



HAL
open science

Un Sillon qui va plus vite? Les temporalités à l'épreuve de la métropolisation

Julien Gingembre, Anne Hecker

► **To cite this version:**

Julien Gingembre, Anne Hecker. Un Sillon qui va plus vite? Les temporalités à l'épreuve de la métropolisation. Festival International de Géographie 2016, Sep 2016, Saint-Dié-des-Vosges, France. halshs-02969250

HAL Id: halshs-02969250

<https://shs.hal.science/halshs-02969250>

Submitted on 16 Oct 2020

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.

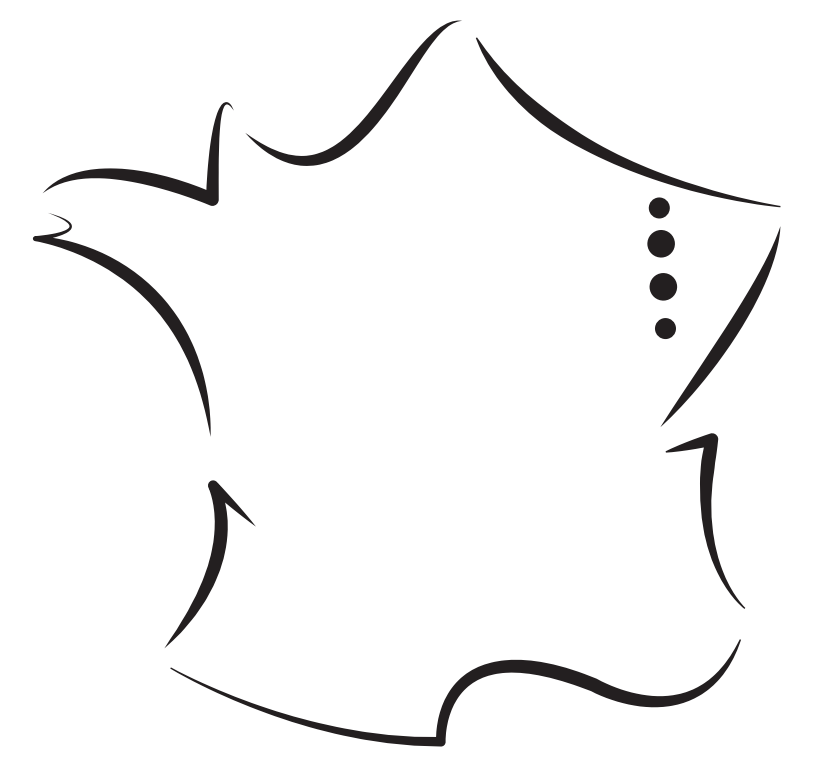
UN SILLON QUI VA PLUS VITE ?

LES TEMPORALITÉS À L'ÉPREUVE DE LA MÉTROPOLISATION

JULIEN GINGEMBRE, DOCTORANT
ANNE HECKER, MAÎTRE DE CONFÉRENCES

L'ACCÉLÉRATION DES TEMPORALITÉS BOULEVERSE LA NOTION DE TERRITOIRE. LES DÉPLACEMENTS SONT PLUS NOMBREUX, PLUS RAPIDES ET PLUS LOINTAINS. POURTANT, LA VITESSE N'EST PAS UNE DONNÉE UBIQUISTE.

FACE AU TEMPS DU QUOTIDIEN MARQUÉ PAR UNE LOGIQUE DE FLUX TENDUS, LES DÉCISIONS POLITIQUES OPPOSENT UN TEMPS DÉCALÉ ET RALENTI. C'EST PARTICULIÈREMENT LE CAS DANS LE SILLON LORRAIN OÙ LA CONCENTRATION HUMAINE ET ÉCONOMIQUE NÉCESSITE UNE GOUVERNANCE MÉTROPOLITAINE APPUYÉE SUR LE CONSENSUS ENTRE LES MULTIPLES PARTENAIRES.



A31 BIS : LA POROSITÉ FRONTALIÈRE REMISE EN CAUSE ?

Validée début 2016 par le gouvernement, l'A31 bis va être en partie concédée. L'instauration d'un péage sur le tronçon reliant Thionville à la frontière luxembourgeoise fait craindre une aggravation des embouteillages sur un axe déjà fortement contraint. La volonté initiale de fluidifier le trafic sera contrariée par cette remise en cause de la porosité de la frontière, dans un département qui avait trouvé son salut économique dans le travail frontalier. Cela révèle la méconnaissance des réalités fonctionnelles de ce territoire.

EUROPORT : UN PROJET MULTIMODAL « TOMBÉ À L'EAU »

Considéré comme lent, le transport fluvial n'en est pas moins un mode efficace et sûr. Pourtant, il reste sous-développé en Lorraine. La remise en cause du projet Europort, suite à l'abandon de la mégazone franco-chinoise de TerraLorraine en décembre 2015, conforte ce constat. L'Europort devait offrir à la mégazone et à la Moselle une plateforme multimodale de grande ampleur : transports routier, ferroviaire, fluvial et conteneurisation. Ce revers renforce la situation de « cul-de-sac » fluvial de la Lorraine.

UN TRAM QUI VA MOINS VITE ?

Les encombrements ont convaincu les villes de réduire la place de la voiture-reine au profit de transports collectifs en site propre, rapides et efficaces, dont le tram a constitué l'image de marque. Récemment, quelques villes moyennes ont opté pour le « bus à haut niveau de service ». Moins capacitaire et moins rapide que le tram, une bonne conception - site propre, priorité aux feux, longues interstations ... - garantissent toutefois son efficacité, à même de rivaliser avec le tram. Moins coûteux, il permet également de desservir davantage d'espaces.

CONFORTER LA « GRAND'RUE »

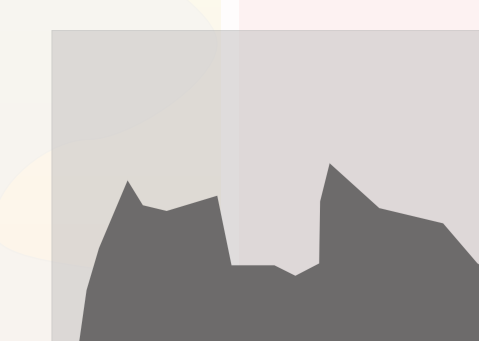
L'autoroute et la ligne TER ont participé à la construction de la Métropole Lorraine. Leur saturation pourrait toutefois la fragiliser. Le barreau neuf de l'«A31 Bis» entre Dieulouard et Toul, devrait séparer des trafics de nature et de destination différentes - poids-lourds et vacanciers en transit / desserte locale. La lenteur du temps politique et des travaux est toutefois en décalage avec l'urgence de la situation - le point de blocage est attendu pour 2020, quand les travaux pourraient ne s'achever qu'en 2040.

LA GRANDE VITESSE AU CŒUR DU SILLON

L'aéroport régional et la gare TGV symbolisent la grande vitesse. Leur positionnement au cœur du Sillon, à mi-chemin des grandes agglomérations, apparaît tant symbolique que consensuel. Mais elles sont en fait déconnectées de ces bassins de vie. La distance à parcourir pour les relier allonge les temps de parcours et amenuise l'intérêt de la grande vitesse sur les courts trajets. Elle traduit surtout les tensions politiques qui ont conduit à cette implantation, et au possible déplacement de la gare vers Vandières.

RÉSEAU FERRÉ : LES MARGES LORRAINES DÉLAISSÉES

En Lorraine, la détérioration de l'offre ferroviaire se poursuit, notamment dans les Vosges. Progressivement déclassées ou remplacées par des autocars, ces lignes secondaires constituent pourtant un maillage précieux pour le territoire. Leur baisse de fréquentation est en partie imputable au manque de modernisation et au désintérêt commercial de la SNCF. En privilégiant les lignes les plus rentables (LGV-Est et axe Nancy-Luxembourg), la SNCF contribue à creuser les écarts de vitesse entre le Sillon Lorrain et des marges régionales progressivement délaissées.



Tache urbaine
Unité urbaine

SOURCES :

ADUAN ET AGURAM, PORTRAIT DU SILLON LORRAIN, 2012, 55 P.
HECKER A., 2015, LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS, VECTEURS DE L'INTÉGRATION MÉTROPOLITAINE ? LE CAS DU SILLON LORRAIN, GÉOTRANSPORTS N° 5-6, PP.87 - 102
SIINO C., LAUMIERE F., LERICHE F. (DIR), 2004, MÉTROPOLISATION ET GRANDS ÉQUIPEMENTS STRUCTURANTS, PRESSE UNIVERSITAIRES DU MIRAIL, 305 P.