



HAL
open science

L'interconnexion ICE/TGV à Strasbourg

Antoine Beyer, Gebhard Wulfhorst

► **To cite this version:**

Antoine Beyer, Gebhard Wulfhorst. L'interconnexion ICE/TGV à Strasbourg : L'utopie d'une croisée de la grande vitesse franco-allemande.. BLETON- RUGET A., COMMERÇON N. VANIER M (Dir.). Réseaux en question : utopies, pratiques et prospective, Institut de Recherche Val de Saône Mâconnais, pp. 95 - 106, 2009. halshs-00632867

HAL Id: halshs-00632867

<https://shs.hal.science/halshs-00632867>

Submitted on 9 Nov 2011

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

BEYER A., WULFHORST G., « L'interconnexion ICE/TGV à Strasbourg. L'utopie d'une croisée de la grande vitesse franco-allemande », in BLETON- RUGET A., COMMERÇON N. VANIER M (Dir.), Réseaux en question : utopies, pratiques et prospective, 5e Rencontres de Mâcon Institut de Recherche du val de Saône-Mâconnais, 2009, pp. 95 – 106.

L'interconnexion ICE/TGV à Strasbourg L'utopie d'une croisée de la grande vitesse franco-allemande.

Antoine Beyer, Institut de Géographie et d'Aménagement, ULP Strasbourg
Gebhard Wulforth, Marie-Curie Fellow, INSA Strasbourg/ADEUS

« Aussi longtemps qu'il ne s'agissait que de voies de communications partielles, Strasbourg excitait peu d'attention. Mais aujourd'hui que l'on s'occupe de lignes internationales sur la plus vaste échelle qu'on puisse envisager, la ville de Strasbourg doit conquérir le rôle principal qu'elle est destinée à jouer... ».

Réponse au mémoire de MM. Koechlin et Frères sur l'entrée du chemin de fer de Strasbourg à Bâle, Imprimerie Berger-Levrault, Strasbourg 1841 [cité par Jonas 2002]

« La capitale européenne sera doublement desservie par le TGV-Est européen d'une part et, ultérieurement, par le TGV Rhin-Rhône. A l'horizon 2010-2012, Strasbourg et son agglomération constitueront un véritable nœud ferroviaire des grandes lignes de chemin de fer transcontinentales. »

Cus Magazine n°26, octobre 2004

Introduction. Les enjeux de la croisée des TGV à Strasbourg

En 2007, la gare de Strasbourg accueillera les premières rames TGV de la LGV Est qui mettra Strasbourg à 2h20 de Paris contre 4h00 pour les meilleures liaisons aujourd'hui. L'événement est attendu avec impatience depuis la fin des années 1970. Il devrait permettre à la région et en particulier à sa capitale de remédier à un enclavement relatif. La première phase du projet devrait être complétée par la réalisation en grande vitesse du deuxième tronçon traversant le massif vosgien jusqu'à Vendenheim et sa prolongation vers le réseau grande vitesse allemand. La phase de la LGV Rhin-Rhône est quant à elle programmée pour 2010. A l'horizon de 2020, la nouvelle géographie ferroviaire placera Strasbourg à la croisée de deux axes européens majeurs : la « magistrale » Est/Ouest (Paris-Munich-Vienne-Budapest) et Nord-Sud (Hambourg-Francfort-Lyon-Barcelone). Du côté français, Strasbourg est désormais perçue comme le point de rencontre privilégié entre les systèmes français et allemand, ce qui ne fait que renforcer l'enjeu franco-allemand dont elle est par excellence le dépositaire. Plus prosaïquement, la nouvelle accessibilité nationale et internationale de la ville sera un atout de poids pour son attractivité. Et l'enjeu est de taille alors que Strasbourg entend défendre sa position de métropole française dans une Europe élargie et de maintenir à tout prix le siège du Parlement européen face à Bruxelles. S'il est indéniable que la position strasbourgeoise est appelée à évoluer de manière radicale dans les années à venir, dans quelle mesure la ville est-elle véritablement en mesure de s'imposer comme un carrefour ferroviaire majeur à l'échelle européenne ?

L'objet de cet article est dès lors de réfléchir à la place que peut effectivement espérer occuper Strasbourg dans le système à grande vitesse ferroviaire tel qu'il se dessine, avec les

opportunités et les risques qu'il offre. Les ambitions affichées dans les discours pourront-ils être tenues et à quelles conditions ? De nombreux points méritent d'être examinés en détail. Ils permettront de confronter les déclarations publiques et les contraintes techniques et des stratégies des multiples acteurs en présence autour de trois entrées qui correspondent aussi à des échelles géographique d'analyse :

1. Si l'évidence strasbourgeoise s'impose sur le plan politique de la symbolique européenne, n'y a-t-il pas une illusion de penser que la ville sera le point de connexion privilégié entre réseaux français et allemand ? La fonction revendiquée par la métropole alsacienne de croisée des TGV est en fait disputée par d'autres agglomérations proches qui sont historiquement bien placée et qui ont traditionnellement joué des rôles d'organisateur puissant des transports : Bâle et Mannheim, ou encore Sarrebruck et Karlsruhe ? Quels sont alors les atouts des unes et des autres dans la nouvelle géographie ferroviaire ?
2. Les projets de grande vitesse et tout particulièrement celui de la LGV Est mettent en avant l'intégration européenne. Mais ne sous-estime-t-ils pas les effets de frontière ? Ceux-ci peuvent résulter autant d'une rupture forte des flux aux marges des systèmes nationaux que des priorités nationales divergentes dans la réalisation des nouvelles infrastructures. Ils peuvent aussi ressortir d'une insuffisante compatibilité des systèmes d'exploitation ou encore émaner de la divergence stratégique des opérateurs ferroviaires. A quelles conditions alors le nœud strasbourgeois, à la charnière de deux systèmes, de deux philosophies de la grande vitesse pourra-t-il pleinement jouer son rôle d'interface ?
3. Enfin, les documents officiels ne mentionnent de manière paradoxale que le seul nœud strasbourgeois, alors même que la grande région transfrontalière urbaine dispose depuis plusieurs années déjà d'une gare desservie par la grande vitesse allemande : Offenbourg. Distantes de moins d'une vingtaine de kilomètres, les deux gares ne peuvent-elles pas (et à quelles conditions alors) mettre en synergie leur offre grande vitesse autour d'un nœud d'interconnexion bipolaire franco-allemand ?

La démarche d'analyse suivie repose sur la confrontation de données de sources factuelles multiples en faisant référence au réseau tel qu'il est programmé à l'horizon 2007 et 2020 (rapports parlementaires, documents d'études, presse et d'entretiens avec divers acteurs). Elle repose sur une approche géographique qui cherche à mettre en évidence la confrontation des logiques à diverses échelles territoriale. La contribution s'inscrit également dans le projet de recherche « TRANSFORMES »¹.

1. Réflexions sur de l'évidence strasbourgeoise du lien franco-allemand en matière de GV ferroviaire.

1.1 « Faire rayonner l'étoile alsacienne en Europe »²

Le TGV Est Européen est marqué dans sa dimension franco-allemande par la volonté de raccordement des deux systèmes ferroviaire à grande vitesse. Le discours de création de la « Magistrale Européenne » de Paris à Budapest avance l'argument d'une ouverture de la

¹ Intégration of TRANSport and urban FORM in the European region of Strasbourg » soutenu par la Commission Européenne dans son programme Marie-Curie (www.insa-strasbourg.fr/transformes).

² Selon l'expression de Nicolas Jacquet, délégué général de la DATAR, in *Dernières Nouvelles d'Alsace* 12.02.2004.

France et de Paris sur le reste du continent. Au delà du slogan, la dimension européenne pose la question de la portée pertinente d'un trajet grande vitesse ferroviaire qui est aujourd'hui estimé entre 1h30 et 3h [Joly 2003 p.6]. L'enjeu est en fait d'abord structurant pour Strasbourg comme le rappellent avec une insistance peu commune deux rapports officiels :

- En octobre 2003, le rapport au Premier Ministre français du Sénateur Joly [Joly 2003] fixe explicitement comme « priorité numéro un : Strasbourg ».
- La même année, le rapport de la Datar sur les infrastructures de transport à l'horizon 2020 rappelait qu'il était primordial d'améliorer l'accès de Strasbourg à un hub aérien. <Dès lors que Bâle n'est plus en mesure de répondre aux besoins de Strasbourg>, une amélioration des liaisons avec le hub international le plus proche qui est celui de Francfort devient primordiale, ce qui amène à considérer comme prioritaire la réalisation du pont sur le Rhin et des 18 km de voies ferrées en territoire allemand qui assureront la connexion des réseaux à grande vitesse français et allemand» [Datar 2003].

Illustration 1. Projets ferroviaires de la Grande Vitesse à l'horizon 2020.

Les promesses gouvernementales et les engagements bilatéraux entre les deux pays prennent appui sur le traité de La Rochelle de 1992, où l'Allemagne s'engageait à assurer la continuité du réseau à grande vitesse depuis le Rhin par la courbe d'Appenweier, dès lors que la deuxième phase des travaux est entreprise du côté français entre Baudrecourt et Vendenheim. Cette réalisation permettrait de dé-saturer un tronçon grande ligne tant pour le trafic de fret ferroviaire que pour les dessertes TER. L'engagement, s'il est tenu esquisse un premier élément de la croisée strasbourgeoise, complété par la mise en chantier en 2010 de la LGV Rhin-Rhône. Le premier tronçon entre la porte de Bourgogne et Dijon mettra la capitale alsacienne à trois heures de Lyon. Enfin une troisième branche a été évoquée qui placerait Strasbourg sur l'axe Flandres-Suisse et nord de l'Italie. Baptisée Eurocap Rail et retenue sur la Liste 1 du Collège des commissionnaires européens (1/10/2003), elle s'inscrit dans une perspective de liaison structurante entre Bruxelles/Luxembourg/Strasbourg. Le parcours entre les capitales européennes devait ainsi être ramené de 4h30 à 3h. Si la création d'une ligne nouvelle semble bien exclue, les travaux de relèvement des vitesses sur le parcours est programmé pour l'ouverture de la seconde phase du TGV Est.

1. 2 La place ferroviaire de Strasbourg dans la diplomatie franco-allemande.

La nouvelle position ferroviaire de Strasbourg ravive sa vocation politique, européenne et franco-allemande. Pour l'imaginaire collectif, la capitale alsacienne n'a cessé d'incarner la relation de déchirement et de réconciliation entre les deux pays. Déjà Au 19^{ème} siècle, le raccordement des systèmes ferroviaires nationaux avait suscité des déclarations de paix et de fraternité des peuples dans une Europe des nations. Aujourd'hui, la mise en place de la grande vitesse européenne relance des discours sur le lien européen de la France et de l'Allemagne qui prennent à nouveau pour décor la capitale alsacienne.

Pourtant le passage par Strasbourg est loin de s'imposer comme la ligne la plus directe entre les centres de gravité des deux pays. Dans les relations est-ouest, trois axes concurrents se dessinent qui relativisent la position strasbourgeoise. Car Strasbourg n'est pas le seul point de contact entre les deux pays, même s'il est le plus médiatisé et le plus investi dans la symbolique franco-allemande. Deux autres relations sont possibles :

- **la liaison septentrionale** via Bruxelles et Cologne. Faut-il rappeler que Thalys qui dessert déjà Bruxelles, Liège, Aix-la-Chapelle et Cologne et Düsseldorf pourra être

prolongé vers la Ruhr ou Francfort ou vers Hanovre, Hambourg et Berlin. . Sur son trajet wallon entre Bruxelles et Cologne, elle bénéficie de l'investissement de la Belgique qui assurera des vitesses maximales sur tout le trajet.

- **la liaison médiane** qui relie Paris à Francfort via Sarrebruck (dont la gare est en complète restructuration, projet Eurobahnhof) en évitant Metz par le sud pour desservir Mannheim, nœud ferroviaire majeur dans le système allemand. Là aussi les performances de cet itinéraire sont en cours de nette amélioration après plusieurs années de travaux entrepris par DB-Netz pour relever la vitesse d'exploitation sur certains tronçons à 200 km/h.

La concurrence des itinéraires devrait spécialiser des aires d'influence selon le meilleur temps d'accès et la qualité des services offerts par les exploitants. Cette orientation est largement suivie par les opérateurs ferroviaires. Elle tend alors à spécialiser Strasbourg dans les seules relations avec l'Allemagne méridionale (Stuttgart et Munich). Encore convient-il d'en mesurer l'importance effective.

1.3 La grande vitesse est-elle vraiment intégratrice ?

Le TGV Est est généralement présenté comme une formidable ouverture vers l'Allemagne et au-delà l'Europe Centrale. Il convient toutefois de nuancer le propos, car l'architecture de l'offre est très marquée par son insertion dans le schéma français de radialité qui s'organise en arborescence au départ de Paris. Après 2007, les liaisons sont améliorées entre la capitale et les villes du Grand Est par des relations sans arrêt intermédiaire en rame TGV. Les liaisons interrégionales semblent en revanche fortement affectées par cette nouvelle offre. Les trains de grande ligne qui assuraient le cabotage entre les centres urbains du parcours Paris-Strasbourg sont supprimés. Les gares nouvelles (Champagne-Ardenne, Meuse, Lorraine) fonctionnent comme de véritables gares de massification pour les relations entre métropoles régionales sans relation directe avec Paris. Leur localisation sur l'infrastructure nouvelle les prive généralement du raccordement avec le réseau classique, contraignant les usagers à un pré-acheminement routier. La faiblesse des trafics ne permettront guère d'assurer des liaisons vers l'Allemagne. De fait, les systèmes d'exploitation semblent plus conçus pour répondre aux besoins nationaux qu'aux exigences européennes. Enfin, la grande vitesse détériore la densité des relations de proximité inter et intra-régionales, particulièrement en Lorraine. Elle bénéficie sans surprise aux concentrations métropolitaines au premier rang desquelles Paris, alors même que la région Ile-de-France a très faiblement participé au financement de la nouvelle infrastructure !

Pour Strasbourg, si la situation n'est pas aussi préoccupante, elle n'est pas aussi favorable qu'on pouvait l'espérer. La liaison à fort potentiel entre Paris et Francfort passera par Sarrebruck, ce qui en fait ne réoriente pas fondamentalement les flux actuels. En revanche, la relation directe souhaitée vers Francfort et son hub aéroportuaire n'est pas programmée, alors même que la seconde tranche de la LGV repose en partie sur ce souhait fort.

2. Des concurrences frontalières toujours structurantes

Le deuxième élément qui vient fragiliser l'utopie intégratrice de la grande vitesse européenne est la persistance notable des discontinuités, tant des flux que des systèmes d'organisation qui maintiennent de nombreuses ruptures fonctionnelles et surtout de la demande prévisionnelle de transport. L'analyse de la grille prévisionnelle de service permet de souligner à quel point l'organisation du système reste fortement ancrée dans des logiques nationales qui ont du mal à se raccorder. Il convient à ce titre de rappeler que 4/5^{ème} des rames du TGV Est ne

traverseront pas le Rhin ! Le chiffre correspond aux évaluations des études qui estiment effectivement la perte de trafic à la frontière dans une fourchette variant de 70 à 90% [Joly 2003]. La « défonctionnalisation de la frontière » annoncée [P. Guichonnet et C. Raffestin 1974] semble donc être très relative pour les réseaux ferroviaires. Ses effets de rupture demeurent toujours actifs, qu'ils soient techniques, commerciaux ou structurels.

Frontières et conflits technico-commerciaux

L'interopérabilité du système à grande vitesse a été définie dans la Directive européenne 96/48. Elle se décline à travers des spécifications techniques, à la fois dans un système commun de signalisation (ERTMS) et des caractéristiques techniques des voies que doivent emprunter en toute sécurité le matériel roulant (gabarit, pente, dévers, rayon de courbure etc.). Les experts franco-allemands tendent à mettre au point un référentiel unique d'homologation pour leur matériel. A terme la standardisation des normes devrait diminuer les surcoûts du matériel qui s'élève aujourd'hui à 40% pour les trafics internationaux. On comprend dès lors que dans la situation actuelle seul sera interopérable une part réduite du parc roulant. L'essentiel du matériel SNCF de cette ligne sera équipé pour les seules circulations nationales. L'homologation des matériels interopérables semble aujourd'hui acquise, mais elle n'aura pas été sans difficulté, en particulier pour l'ICE3 dont les experts français critiquaient le poids pour en interdire la circulation. Les spécifications techniques reflètent enfin les relations difficiles entre opérateurs ferroviaires et particulièrement entre les deux champions nationaux que sont la SNCF et la DB. Si des avancées ponctuelles ont pu être atteintes sur une base de coopération pour le service fret, entre Metz et Mannheim par exemple, la question de l'exploitation des relations passagers est restée ouverte jusqu'en mai 2005, soit à moins de deux ans de la mise en place des services. Les politiques des deux pays ont très récemment exhorté les opérateurs nationaux « à intensifier leur coopération pour définir une offre commune »³. Initialement deux scénarios pouvaient être envisagés, qui correspondaient aussi à des options politiques fortes :

- La première possibilité s'inscrit dans une logique de concurrence. La tendance semble se dessiner sur la liaison nord, opposant essentiellement sur le réseau belge et au-delà la DB à Thalys, mais aussi à Eurostar. L'importance du potentiel de marché dans l'Europolygone des capitales n'exclut pas cette orientation. Elle est d'ailleurs plus compatible avec les grandes orientations de la Commission Européenne dont le « troisième paquet ferroviaire » qui prévoit à l'horizon 2008 l'ouverture à la concurrence des services voyageurs internationaux en Europe.
- La seconde possibilité, qui a finalement prévalu, repose sur la mise en place de sociétés bilatérales d'exploitation entre la SNCF et la DB et la SNCF et chacun de ses partenaires suisse et luxembourgeois. La structure baptisée Rhéalys mise en œuvre en 2000 par les exploitants ferroviaires concernés pour établir une étude de marché sur les trafics internationaux a ainsi été éclatée⁴. L'organisation des services est ainsi moins internationale que le modèle établi pour le service Thalys. Les relations nationales resteront sous le contrôle de la seule SNCF.

Face aux exigences budgétaires, techniques et commerciales, Strasbourg aura du mal à s'imposer comme la plaque tournante incontestable des trafics grande vitesse entre France et Allemagne. Sa nouvelle position, même améliorée, ne se distingue en fait pas nettement des métropoles voisines qui comme elles peuvent prétendre à une fonction de croisée.

³ « TGV : Français et Allemands approfondissent l'union », *Dernière Nouvelles D'Alsace* du 27/04/2005

⁴ Rhéalys SA (DB AG 30%, SNCF 30%, CFL 15%, CFF 25%).

Vers l'interconnexion de deux logiques territoriales ?

Moins immédiatement perceptible, mais aussi structurante est la confrontation des deux visions des systèmes français et allemand qui se sont développés selon des logiques territoriales nationales. Rappelons d'abord que la définition de la grande vitesse allemande est de 250-270 km/h sur de nombreux tronçons, alors qu'elle atteint souvent des pointes d'exploitation de l'ordre de 350 km/h en France. Ces chiffres rendent en fait compte moins de la performance du matériel que d'une philosophie de desserte territoriale. Dans sa comparaison, Gilles Rabin rappelle que la France pense la grande vitesse comme un itinéraire avec des prolongements éventuels, alors que l'Allemagne l'envisage comme un accélérateur de l'ensemble du réseau, dans une étroite complémentarité de l'offre existante [Rabin,2003]. La DB rapproche ainsi l'ICE du niveau supérieur de l'Intercity, là où la SNCF a d'emblée posé le TGV en challenger de l'aérien. Aussi le choix de localisation des gares (nombreuses gares-bis en France, desserte quasi-systématique de la gare centrale en Allemagne), l'accès au train (réservé en France et libre en Allemagne), la stratégie de construction de lignes nouvelles, diffèrent largement d'un pays à l'autre. Elle entraîne indéniablement des divergences dans la compréhension de l'offre, dans les modes de gestion commerciale et les priorités stratégiques qui dépassent les simples questions de compatibilités techniques ou des cultures d'entreprises. On retrouve l'opposition entre le modèle rhénan qui privilégie le maillage et la régularité des dessertes et le modèle saint-simonien qui repose sur la vitesse et la massification des trafics et dont les causes sont à chercher dans [Bieber, Massot, Orfeuil, 1993].

Les différends sur les stratégies commerciales ont longtemps interdit le développement d'une perspective commune et ne semblent avoir été qu'en réponse à une incitation politique appuyée. L'accord, signé en mai 2005 en grande pompe en gare de Strasbourg établit ainsi une société commune d'exploitation ... dont le siège est établi à Sarrebruck. Du succès opérationnel de l'interconnexion des deux conceptions de service dépend étroitement la place que Strasbourg pourra prétendre occuper dans l'Europe ferroviaire à venir. Elle se posera autant aujourd'hui pour la relation Est-Ouest (Magistrale Paris-Strasbourg-Vienne) que demain pour l'axe Rhin-Rhône. Si la définition des services semble a priori échapper aux décideurs régionaux, ceux-ci ne sont toutefois pas complètement absents de l'organisation de la perméabilité entre systèmes et d'une performance globale qui peut aussi se jouer sur des ajustements locaux.

3. L'enjeu des échelles dans l'interconnexion transfrontalière entre Strasbourg et Offenbourg

L'analyse des schémas de desserte de Strasbourg et d'Offenbourg souligne le fort potentiel de complémentarité entre les deux nœuds. On comprend dès lors que la constitution d'un bipôle renforcerait l'attraction de chacune des composantes. Elle ouvre largement l'espace français à l'Ortenau et multiplie le potentiel de destinations allemandes directes depuis Strasbourg vers les pôles urbains du nord de la RFA, alors que les services directs desserviront au mieux Karlsruhe, Stuttgart et Munich au départ de la France.

Il s'agit alors de favoriser cette complémentarité entre les deux nœuds qui jusque là semblent s'ignorer en la rendant plus lisible et cohérente. Dans cette perspective, le service Métro-Rhin géré par les collectivités territoriales est appelé à jouer un rôle central d'articulation entre deux étoiles ferroviaires régionales de Strasbourg et d'Offenbourg, qui peut alors être considérée comme une « liaison ferroviaire de continuité du réseau à grande Vitesse ». L'effet

de frontière pourrait être partiellement surmonté en couplant des trafics de diverses portées. Les économies de densité dégagées justifient un cadencement qui intéresse simultanément trois types de relation :

- a. La « liaison ferroviaire de continuité du réseau à grande Vitesse », interconnexion des deux systèmes ICE et TGV par services rapides en « shuttle » Strasbourg – Offenbourg avec au maximum un arrêt à Kehl pour 20 minutes de temps de parcours contre 28, le service cadencé s’insérant dans le prolongement des dessertes TGV et ICE.
- b. Le tronçon commun d’un réseau express régional entre les deux étoiles ferroviaires de Strasbourg et Offenbourg sur le modèle du S-Bahn. On peut imaginer un service cadencé à 30 min au maximum, et 15 min en heure de pointe. Les liaisons pourraient être prolongées depuis la vallée de la Bruche et le piémont des Vosges vers la vallée de la Kinzig (Gengenbach) et le piémont de la Forêt Noire (Oberkirch).
- c. Enfin, le service de transports urbains au niveau de l’agglomération transfrontalière avec interconnexion tram/train (cf. Krimmeri), ouverture de l’arrêt « Porte de France », desserte des gares de Kehl (Kork, Legelshurst, ...) avec densification du tissu urbain autour de ces arrêts

Illustration 2. Les échelles d’interconnexion Strasbourg-Offenbourg.

Le barreau ferroviaire d’interconnexion peut ainsi être pensé comme un puissant élément d’intégration fonctionnelle de cet espace transfrontalier. Sa vocation resterait limitée aux usagers ferroviaires régionaux, car une double rupture de charge serait par trop pénalisante pour les autres voyageurs. Au-delà même, à l’instar de la région Nord Pas-de-Calais), pourquoi ne pas imaginer la mise en œuvre de TER-GV (TER grande vitesse) assurant des liaisons directes de Strasbourg vers les autres métropoles rhénanes voisines comme Karlsruhe ou Fribourg. L’interconnexion entre TGV et ICE opère en ce sens plus qu’un symbole européen. Bien compris, il pourrait jouer un rôle moteur pour l’intégration transfrontalière des transports. Cela suppose un extraordinaire travail de coordination des autorités organisatrices de transport de part et d’autre du Rhin⁵, voire d’une instance commune d’exploitation et de marketing d’une offre bi-nationale intégrée. Des efforts sont engagés dans cette direction avec le doublement des fréquences, la mise en place d’un quai supplémentaire en gare de Strasbourg et l’adaptation des infrastructures à Offenbourg⁶.

A quelle condition peut-on alors envisager le fonctionnement d’un tel nœud bipolaire de Grande Vitesse ? La mise en synergie des deux gares devrait reposer sur certains points tendant à une meilleure intégration des services. On peut ici les décliner selon deux catégories : l’exploitation et la commercialisation.

1. Renforcer la complémentarité en termes d’exploitation de la ligne

- **La fréquence** est déjà relativement élevée avec le Métro-Rhin, même si la moitié des rames en provenance d’Offenbourg s’arrête aujourd’hui en gare de Kehl. Les 12 allers-retours quotidiens devraient être doublés pour atteindre un cadencement à la demi-heure.
- **La compatibilité des horaires** doit aménager l’optimisation des correspondances avec les services ferroviaires locaux, à l’image de ce qui existe

⁵ Région, Département, Communauté Urbaine de Strasbourg du côté français ; le Land du Bade-Wurtemberg, l’Ortenaukreis, les villes du côté allemand déjà réunis dans la Tarifgemeinschaft Ortenau TGO).

⁶ « La liaison Strasbourg-Francfort améliorée pour 2007 » in *Ville et Transports* du 04/05/2005 p.21.

en Suisse. La mise en cohérence des grilles horaires entre gares allemande et française pose toutefois de redoutables effets de cisaillement à la frontière. Si le but est de permettre l'intégration des services de rabattement rythmé par la grande vitesse dans un cadencement régional transfrontalier, cet objectif aura du mal à être réalisé : côté allemand et français la grande vitesse est prioritaire et perturbe les logiques des autres circulations.

- **Une facilité de correspondance** doit être recherchée. Le transfert quai à quai est alors souhaitable pour atténuer la rupture de charge. Il semble là aussi difficile à satisfaire.

2. Afficher l'interconnexion binationale dans la commercialisation et l'image de la gare

- **L'information** en gare et aux guichets devrait porter avec la même évidence sur les horaires français et allemands, une véritable révolution qui est réalisable sans peine avec des moyens informatiques modernes.
- **L'intégration tarifaire** devrait permettre d'acheter aux mêmes conditions nationales les billets ICE et TGV aux guichets des deux gares.
- **L'affichage** de l'offre grande vitesse allemande devrait pouvoir être visible via la correspondance d'Offenbourg en gare de Strasbourg et inversement.
- **La signalisation** bilingue dans les deux gares devrait être de mise avec la signalisation d'un cheminement spécifique indiquant par un logo la vocation d'interconnexion entre réseaux GV.
- **Enfin la communication du bipôle passe par l'image** au premier rang de laquelle les cartes du réseau à grande vitesse, qui doivent chercher à symboliser le rapprochement fonctionnel des deux gares voisines.

Conclusion

Si Strasbourg est certainement à une croisée, c'est bien celle des utopies territoriales de la grande vitesse et de construction européenne. Aujourd'hui comme au 19^{ème} siècle, l'image du réseau ferroviaire réveille à la fois l'idée de dévaluation des frontières et l'évidence de la fonction de pont, de point de rencontre entre France et Allemagne [Beyer 2005]. La ville, a toutefois du mal à assumer le passage d'une situation de marge à celle d'un centre. L'analyse du système de la grande vitesse souligne à quel point la frontière demeure présente dans l'organisation territoriale et des services et comment pour tirer pleinement parti du potentiel qui s'offre à elle, Strasbourg doit chercher à composer et à ajuster les potentiels locaux. Aussi le projet porteur d'avenir territorial ne consiste pas tant à nier la frontière en décrétant un effacement prématuré, qu'à s'en servir comme potentiel d'articulation. C'est dans ce sens que le nœud strasbourgeois mérite l'attention. Pour qu'il soit opérant, il s'agit de lui donner une forte lisibilité aux différentes échelles territoriales. L'articulation des complémentarités frontalières que les grands systèmes peinent à penser pleinement peut être compensée par l'ajustement des deux pôles ferroviaires de Strasbourg et d'Offenbourg. Il engage de fait une autre utopie, fondée sur des arrangements et des inventions locales, celui des espaces transfrontaliers émergeant. Ces Eurodistricts, à la fois utopies localistes et laboratoires de la nouvelle territorialité européenne ont un rôle clé à jouer pour penser et assurer la continuité dans les interstices de systèmes nationaux hétérogènes. Cette utopie territoriale s'inscrit d'ailleurs pleinement dans un modèle de régulation que revendique l'Europe en complément naturel du principe de subsidiarité : réussir localement par l'Europe ce que les niveaux supérieurs ne sont pas en mesure de réaliser.

Bibliographie

- Beyer A., 2005, *Strasbourg, entre France et Allemagne. Structure urbaine et imaginaire de la dualité frontalière*, article à paraître in Revue Géographique de l'Est.
- Jonas S., Weidmann F., *Compétitions ferroviaires transfrontalières et conflits d'acteurs dans le Rhin supérieur (1830-1870). Contribution à l'histoire de la naissance du chemin de fer en Alsace*, L'Harmattan, 2002, 216 p.
- Mitchell A., *The Great Train Race. Railways and the Franco-German Rivalry (1815-1914)*, Berghahn Books, 328 p.
- Rabin G., 2003, *Villes et grande vitesse. La révolution ferroviaire en France et en Allemagne*, Association « Les villes européennes de la grande vitesse », Mardaga, 80p.
- Bieber, Massot, Orfeuill, 1993, *Questions vives pour une prospective de la mobilité quotidienne*, Synthèse INRETS 19.
- Guichonnet P., Raffestin, 1974, *Géographie des frontières*, PUF.
- Wulfhorst G., 2004, *TRANSFORMES: cross-border strategies for integrating land-use and transport development in the Strasbourg region*. Conference Paper, European Transport Conference, 04-06/10/2004, Strasbourg
- Sénateur Bernard Joly, *Interconnexions des LGV européennes*, Rapport au Premier Ministre, oct. 2003, 102 p.
- DATAR, 2003, *La France en Europe : quelle ambition pour la politique des transports*, part. III.3 « Développer l'accessibilité des régions métropoles ».
- CESA Conseil Economique et Social d'Alsace, 2005, *L'Alsace saura-t-elle saisir l'opportunité des TGV ?* Brochure.