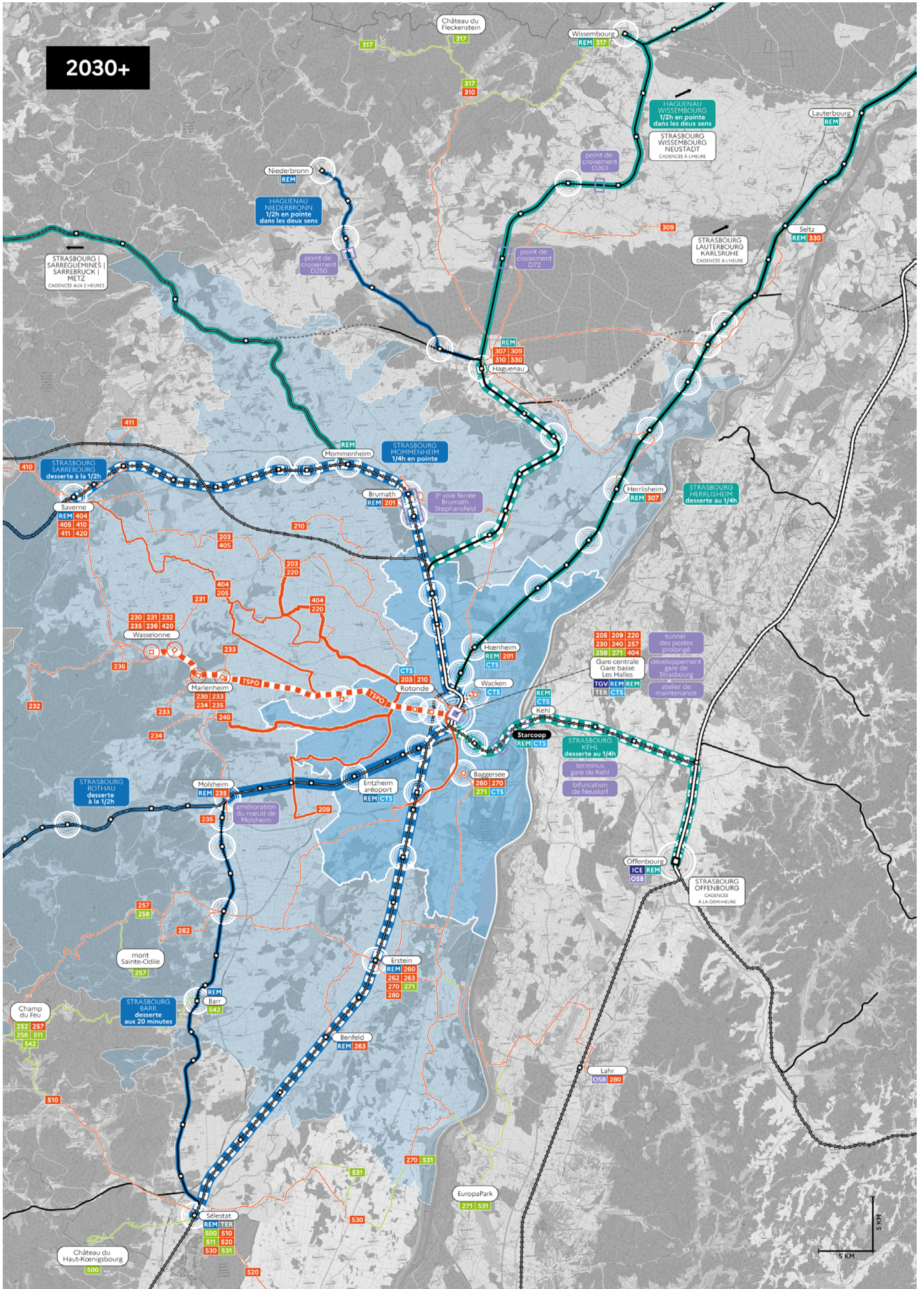


FIGURE IV-10d | p. 259
 La portée spatiale du RER ferroviaire et routier au delà de 2030 :
 la consolidation d'une métropole des proximités relatives.