

46^{ème} Café de géographie de Mulhouse

- Valérie Fachinetti-Mannone, Université de Bourgogne, Laboratoire Théma
- Cyprien Richer, Université de Strasbourg, Laboratoire Image, ville et environnement,

Mardi 23 février 2010 L'Avenue

LE TGV DANS L'ESPACE RHIN RHONE : QUELLE PLACE POUR MULHOUSE ?

Situation actuelle

Il n'y a pas réellement de LGV en construction à Mulhouse mais la ville va être desservie par deux lignes de TGV

La première ligne TGV vers Paris est ouverte depuis 2007, ponctuée d'un chapelet de nouvelles gares. Elle n'est pas entièrement terminée, reste à achever le prolongement du tronçon TGV Lorraine-Strasbourg en cours de travaux

La deuxième ligne est la « LGV Rhin Rhône Branche Est », de Dijon à Mulhouse, divisée en deux tranches de travaux dont la première tranche est en cours de réalisation, avec une ouverture prévue en novembre 2011. La deuxième tranche vers Lutterbach (Ouest de Mulhouse) est actuellement toujours en cours d'étude.

La branche Ouest du Rhin Rhône prévoit une ligne de Dijon vers Paris

La branche Sud, une ligne vers Lyon, soit un doublement réseau actuel dont la programmation reste incertaine. Pour le moment, les tracés suivent la Saône par la vallée de l'Ognon ce qui à terme, induira une modification importante des espaces temps : une révolution qui semble proche.

Le schéma du tracé ressemble à un triangle de 400 km de côté reliant les sommets de ligne avec en corollaire un effet tunnel car comme pour les autoroutes, on ne cherche pas à répondre à des besoins régionaux et on ignore les besoins des espaces traversés.

Sur toutes les cartes, les radiales parisiennes ont été privilégiées, pour le chemin de fer comme pour les autoroutes.

L'organisation des dessertes actuelles révèle ces inégalités car il faut 5 heures pour aller de Lyon à Strasbourg contre 2 heures pour rejoindre Paris.

Le TGV Rhin Rhône est un cas d'école car il n'est pas rattaché ou en prolongement de l'étoile parisienne. Mais c'est aussi une nouvelle radiale Paris-Bâle puis Zurich et à terme, un doublement de la radiale Paris Lyon

C'est la terminologie qui conditionne le financement du projet

Du point de vue technique, l'objectif est de relier le plus directement et le plus rapidement possibles les grandes métropoles en organisant des relations variées avec les espaces intermédiaires. Le tracé se traduit par un évitement du centre de Besançon et de Belfort, le contournement de Dijon et de Mulhouse.

Un tournant en termes de financement

Jusqu'au projet Méditerranée, les TGV avaient été financé par l'Etat à hauteur de 100 %.

Depuis le TGV Est, l'Etat s'est reposé sur les collectivités qui ont apporté 27 % de la première tranche.

Pour le TGV Rhin-Rhône, leur apport est de 34 %

Ceci engendre de nouveaux rapports de force. L'équilibre s'établit avec un financement par tiers : 1/3 Etat, 1/3 RFF, 1/3 collectivité locales mais que reste-t-il pour les espaces intermédiaires ? Il y a bien un lobbying unitaire pour le TGV Rhin-Rhône mais avec des retombées et des considérations diverses

Un des problèmes sensibles est la desserte des aires urbaines

- Strasbourg et Lyon en position de terminus, sont desservies en centre-ville
- Mulhouse et Dijon le sont à moitié, c'est-à-dire pour certains TGV
- Pour Besançon, c'est une desserte périphérique avec connexion possible
- Pour Belfort, c'est une desserte sans connexion possible mais avec une navette ferroviaire jusqu'à Belfort centre
- Pour Montbéliard, c'est une desserte sans connexion possible et sans transport collectif vers le centre-ville
- Pour les autres villes du tracé : Dôle, Vesoul et Lons, aucune desserte n'est envisagée

Les gains de temps sont réels mais divergent en fonction de l'achèvement des travaux
En 2009, Besançon, Dôle et Dijon, seront les mieux situés pour atteindre autres pôles,

En 2011, la hiérarchie nœuds ferroviaires va évoluer : les grands gagnants seront les gares terminales qui disposeront de toutes les dessertes et certaines gares enclavées qui seront enfin desservies comme Chalons sur Saône

Pour le moment, il existe une équité territoriale entre les villes du tracé Rhin-Rhône et les grandes métropoles voisines, mais la mise en service du TGV va être sélective et va ne conserver que quelques villes. Un nombre limité de gare sera concerné, des gares secondaires seront exurbanisées ou écartées ! Le réseau LGV implique la suppression des dessertes directes vers Paris existant actuellement et induit des ruptures de charge, soit un acheminement plus rapide mais plus contraignant et plus coûteux pour les usagers.

Le cas de Mulhouse

Il y a de nombreux débats à Mulhouse qui revisitent le positionnement de Mulhouse dans son espace transfrontalier.

C'est une ville européenne située dans la Dorsale, dans un cadre privilégié car région du Rhin supérieur qui abrite 6 millions d'habitants à travers un dense réseau métropolitain qui est en connexion avec le réseau métropolitain suisse et le réseau métropolitain allemand Suisse allemand.

La liaison ferroviaire avec Fribourg est déterminante dans ce cadre car le TGV Rhin-Rhône va être l'élément moteur de la matérialisation de l'interface métropolitaine transfrontalière.

Mais est-ce une position confortable pour Mulhouse ?

La ville est pénalisée par sa fragilité démographique. C'est une ville de taille réduite dans un système dense, dominée par 800 000 habitants de Bâle, sans évoquer les 400000 habitants de Strasbourg ou le million de Zurich

Elle est également secondaire par sa fragilité économique et sa fragilité politique, car ce n'est pas une capitale régionale, pas même un chef-lieu ou une préfecture.

Elle accueille 4 fois moins d'étudiants que Besançon

Elle n'a pas un poids suffisant malgré la nouvelle agglomération M2A, moins puissante toutefois que la CUS bas-rhinoise.

La modeste aire urbaine mulhousienne peut-elle en tirer des avantages d'un double positionnement sur le réseau ferroviaire ?

Choix de desserte

Mulhouse dispose d'une bonne couverture vers Paris, mais elle est très faible vers le Sud. Il faut plus de temps pour aller en train à Dijon qu'à Paris, l'Ouest Atlantique est plus facile d'accès que le Sud méditerranéen depuis la mise en service de la ligne Est via Strasbourg

Le projet prévoit de décupler les liaisons vers Dijon, de les renforcer vers Besançon et d'assurer 6 dessertes par jour vers Lyon. Le dossier de 2004 prévoyait de meilleures relations Nord-Sud avec 10 TGV vers Lyon, 5 sur Marseille, et 3 sur Montpellier par jour. La réalité est tout autre.

En revanche, les relations radiales vers Paris vont s'étoffer **avec 11 TGV directs en 2.40** et un pour Roissy et Lille, les seules lignes supérieures aux prévisions

Avant le TGV Est, on allait de Paris à Bâle via Vesoul mais même s'il y a une correspondance, le TGV est plus rapide (et moins souvent en panne)

Le trajet sera encore plus dense et rapide via le Rhin-Rhône mais **cela reste bien un projet radial**

Quelle ouverture européenne pour le Rhin Rhône ?

L'ouverture européenne reste en suspens. Il n'y a pas de TGV prévu vers Bruxelles, un seul en plus vers Zurich. On discute d'un TGV vers Francfort, mais on a déjà décidé de la suppression des trains directs actuels et cette question est un enjeu décisif pour Mulhouse

RFF **envisage un shunt qui permettra de rejoindre Lyon à Strasbourg sans arrêt à Mulhouse, soit un gain de 8 minutes mais le maintien de la ligne existante de Belfort à Strasbourg**

Le débat est animé entre les partisans du système de contournement classique qui passe par Mulhouse et ceux du TGV qui évitent parfois la ville centre.

Le même problème se pose à Dijon où on envisage le même type de contournement qu'à Mulhouse.

L'objectif d'une LGV est la vitesse, ce qui peut induire une desserte excentrée des villes ou un contournement, ce qui n'est pas absurde en soi.

En termes de coûts, la grande surprise du shunt c'est sa courte vie car si la 2^{ème} tranche de la branche nord du Rhin-Rhône est réalisée (Belfort-Lutterbach), le shunt court ne servira plus à rien.

Les acteurs politiques divergent. D'aucuns craignent que le shunt ne se substitue à la seconde tranche, et leurs craintes semblent justifiées. *D'un côté, il va être très onéreux de faire le shunt qui devrait coûter 30 millions au km contre 17 millions au km pour la branche de Lutterbach, mais cela représente 4 millions d'euros la minute pour le shunt, 24 millions pour la branche de Lutterbach.* Dans la conjoncture actuelle, certaines branches entières du TGV Rhin Rhône semblent être repoussées dans le temps

Le TGV Rhin-Rhône, une chance ou un handicap pour Mulhouse ?

Dans l'organisation des services, Mulhouse n'est pas mal servie en terme de desserte. Dijon est moins bien dotée avec 2 Strasbourg- Lyon contre 6 à Mulhouse et la problématique du shunt n'est pas insurmontable. Les liaisons avec Strasbourg sont bonnes, le fait qu'elles soient faites en TGV ou non importe peu car sur le réseau local, il est plus difficile de voyager en TGV, moins souple et plus cher que le TER.

Pour les liaisons avec Lyon, on va essayer de compenser l'effet shunt par l'ouverture de nouvelles relations entre Bâle, Zurich et la Méditerranée, impliquant un arrêt à Mulhouse, pour compenser les contournements des lignes Lyon-Strasbourg.

En 2012, la ligne Mulhouse-Fribourg sera rouverte. Il faut développer dès à présent des projets européens pour maintenir une desserte correcte et privilégier le développement des réseaux via Mulhouse. Ainsi, un trajet Berne-Paris est envisageable car il durera une demi heure de moins que par Neuchâtel .

Quel projet urbain pour Mulhouse ?

L'organisation d'un pôle d'échange boosté par le tramway a été évoqué avant l'arrivée du TGV Est. Sur le plan de l'espace d'interconnexion, Mulhouse et Dijon sont assez comparables en termes de trafic. Il est important pour un pôle d'échange d'être desservi par un réseau de transport en commun, avec tramway, tram train, bus urbain, interurbain, taxis, vélos, parkings de 900 places etc... Les polémiques sur le rabattement automobile sont récurrentes mais se heurte au consensus des entreprises et des usagers pour qui l'accessibilité est le facteur essentiel de localisation de leurs activités. Toute entrave à la circulation automobile peut fragiliser les projets urbains. D'un autre côté, les voiries induisent des effets de coupure dans le tissu urbain. Les flux automobiles complexifient les continuités urbaines mais peuvent renforcer l'attractivité du site pour la commercialisation de logements et de bureaux. Le projet de Mulhouse, autour de la gare comprend un volet immobilier de 30000 m² de bureaux avec une hauteur faible et une reconversion du bâti existant. C'est une volonté affichée que de renforcer la centralité de Mulhouse et de faire du quartier-gare un nouveau poumon économique.

Mais on risque de voir trop grand en étant abusé par le mythe des effets structurants des transports ! Un TGV n'est pas (plus) un gage de réussite ! Les effets ne sont pas automatiques, le TGV n'est plus une rareté. Les transformations ne résultent pas d'automatisme mais de la mobilisation des acteurs qui est décisive.

Le projet de Mulhouse rentre en concurrence avec des sites proches et beaucoup plus avancées. Ainsi, avec 100000 m² bureaux, Besançon a l'ambition de devenir une nouvelle Sofia Antipolis. La ZAC tertiaire Belfort devrait atteindre 24000 m²,

Il faut être réaliste, tous les projets ne fonctionneront pas. La majorité des installations sont des relocalisations d'entreprises existantes. Dans toutes les villes, les études démontrent qu'il y a peu d'arrivées on compte à peine un tiers de nouvelles installations.

On ne peut que déplorer le manque de gouvernance métropolitaine et *l'esprit de « Clochemerle » qui continue à dominer*

Une gare exurbanisée à Lutterbach ?

L'idée d'une gare-bis sur le tracé direct Strasbourg- Lyon construite à Lutterbach, n'est pas forcément une bonne idée. Les arrêts intermédiaires sont pénalisants sur de grands trajets. Dans le « Club des spoliés du TGV », on compte la ligne Londres- Amsterdam pénalisée des par arrêts multiples avec une gare tous les 50 km sur cette ligne qui décourage les voyageurs.

C'est un mauvais calcul des acteurs locaux. Il faut mieux négocier de meilleures connexions et laisser à Mulhouse le soin de jouer un rôle de hub pour les régions voisines en profitant de sa gare centrale et en améliorant les réseaux TER et tram train. Des investissements émiettés sont moins performants et en général, donne une prime à l'accessibilité automobile. Il ne faut pas affaiblir Mulhouse centre d'autant qu'une gare bis sera forcément moins bien desservie que la gare centrale. **Mulhouse n'est pas Osaka !**

Le TGV ne fait pas tout, comme le contournement d'une ville n'est pas l'arrêt de mort de son activité, sans rentrer dans un mythe mobilisateur, Mulhouse a des atouts, à elle de les valoriser !

Cyprien Richer à Mulhouse, le 23 février 2010

Questions

L'ICE allemand s'arrête tous les 50 km et les Allemands ne s'en portent pas plus mal, n'est ce pas plus logique que les dessertes radiales ?

La différence, sur le tracé Rhin Rhône, est que les gares n'y desservent que de petits centres et non une zone urbanisée dense alors qu'on dessert des pôles de centralité urbaine en Allemagne. On privilégie chez nos voisins la courte distance plutôt que la grande vitesse. En France, pour renforcer la rentabilité du TGV il faut s'arrêter pour récupérer des passagers mais la SnCF fait payer les arrêts en gare et c'est coûteux en temps et en argent !

Que faire à la place de bureaux vides si il y en a déjà pléthore ?

On peut faire de la résidence car on a des problèmes de logement, mettre en place des services, pas forcément des entreprises.

Quels seront les effets du TGV Rhin Rhône sur l'Euroairport, deuxième employeur du Haut-Rhin ? Le TGV, va-t-il apporter une clientèle supplémentaire ? L'Euroairport va-t-il devenir l'aéroport de Dijon et de Besançon ?

Ce n'est pas évident, Lyon sera de facto plus proche et connecté au réseau ce qui n'est pas le cas de l'Euroairport qui n'a pas d'embranchement à la ligne SNCF en dépit de sa proximité.

On ne peut pas se priver de réfléchir à l'aménagement d'un arrêt pour capter un train qui ne s'arrêterait pas sans lui. On doit exiger que cela soit étudié car on ne connaît pas la rentabilité mais on est sûr que ce ne serait pas un risque pour la gare centrale par où passerait les lignes vers la Suisse et l'Allemagne Il faut se méfier car les distances vont être perçues différemment, on ne peut préjuger des nouveaux comportements

Oui mais c'est oublier la large banalisation de la grande vitesse ! Beaucoup de villes ont une desserte TGV, le marketing territorial doit en tenir compte et il y a aussi des effets de seuil. Il faut comparer ce qui est comparable.

Comment le TGV Rhin-Rhône est-il attendu et perçu à Strasbourg ?

Il n'est pas attendu comme un événement comme dans les autres villes mais cela va placer Strasbourg dans une situation extrêmement intéressante. Cependant, la situation de Mulhouse entre deux TGV est exceptionnelle et elle peut se démarquer ainsi de ses concurrents

Et une gare TGV à l'Euroairport ?

Il est clair qu'une gare est un atout pour un aéroport mais pas forcément une gare TGV. Compte tenu de sa zone de chalandise c'est surtout d'une gare TER dont Mulhouse aurait besoin

En conclusion

Pour Mulhouse, le TGV est bien un atout mais tout dépend de la desserte qu'il y aura derrière et rien n'est sur. Cela peut marcher ou non. Il y a un potentiel nodal important, mais Bâle l'a aussi et Strasbourg également. Il faut estimer l'effet TGV mais ne pas le surestimer.