

| Contribution* à la réflexion de l'APR   |                     |
|-----------------------------------------|---------------------|
| L'éternel retour du Corridor Rhin-Rhône | M. Raymond Woessner |

\* Accédez aux autres documents disponibles sur notre site <http://www.apr-strasbourg.org/>  
et inscrivez vous pour recevoir toute l'information APR.

## Article L'éternel retour du Corridor Rhin-Rhône

Raymond Woessner  
Maître de conférences à l'IUFM d'Alsace, Strasbourg  
Chercheur au CRESAT, UHA, Mulhouse

Résumé - Le Corridor Rhin-Rhône (CRR) constitue un axe identifié par deux projets, une ligne à grande vitesse ferroviaire (LGV) et un canal à grand gabarit. Dans le cadre d'un aménagement du territoire octroyé par l'Etat, ces projets sont en débat depuis des décennies. Aujourd'hui, ils s'inscrivent dans les nouvelles formes de la gouvernance des territoires. De nouveaux acteurs ont émergé, cherchant à promouvoir tantôt une partie, tantôt l'ensemble du CRR à travers un dialogue avec l'Etat. La problématique de l'axe de transport s'inscrit dans les capacités des villes et des acteurs économiques à se fédérer et à donner un sens à leurs projets. De taille relativement modeste et marquées par des industries fordistes tenues de l'extérieur, les villes du CRR manquent de fonctions supérieures. Cette région de marge, relativement à l'écart des métropoles et divisée en plusieurs entités qui ont seulement commencé à se découvrir mutuellement, constitue un espace test, aussi bien pour la gouvernance locale que pour l'évolution des relations entre l'Etat français et ses régions. Si le CRR parvient à mener ses projets à bien, alors il aura su construire un système territorial inédit.

Mots clés : axe, cluster, gouvernance, industrie, région apprenante, transports

Abstract – The Rhine-Rhone Corridor (RRC) is a transportation main line identified with two projects, a high speed train line and a big size canal. The region is waiting a long time for them but a new governance may boost them today. Local and regional players are growing up. They try to build a new talk with the central government to aim their projects. A new RRC may emerge through a clustering around industrial development and towns associations. But the RRC stays divided in a few regional parts which begin only with common relationship. Metropolitan services are lacking in the RRC region. This marginal region is also a testing region. If the CRR sees projects through, a new regional system will appear.

Keywords : corridor, cluster, governance, industry, learning region, transportation

Depuis la réalisation de liaisons d'importance européenne comme le canal Rhin-Main-Danube (1992), le tunnel sous la Manche (1994) et le pont de l'Öresund (2000), le Corridor Rhin-Rhône (CRR) fait pâle figure en matière de grands travaux. Voilà pourtant des décennies qu'il est candidat à la construction d'un canal à grand gabarit et d'une ligne à grande vitesse ferroviaire (LGV). En 1997, l'Etat français a rejeté le projet de canal alors prêt à entrer en chantier ; il n'a pas davantage financé les études de modernisation de la voie ferrée du Doubs en vue du passage des conteneurs ; quant à la branche Est du TGV Rhin-Rhône, elle a été promise pour 2011 par le Comité Interministériel pour l'Aménagement et le Développement du Territoire (CIADT) du 18 décembre 2003. Ainsi, le CRR semble en attente perpétuelle d'infrastructures de transport performantes, ce dont se réjouissent seulement les opposants, « nymbistes » ou encore militants de l'écologie politique. Il appartient à la géographie d'expliquer ce conflit. Pourquoi les demandes émises par les acteurs économiques et politiques viennent-elles se briser durant ces décennies sur une fin de non-recevoir ? Comment, en partant de la géographie des transports, est-on amené à interroger les pratiques de l'aménagement du territoire ? L'évolution de ces dernières finit-elle par offrir de nouvelles opportunités aux grands projets ?

D'emblée, on constate que le CRR procède de la mythologie des axes de transport et des carrefours, maintes fois dénoncée par les géographes et par les économistes (Offner, 1993). Un carrefour n'a rien de naturel ; il devient un nœud à condition que de puissants aménagements soient réalisés (Varlet, 1992). Le nœud lui-même n'est pas synonyme de croissance et de développement (Boiteux, 1994) ; il ne constitue en fin de compte qu'une opportunité à valoriser<sup>1</sup>. Mais le mythe de l'axe fécondant est cultivé par un certain nombre d'acteurs qui finissent par légitimer leur discours auprès des décideurs et de l'opinion publique. Sur cette base, le législateur finit par promettre de grands travaux. Dans la foulée, grâce à des expertises aussi peu rationnelles que celles de leurs adversaires, les opposants s'évertuent à retarder ou à empêcher ces travaux par le lobbying électoral et par les recours judiciaires.

Sur le fond, les axes et les nœuds de transports ne sont pas des électrons libres : ils s'inscrivent nécessairement dans un type de système régional qui oriente leur développement. Détectées par Jean-Jacques Bavoux (1993) en tant que régions intermédiaires ou d'entre-deux, les marges constituent donc un cas de figure particulier, un objet géographique en tant que tel (Rolland-May, 2004). Situées à égale distance de plusieurs centres métropolitains, elles subissent des influences contradictoires émises par ces villes et qui, selon les périodes historiques, hésitent entre l'indifférence ou l'accaparement. A l'égard de ces mondes extérieurs, les habitants des marges oscillent entre l'apathie (avec une propension à se définir comme des oubliés) et la suspicion (on se souvient des Picards inondés en 2001, accusant Paris de déverser les eaux de la Seine dans la vallée de la Somme). En outre, il n'existe pas de cohésion interne dans ces régions ; bien au contraire, l'atomisation en petits territoires, séparés par de fortes distances organisationnelles, y constitue la règle (RITMA, 2001). C'est ainsi qu'en 1996, ma thèse concluait à l'inexistence structurelle du CRR (Woessner, 2000).

L'objectif de ce papier consiste à mettre en lumière les fondements de la géographie régionale du CRR, un espace qui n'émerge pas parmi les régions reconnues en tant que telles,

---

<sup>1</sup> Conseil Economique et Social d'Alsace, *Les TGV, une opportunité pour l'Alsace*, Avis du 4 février 2005, 8 p. et annexes.

mais qui peut devenir un territoire sur la base de problématiques et de projets partagés à la faveur des évolutions contextuelles de la gouvernance. Dans un contexte institutionnel bien plus complexe que celui des années 1990, les acteurs régionaux du CRR ont commencé à se mettre en ordre de bataille, avec succès. En 2005, le CRR a obtenu un Pôle de compétitivité (juin), un Contrat métropolitain (août) et le financement de la branche Est du TGV Rhin-Rhône (octobre<sup>2</sup>).

Venus de l'Union européenne et de l'ONU, le principe de la subsidiarité et le concept du développement durable interpellent les routines institutionnelles françaises. Dès 1995, la Loi d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement du Territoire (LOADT) avait proposé de mettre fin à un aménagement du territoire octroyé par l'Etat central. Elle annonçait le développement voulu des territoires, où des logiques ascendantes-descendantes entre l'Etat et les acteurs locaux remplaceraient la logique descendante (Leurquin, 2002). D'importantes innovations ont donc été introduites dans la juridiction, même si la France hésite encore sur la manière de procéder. En ce sens, les pratiques aménagistes observables sur le CRR contribuent à révéler dans quelle direction évolue le mode de la gouvernance en France. Deux types d'évolutions peuvent être pointés. Ainsi, la DATAR avance qu'un scénario néo-jacobin est plausible à long terme. Dans ce cas, l'Etat garde la main sur ses territoires à travers la maîtrise des relations contractuelles avec les collectivités (DATAR, 2000). Au contraire, dans le cas de la « région apprenante », un concept répandu dans la littérature des économistes spatiaux, les forces vives d'un territoire conçoivent des futurs possibles et se mobilisent pour atteindre les objectifs fixés (Héraud, Dif 2004). La région apprenante fonctionne en tant que « cluster » (ou système localisé) caractérisé par un réseau social non-hiérarchique et animé par un jeu d'acteurs regroupant les collectivités, les entreprises et les associations. Il appartient donc au cluster de la région apprenante de mettre en œuvre un projet territorialisé.

On verra qu'à partir de problématiques spécifiques et apparemment éparées, le CRR a commencé à construire avec succès un système territorial, structuré en interne et ouvert sur l'environnement extérieur, en partenariat avec l'Etat. Il convient tout d'abord de revenir sur la place relative et souhaitée du CRR en tant qu'axe de transport, dans le mythe comme dans la réalité, avec ses échecs et ses avancées. Ensuite, la problématique de la croissance industrielle introduit une autre dimension de la structuration du CRR ; les réseaux ne sont plus physiques comme dans le cas des transports mais ils sont le fruit de connexions sociales qui englobent les entreprises bien au-delà de l'action traditionnelle des Chambres de Commerce et d'Industrie (CCI). Enfin, il faudra mesurer la capacité des agglomérations à s'organiser entre elles, et il apparaîtra que la clé de la structuration du CRR réside précisément dans cette dimension.

## **1. L'axe de transport : du mythe à la construction territoriale**

Pour une région donnée, les performances d'un axe de transport se mesurent en termes de flux, de nodalité et d'accessibilité multimodale. Un fonctionnement efficace des transports est a priori perçu comme un gage de compétitivité régionale. Mais cette activité peut aussi générer des effets négatifs à travers les conséquences néfastes sur l'environnement « naturel »

---

<sup>2</sup> L'Etat apporte 724 millions d'euros, les collectivités territoriales probablement 620, la Suisse 66 millions, soit 1,41 milliard au total. Le coût du projet est estimé à 2,312 milliards d'euros.

et sur la santé publique ; en outre, elle peut favoriser des effets de vidange, en général au profit des métropoles situées aux extrémités de l'axe. Sujet de polémiques politiques, médiatiques et scientifiques depuis plusieurs décennies, l'amélioration des infrastructures du CRR pose problème.

## 1.1 Un axe fragile et concurrencé

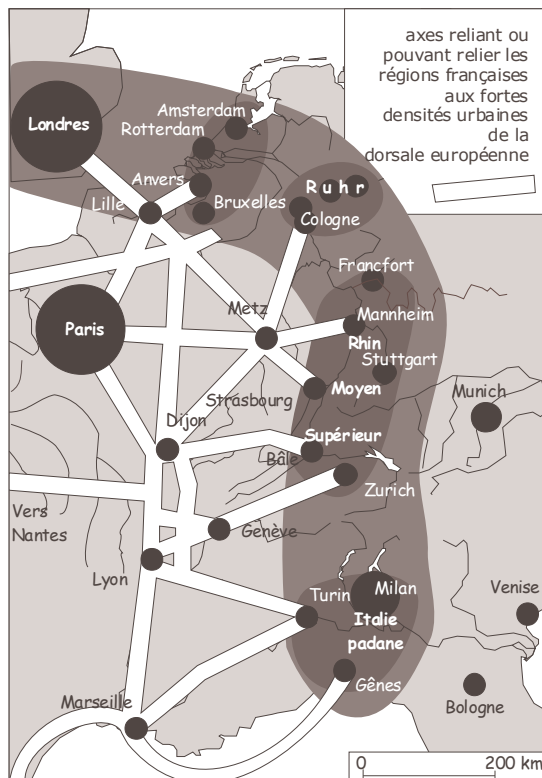
De par ses trafics, le CRR n'a jamais été un axe important en soi. L'histoire vient rappeler la médiocrité de ses performances ferroviaires. En 1860, le train circulait à 54 km/h entre Paris et Marseille et seulement à 29 km/h entre Strasbourg et Lyon. En 2000, avant l'introduction du TGV Méditerranée, c'était 200 km/h contre 92 km/h (Stoskopf, 2001). Pour le fer comme pour la voie d'eau, les méandres encaissés de la vallée du Doubs plombent les vitesses et nécessitent des équipements compliqués sous forme de tunnels (dont le tunnel fluvial sous la Citadelle de Besançon) ou encore de nombreuses écluses. Lorsque la SNCF communiquait encore les données de son trafic (1998), on relevait un trafic de 33.000 tonnes brutes / jour dans la vallée du Doubs et 16.000 entre Langres et Belfort, contre 70.000 au nord de Dijon, 63.000 sur le piémont du Jura, 114.000 au sud de Chalon-sur-Saône et 75.000 entre Strasbourg et Colmar. Faisons le deuil du canal Freycinet (en réalité, le canal du Rhône-au-Rhin date de 1833 ; il a été intégré au réseau Freycinet par la suite) où Voies Navigables de France (VNF) ne tient même plus de statistique pour les transports. Sur le Doubs, le chenal est mal entretenu, les berges s'effondrent parfois, les croisements sont difficiles et le tirant d'eau est limité à 1,80 mètre ; les péniches Freycinet y sont chargées à moins de 250 tonnes, contre 350 tonnes lorsqu'elles naviguent sur les voies d'eau à grand gabarit. Même sur l'autoroute A36, la seule infrastructure moderne et efficace du CRR, le trafic reste relativement faible entre Beaune et Besançon (13.000 véhicules/jour en 1990, 18.000 en 2000 selon la Société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (SAPPR)).

Dans la perspective de la connexion entre la France et l'Europe, le CRR rencontre de nombreux axes concurrents (Figure 1). Dans le Nord-Pas-de-Calais, les réseaux ferrés et fluviaux sont très denses du fait de l'héritage de la période de l'industrie lourde ; l'offre se développe avec de nouvelles plates-formes multimodales comme à Dourges ou encore à Arras ; et le projet fluvial à grand gabarit Seine-Nord semble vouloir émerger. La Lorraine progresse elle aussi ; Metz est devenu le hub du fret ferroviaire de la SNCF pour l'Europe ; l'axe « lotharingien » devrait recevoir une deuxième autoroute et l'idée d'une voie fluviale à grand gabarit ponctuée d'une ou plusieurs « mégazones » logistiques entre la Moselle et la Saône prend peu à peu corps (une étude a été commandée en mars 2005). Dans les Alpes, le projet titanesque Lyon – Turin pourrait se réaliser vers 2015-2018 ; l'Union européenne s'est engagée sur un montant de 2,6 milliards d'euros et les gouvernements français et italien pour 5 milliards chacun. A Marseille, la CCI soutient un projet ferroviaire concurrent au Lyon - Turin qui remonterait la vallée de la Durance avant d'utiliser un nouveau tunnel sous le col de Montgenèvre.

Dans cette compétition, le CRR peine à se positionner. Les grands flux le contournent de plus en plus au profit de l'axe lotharingien et de l'axe Paris – Strasbourg. Il existe pourtant des lacunes qui nuisent aux performances de ses concurrents. Ainsi, faute de portiques de conteneurs, la Moselle n'est pas conteneurisée. Lorsque le TGV-Est sera une réalité (2007), les trains de fret trouveront difficilement des sillons entre Baudrecourt et Strasbourg, où, de plus, la traversée ferroviaire du Rhin se fera encore et toujours sur un pont à voie unique. A

l'avantage du CRR, la liaison à grand gabarit fluvial Saône – Rhin figure au schéma directeur des voies navigables européennes et la LGV Saône-Rhin a été retenue parmi les projets prioritaires de l'UE ainsi que par le gouvernement français (Woessner, 2004).

Figure 1 : Axes réels et potentiels entre la France de l'Est et l'Europe de la dorsale



## 1.2 Du mythe à la promotion de l'axe

Les projets contemporains s'enracinent dans le temps long. Ils reposent pour une part sur des représentations construites lors de la fréquentation de l'école. Dans la mémoire collective, l'invention du CRR est peut-être due à l'une des batailles fondatrices du monde gallo-romain, lorsque Jules César a triomphé des Germains. En 58 avant notre ère, à Bibracte (Morvan), l'assemblée des chefs de la Gaule avait demandé au général romain de chasser les Suèves, ce qui s'est produit quelque part dans le Sud-Alsace (Jullian, 1993). On remarque que ces deux événements ont eu lieu aux extrémités du CRR, à proximité de la Saône et du Rhin, et les légions n'ont fait que passer dans le corridor proprement dit. Tant que le latin était fortement enseigné et du fait de l'importance des « Commentaires » de Jules César, le CRR a pu acquérir un statut particulier dans les représentations, celui d'une marche, d'un espace stratégique et disputé, d'une trouée par laquelle s'engouffrer, ou encore d'un lieu de contact ou d'affrontement entre les mondes latin et germanique. La géographie universitaire a conforté le mythe du trait d'union. L'école vidalienne se plaisait dans l'idée de seuil reliant deux bassins. Les thèses de Gibert (1930) et de Dézert (1969) ont utilisé cette thématique sans parvenir à démontrer quel était l'avantage apporté aux industries par leur localisation sur la ligne de partage des eaux du CRR. Quant à Etienne Juillard (1968), il avait évoqué « le grand X rhénan », avec les axes Hambourg – Barcelone et Rotterdam – Gênes, qui faisait du Rhin supérieur un carrefour majeur et du CRR un axe indispensable à la construction européenne.

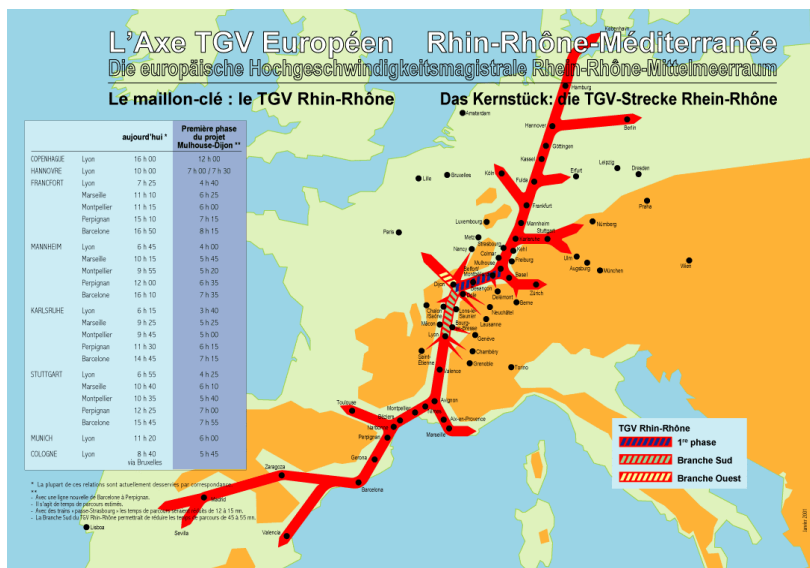
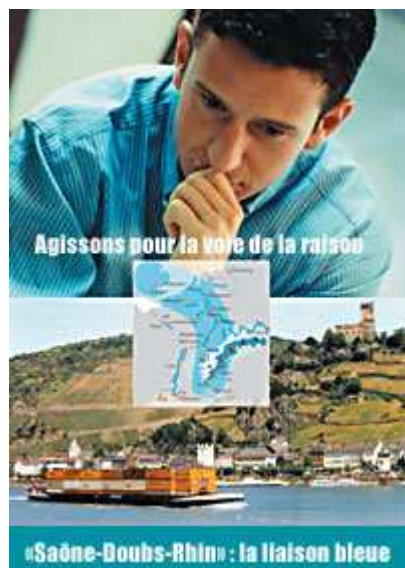
Aujourd'hui, l'iconographie des manuels scolaires présente volontiers l'espace européen en utilisant la notion d'isthme, où l'on voit des lignes imaginaires relier la Manche / Mer du Nord et la Méditerranée. Dans l'édition la plus récente du manuel de Première de Bréal figurent par exemple Le Havre – Marseille, 775 km et Amsterdam – Venise, 941 km (Brunet, Pierre-Elie, 2003). Voilà des informations simples et objectives de repérage. Elles ne sont pas entièrement innocentes car, qu'il le veuille ou non, le trait du croquis, vigoureusement tracé et identifié, introduit l'idée d'une relation d'une côte à l'autre. Le CRR apparaît comme un bon candidat pour les relations transisthmiques puisque depuis la ligne de partage des eaux de la Trouée de Belfort, les cours d'eau filent vers la Méditerranée ou vers la Mer du Nord.

C'est sur ces bases que les associations TGV Rhin-Rhône Trans Europe Méditerranée et Saône-Rhin Voie d'Eau 2010 assurent la promotion des projets qu'elles souhaitent voir se réaliser (Figure 2). On découvre ainsi le maillon manquant fluvial, long de 210 km, entre Laperrière-sur-Saône (Côte-d'Or) et Mulhouse. Le bon sens est explicitement interpellé : s'opposer à ces grands travaux semble mesquin ou même absurde quand on voit les puissantes infrastructures fluviales reliant les bassins-versants du Rhin, du Danube et de l'Elbe alors que le Rhône reste une impasse continentale. Sur la photo, le paysage de la Trouée héroïque du Rhin ne semble nullement affecté par la conteneurisation fluviale ; il semble même dynamisé et comme arraché à un passé figé ; la taille du navire est conforme au projet de l'association qui défend un gabarit limité à 110 mètres. Quant à la publicité pour le TGV Rhin-Rhône, elle montre une liaison Hambourg – Valence (ou Madrid) qui s'appuie elle aussi sur la force de l'évidence. Le croquis est paneuropéen et, sans doute pour lever toute équivoque à ce sujet, la flèche se dirigeant vers Paris s'arrête en chemin. Le TGV Rhin-Rhône, du moins ses branches Est et Sud, serait le premier en France à ne pas passer par la capitale nationale, ce qui constitue une promotion audacieuse et risquée quand on connaît les difficultés des transversales ferroviaires françaises. Abondant dans le même sens, Strasbourg-Magazine annonce que « *demain on ira de Lille à Budapest ou de Hambourg à Barcelone en passant par Strasbourg : (...) de quoi faire rêver et engager notre région vers une nouvelle ère<sup>3</sup>* ». La puissance évocatrice de la cartographie permet de ré-enchanter le monde. Et de le modeler en ce sens : à partir du 12 décembre 2004, le CRR a connu sa première liaison TGV établie sur le parcours Marseille – Strasbourg via Lons-le-Saunier.

Figure 2 : Communication et utilisation du mythe de l'isthme, documents Saône-Rhin Voie d'Eau 2010, année 2002, et Association TGV Rhin-Rhône Trans Europe Méditerranée

---

<sup>3</sup> Strasbourg-Magazine (2004), numéro spécial, *Spécial TGV*, octobre, p. 1.



### 1.3 La nouvelle légitimité de l'axe

Depuis plus de quarante ans, la modernisation des infrastructures du CRR suscite des débats contradictoires. Seule l'autoroute A36 a été réalisée alors que dès 1961, la lettre Massé au Premier Ministre condamnait le projet de canal à grand gabarit Saône-Rhin pour cause d'inutilité : l'évolution de l'activité industrielle conduisait déjà au déclin du transport des pondéreux, renforcé par la littoralisation des industries lourdes ; toujours selon cette lettre, le port de Marseille n'avait pas d'avenir rhénan. Plus récemment, Alain Bonnaïfous (1997) a démontré que la rentabilité économique ne saurait être atteinte, à moins d'user d'artifices statistiques et de « *gags méthodologiques* » comme dans certains rapports publiés dans les années 1990. Il a souligné la lenteur croissante du transport fluvial lorsqu'il pénètre à l'intérieur des terres depuis Marseille, du fait de l'augmentation du nombre d'écluses. Ainsi, avec le grand gabarit, il y aurait 4,5 jours de navigation entre Marseille et Strasbourg (pour 873 km avec une quarantaine d'écluses à franchir) et 2 jours entre Rotterdam et Strasbourg (pour 737 km et 2 écluses), soit 6,5 jours de bout en bout. En 2005, trois compagnies (CMA-CGM, MSC et Turkan) assurent la liaison maritime entre Marseille et Anvers en 6 jours, avec des volumes bien plus importants que ne pourrait le faire le mode fluvial modernisé. Pour les voyageurs internationaux, une liaison Strasbourg – Barcelone par le TGV en 6 h 45, sur un tracé intégral de LGV, subirait la concurrence de l'avion, compagnies *low cost* en tête. Ainsi, Ryanair propose un vol aller Strasbourg - Barcelone (plus exactement de BadenAirport, une nouvelle plate-forme située entre Strasbourg et Karlsruhe, jusqu'à Gérone) pour 33,65 euros, taxes d'aéroport comprises, en 1 heure 40 minutes (juin 2005).

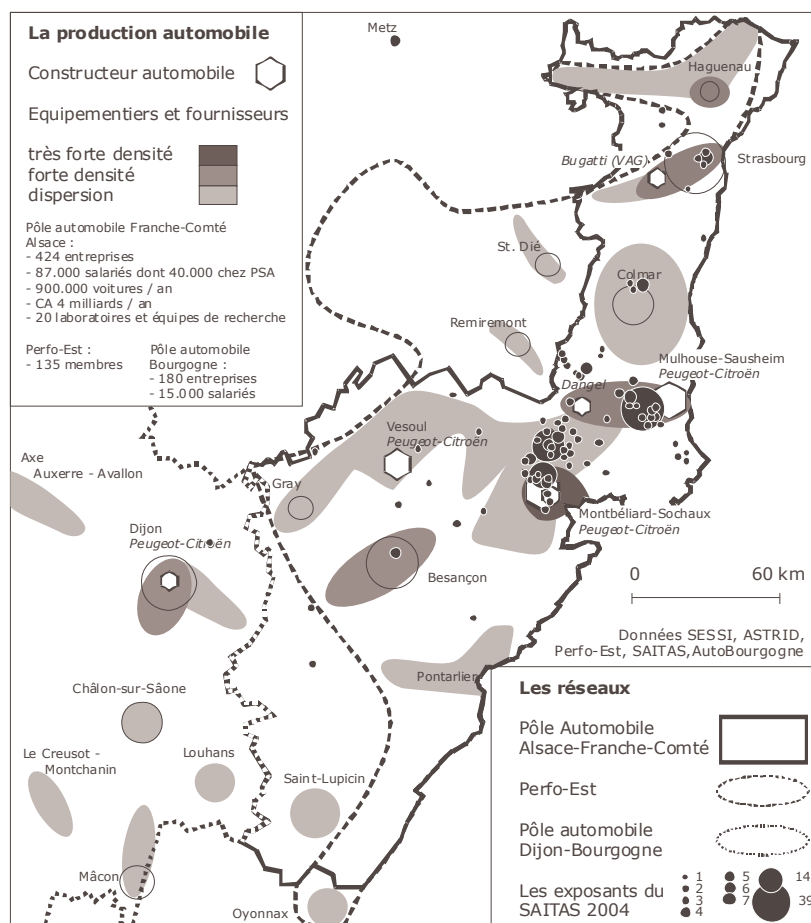
Les travaux scientifiques comme les promoteurs du fluvial et du TGV présentent la problématique du CRR dans la dimension transisthmique. Consultés de manière informelle, les acteurs associatifs et publics affirment ne pas être dupes de leur propre politique de communication (Figure 2). Leur vrai argumentaire diffère des accroches publicitaires. En réalité, il ne s'agit pas d'aller et de venir d'un bout à l'autre de l'axe rhéno-rhodanien, mais de disposer d'infrastructures améliorant l'accessibilité à deux échelles : soit en ouvrant des débouchés sur des métropoles ou bien sur l'une ou l'autre façade maritime ; soit en favorisant le rapprochement interurbain régional. Pour le TGV, la Suisse partage cette logique ; en mars

2005, le Conseil fédéral a proposé de financer des voies situées entièrement sur le territoire français, comme la branche Est du TGV Rhin-Rhône (64,5 millions d'euros), le raccordement ferroviaire de l'aéroport de Mulhouse-Bâle (16,2 millions d'euros) et la réouverture de la ligne Delle – Belfort qui croise la gare TGV envisagée à Méroux-Moval (Territoire de Belfort). Après l'abandon du projet de la SOciété de RÉalisation de la LIaison Fluviale (SORELIF) par le gouvernement Jospin en 1997, l'association Saône-Rhin Voie d'Eau 2010 a été fondée par M. Valère Pourny, un directeur de papeterie à la retraite. Elle compte beaucoup de jeunes retraités parmi ses membres. La plupart d'entre eux habitent autour de Dole et de Besançon, pour ainsi dire dans l'œil du cyclone des opposants au projet : Mme Voynet, ancienne ministre écologiste du gouvernement Jospin, a été conseillère municipale de Dole ; hier comme aujourd'hui, la Région Franche-Comté n'a pas soutenu le projet de grand canal. L'association compte à présent de nombreux membres dans le Sud-Alsace. Elle bénéficie en outre de soutiens plus larges, comme ceux des Ports autonomes de Marseille et de Strasbourg. Elle s'emploie à mobiliser les régions du Rhin, de la Saône et du Rhône, à l'image de l'association TGV. Elle s'appuie sur un argumentaire développé lors d'un colloque à Lyon dès 1989 qui évoquait la nécessité de l'aménagement du territoire, la congestion annoncée des routes et la prise en compte des aspects environnementaux (Christen, Fortin, 2002). A présent, le boom de la conteneurisation constitue un argument de taille en faveur du grand gabarit fluvial. Le Rhin, le Rhône et la Saône ne cessent d'investir en moyens nouveaux avec l'édification de terminaux efficaces (Fos2XL) et avec le développement de navettes fluviales conteneurisées. En 2002, Rhin-Saône Conteneurs a lancé la première navette fluviale de la vallée du Rhône ; depuis 2004, Alcotrans, un spécialiste rhénan de la conteneurisation, relie Fos-sur-Mer et Pagny (Côte-d'Or) avec des navires de 280 Equivalent Vingt Pieds (EVP). Et depuis 2003, le transporteur GEFCO assure une navette ferroviaire entre l'usine Peugeot-Citroën de Vesoul et le port d'Ottmarsheim, où la conteneurisation a crû de 38% en 2004 (avec plus de 120.000 EVP).

## **2. L'industrie : de la région fragmentée à la mise en réseau**

Alors que le textile a presque disparu, que la chimie stagne et que les industries de pointe peinent à s'affirmer (pharmacie à Dijon, microtechniques à Besançon et biotechnologies à Strasbourg), l'industrie automobile occupait 37% des actifs de l'industrie en Franche-Comté et 28% en Alsace en 1999 (ADIT, 2001). Le groupe PSA apparaît comme la firme-vedette du CRR avec ses trois établissements de Sochaux (15.000 emplois en 2004), Mulhouse (12.500) et Vesoul (5.000) (Figure 3). Dans leur plan de croissance, ces usines se recentrent sur leur cœur de métier, l'assemblage pour Sochaux et Mulhouse, l'indistribution pour Vesoul. L'externalisation de nombreuses fonctions de ces usines vers leurs fournisseurs conduit à la restructuration du mode de fonctionnement de la région (Wæssner, 2002).

Figure 3 : L'industrie automobile et les réseaux d'acteurs



## 2.1 L'impulsion donnée par PSA

La firme PSA concentre ses fonctions stratégiques en Ile-de-France (la direction à Paris, à La Défense et avenue de la Grande Armée, les fonctions R&D à La Garenne-Colombes et Vélizy). Elle dispose de centres de production en Région parisienne, dans le Nord-Pas-de-Calais, en Bretagne, en Espagne, en République Tchèque, en Slovaquie, en Chine, au Brésil, en Iran, en Indonésie... Depuis 1913, l'usine de Sochaux constitue le bastion historique de Peugeot. La firme du lion a ouvert une usine jumelle à Mulhouse en 1963, à l'aise sur les 316 ha pris à la forêt de la Hardt, aujourd'hui proche du carrefour autoroutier A35 / A36 et du port rhénan d'Ottmarsheim. En 2004, avec l'assemblage de la Citroën C4 à Mulhouse, les deux usines entrent dans la voie d'une osmose ; elles sont dorénavant dédiées au milieu de gamme Peugeot-Citroën.

Dès 1984, la SOGEDAC, la centrale d'achats du groupe PSA, avait décidé de rationaliser la sous-traitance de l'entreprise selon les canons du toyotisme, notamment en réduisant le nombre de fournisseurs et en privilégiant le rang 1, lui-même chargé d'organiser les rangs 2 et 3. Progressivement, les fournisseurs ont joué un rôle de plus en plus important ; aujourd'hui, de manière générale, ils réalisent jusqu'à 80% de la valeur ajoutée d'un véhicule. Ils intègrent ou créent de la technologie, diversifient leur portefeuille de donneurs d'ordres et livrent des modules assemblés en flux tendus. Mais autour de Sochaux et de Mulhouse, les entreprises manquent traditionnellement de compétences et de capacités d'innovation. Il s'agit de petits établissements rompus à la sous-traitance de capacité et à la fourniture de petites

pièces (métallurgie et plasturgie). Les rapports d'audit sont formels : la plupart des entreprises sont vouées à la disparition si l'ensemble du tissu productif n'évolue pas. Dans les années 1990, le groupe PSA a mesuré les limites d'une organisation verticale pilotée par un donneur d'ordres monopolistique. Pour éviter de devenir un colosse aux pieds d'argile, il s'est donc intéressé au territoire du CRR autrement qu'en termes de bassin d'emploi et de corridor autoroutier. Il a contribué à l'émergence d'acteurs locaux. L'innovation s'effectue alors à partir du jeu des institutions, en particulier en matière de transferts de technologies.

## 2.2 L'émergence des acteurs locaux et régionaux

Dans un premier temps, PSA a développé cette stratégie en interne. Une première association regroupant les sous-traitants, Europerf, a dû être dissoute. Puis est venue Perfo-Est, une structure « maison » basée à Sochaux et pilotée par de jeunes retraités de PSA, dont l'action consiste à dynamiser le monde des fournisseurs régionaux. Elle est centrée sur les régions de Sochaux et de Mulhouse ; championne de la ruralité et de la moyenne montagne, elle s'étend vers les vallées vosgiennes, le Nord-Alsace, la Haute-Saône et le Jura jusqu'à la Plastic Vallée d'Oyonnax, mais elle ne pénètre pas dans le Val de Saône (Figure 3).

Quant à l'Agence de Soutien des Technologies, de la Recherche Industrielle et du Développement (ASTRID), elle n'a pas de lien organique avec PSA ; il s'agit d'une association fille du réseau de Villes Rhin-Sud. ASTRID a été dédiée à l'amélioration de la performance des entreprises, qu'il s'agisse ou non de l'automobile. Le Sud-Alsace et le Nord Franche-Comté ont donc commencé à se structurer autour d'une problématique, à savoir devenir une plate-forme industrielle compétitive. Il a fallu dresser un état des lieux, favoriser les transferts de technologie et promouvoir la recherche (comme la pile à combustible au L2ES à Belfort et le laboratoire MIPS - modélisation, intelligence, processus, systèmes - à Mulhouse). En outre, il est apparu que beaucoup de fournisseurs sont localisés dans l'ensemble de la Franche-Comté et de l'Alsace, un espace bien plus vaste que les régions de Belfort – Montbéliard et Mulhouse. En 2000, les Chambres de Commerce et d'Industrie du Sud-Alsace, du Doubs et du Territoire de Belfort, en partenariat avec les collectivités locales et régionales, ont franchi un pas avec la création du Pôle automobile commun aux Régions Alsace et Franche-Comté, animé par ASTRID qui entend explicitement entrer dans une logique de « cluster<sup>4</sup> ». L'obtention du label « Pôle de compétitivité véhicule du futur » est venue couronner cette stratégie, dont le développement a été confié à Perfo-Est. Comme le souligne ASTRID, « *la dynamique ne fait que commencer, les entreprises et laboratoires de recherche sont appelés à rejoindre les projets ou à en proposer de nouveaux<sup>5</sup>* ».

Les enjeux apparaissent considérables. Un cluster ne dépend plus des décisions prises par un centre extérieur mais il constitue un territoire localisé apte à se mouvoir dans la mondialisation. Il développe des compétences liées aux services davantage qu'à la production. Mais un obstacle important reste à surmonter. Les clusters se caractérisent par une culture et par des valeurs communes, c'est-à-dire par des externalités qui favorisent les apprentissages. Or, les entreprises du Sud-Alsace et du Nord Franche-Comté diffèrent par leur appartenance à différents groupes industriels, par leurs réseaux (clientèle et donneurs d'ordres) et enfin par leur culture (Lévy, Wöessner, 2001). Il s'agit par conséquent de pouvoir combiner les

---

<sup>4</sup> La Lettre d'ASTRID, n°17, 2<sup>e</sup> trimestre 2003, Mulhouse Maison du Technopôle, 4 p.

<sup>5</sup> La Lettre du Technopole, N°13, avril 2005, Mulhouse, 4 p.

représentations et les pratiques des uns et des autres, ce qui suppose de pouvoir dépasser la discontinuité existant entre l'Alsace et la Franche-Comté. Ce rapprochement devra concerner un vaste ensemble régional. En allant vers le Nord-Alsace, les entreprises sont davantage multinationales, fortes en capacité de R&D et tournées vers des clients multiples ; vers le Sud de la Franche-Comté, les entreprises sont petites, organisées en réseaux et elles travaillent essentiellement pour PSA. S'il veut exister, le cluster doit par conséquent associer de nombreux micro-territoires. Conformément aux règles de la construction territoriale fondées sur la subsidiarité, chacun garderait sa propre culture tout en acceptant des normes communes.

Outre Perfo-Est, ASTRID et le Pôle automobile, une autre association venue du Nord Franche-Comté vient jouer les fédérateurs. Elle organise le SAITAS, un salon destiné aux entreprises de proximité. Dès les années 1980, la petite ville industrielle de Delle avait subi le retrait des investisseurs suisses. Le Comité Economique d'Expansion et de Développement du sud du Territoire de Belfort (CEED), une association de cadres retraités, s'est alors investie dans la reconversion du tissu industriel local. Le SAITAS a connu sa première édition à Grandvillars (Territoire de Belfort) en 1987. En 2004, il s'installe à Mulhouse et fonde sa publicité sur le slogan « *le salon de proximité de l'axe Rhin-Rhône* »<sup>6</sup>. Ses 200 exposants viennent pour la plupart du Nord-Est Franche-Comté et du Sud-Alsace.

## 2.3 Une construction territoriale incomplète

Ainsi, si la grande entreprise reste la maîtresse du jeu, elle suscite directement ou indirectement la création ou l'apparition de nouveaux acteurs enracinés dans le territoire du CRR. Du point de vue de la géographie, la réussite du cluster industriel implique de pouvoir surmonter les discontinuités observables entre les systèmes d'organisation. Ceux-ci fractionnent le CRR en une série de noyaux différents par la nature de leur production et leur culture locale : le Nord-Alsace caractérisé par des firmes multinationales à fortes capacités de R&D, le Sud-Alsace relativement pauvre en fournisseurs par rapport à l'assemblage mulhousien, le Nord Franche-Comté riche en PMI de petite taille, la Haute-Saône *has been*, les micro-territoires jurassiens, la dorsale bourguignonne... A partir des deux usines géantes de Sochaux et de Mulhouse, les institutions et les associations cherchent à effacer ces discontinuités. Elles commencent à fédérer les territoires entre l'Alsace et la Franche-Comté : villes de taille et de profil socio-économique très différents, régions périurbaines, rurales, de moyennes montagnes et vallées.

Mais vers le sud le CRR lui-même ne réalise pas son potentiel d'axe de liaison. De Dijon à Mâcon, la dorsale bourguignonne devrait pouvoir s'intégrer à la logique rhéno-rhodanienne. La sous-traitance automobile y est aussi active qu'organisée. En 1999 est apparu le « Pôle automobile de Dijon Bourgogne » regroupant 180 entreprises et près de 15.000 salariés<sup>7</sup>. Aujourd'hui, ce Pôle est animé par l'association AutoBourgogne. Il a présenté le projet Sequana, un prototype de voiture « communicante » réalisé à partir des compétences des industriels installés en Bourgogne. Mais ce Pôle ne fait pas partie du projet commun Alsace – Franche-Comté ; un cloisonnement a manifestement joué entre la Bourgogne et la Franche-Comté. Autrement dit, la distance organisationnelle qui sépare la dorsale

---

<sup>6</sup> L'Alsace-Le Pays (17 novembre 2004), p. 38.

<sup>7</sup> Dijon Promotion (1999), *Le pôle automobile de Dijon Bourgogne*, 19 p.

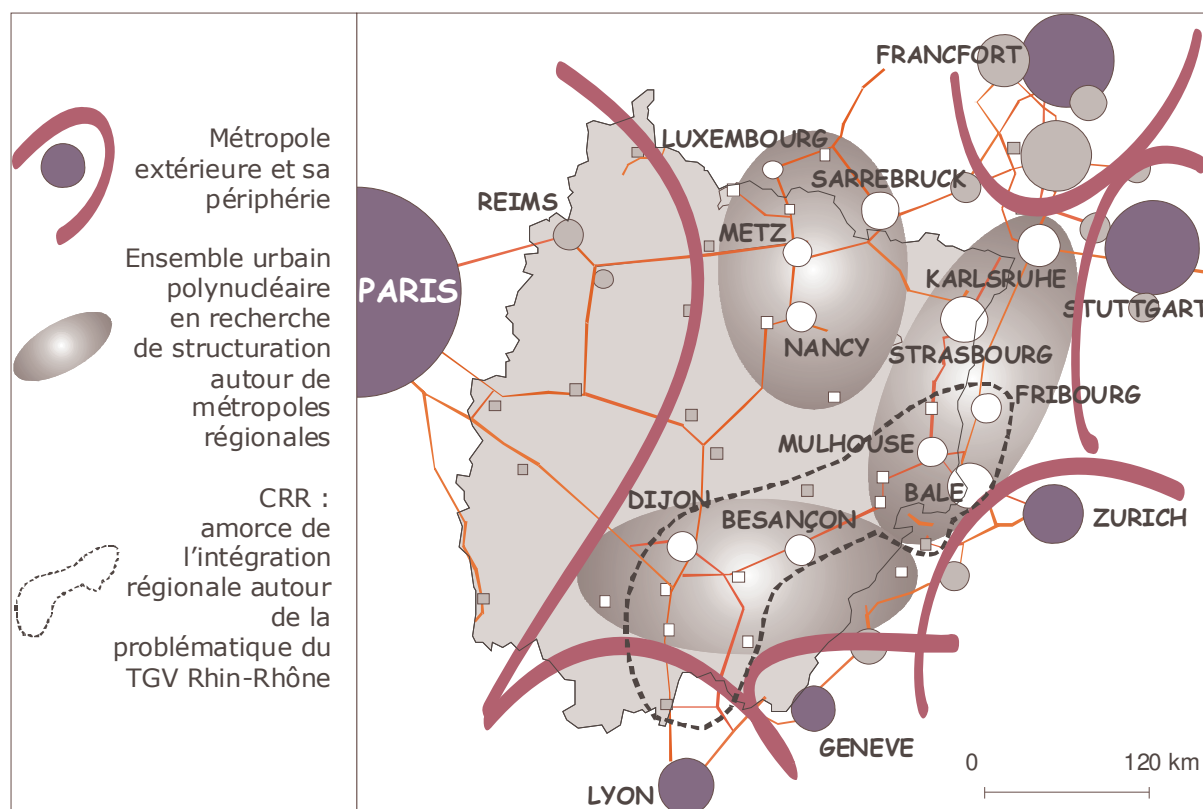
bourguignonne de l'univers automobile de l'Alsace et de la Franche-Comté apparaît supérieure aux aptitudes que l'on pourrait prêter à l'univers industriel du CRR en vue d'une intégration régionale. De manière générale, l'activité industrielle fondée sur la production n'a pu à elle seule construire un réseau propre au CRR.

### **3. Les villes du CRR en quête de métropolisation**

Dans le contexte de la mondialisation, les seuils critiques nécessaires à la compétitivité économique sont sans cesse relevés (Veltz, 2005). Une région doit pouvoir intégrer de nouvelles compétences et s'endogénéiser à travers un jeu d'acteurs de plus en plus diversifié et complexe. Les organismes consulaires, les autorités politiques, la recherche et les systèmes de formation sont alors particulièrement actifs. La problématique devient celle de la région apprenante (Florida, 1995). Aujourd'hui, le CRR constitue une région fragmentée où les villes disposent d'un certain nombre de compétences, mais mal ou pas du tout reliées entre elles ; il s'agit de trouver les moyens de les connecter afin de faire système, aussi bien par des réseaux physiques que par des solidarités institutionnelles et personnelles. Les villes seraient alors mobilisées tout au long du corridor de circulation et de ses branches annexes.

A priori, l'évolution de l'armature urbaine en Europe ne favorise pas les villes du CRR. Avec la métropolisation et l'ouverture des frontières, les grandes agglomérations maillent de plus en plus fortement l'espace. Elles ont besoin d'axes et de réseaux performants qui les relient dans une logique d'archipel urbain. Placées entre les métropoles, les villes secondaires sont concernées indirectement lorsqu'elles cherchent à profiter des nouvelles infrastructures (Figure 4). Mais faute de stratégies adéquates, elles risquent d'être marginalisées.

Figure 4 : Le CRR, corridor intermétropolitain



### 3.1 Le risque de la marginalisation

Face aux métropoles qui l'entourent, le Grand Est français apparaît comme une région en creux. Paris, Francfort-sur-le-Main, Stuttgart, Zurich et Lyon étendent leurs zones d'influence. Les villes du CRR se disposent de manière symétrique de part et d'autre de la Trouée de Belfort, avec deux métropoles placées aux extrémités d'un corridor de circulation ; Francfort-sur-le-Main et Lyon sont respectivement éloignées de 300 et 270 km à vol d'oiseau (380 et 370 km par l'autoroute) du péage autoroutier de Fontaine (Territoire de Belfort) ; chacune de ces deux villes aurait pu devenir une capitale nationale mais leur position d'entre-deux les a fragilisées au profit de Paris et de Berlin (Braudel, 1986). Aujourd'hui, au sein de l'archipel des villes-monde, Francfort figure parmi les 11 villes les plus mondialisées de la planète (« *ville alpha de rang 2* ») et Lyon est la ville française de province la mieux classée parmi les « *villes émergentes avec une forte évidence* » (Hall, 2002). Dans le petit groupe des capitales de Région placées sur l'axe rhéno-rhodanien, la symétrie à partir de la ligne de partage des eaux se reproduit avec Strasbourg en face du doublet constitué par Besançon et Dijon. Le pôle urbain strasbourgeois compte 427.245 habitants et les deux autres villes en rassemblent 371.329 (236.953 pour Dijon et 134.376 pour Besançon) (INSEE, 1999). L'effet de miroir se clôt avec les deux agglomérations industrielles où se situent les deux usines géantes de Peugeot-Citroën, à savoir Mulhouse (234.445 habitants) face au doublet de Belfort (81.524) et Montbéliard (113.059), soit 194.583 habitants si on les réunit.

Toutefois, en termes de fonctions métropolitaines, la symétrie ne fonctionne pas : le Rhin supérieur se place dans le contexte de la dorsale, Strasbourg compte parmi les capitales institutionnelles de l'Europe et il faut encore évoquer Bâle, « *eine kleine Weltstadt* », une petite ville-monde (Cohen et alii, 2004). L'emploi métropolitain, c'est-à-dire « *le travail de*

*production abstrait dévolu aux fonctions de conception, gestion, fonctions commerciales et de marketing* » (Perrin, Rousier, 2002) apparaît faible dans le Grand Est du fait de son profil industriel voué traditionnellement aux activités de production. Entre 1990 et 1999, les emplois métropolitains supérieurs ont crû moins rapidement dans le Grand Est (+10,7%) qu'à l'échelle nationale (+14,8%) (INSEE, 1999).

Tout au long du CRR, la fragmentation l'emporte. Les coopérations entre les villes et les régions sont historiquement très peu développées. Les rivalités ont été les plus fortes. Elles ont par exemple fait capoter les projets d'aéroport commun entre Besançon et Dijon tout comme entre Strasbourg et Karlsruhe. Conçu par l'Etat après 1997, le contrat de plan spécifique « Avenir des Territoires entre Saône et Rhin » a été imaginé pour l'attribution de mesures de compensation après l'abandon du canal à grand gabarit. Il concerne les communes riveraines ou proches du canal Freycinet en Bourgogne, Franche-Comté et Alsace. Ainsi, des écluses ont été remplacées et des berges ont été consolidées ; le projet de véloroute Nantes – Budapest est soutenu par le conseil général du Doubs. Mais aucun projet interrégional n'a émergé à la faveur de ce programme.

### 3.2 Vers la mise en réseau des villes du CRR

La DATAR a toujours cherché à renforcer les capacités métropolitaines en région puisque dès les années 1960, elle avait promu huit métropoles d'équilibre dans le cadre de la politique de décentralisation. Entériné par le CIAT du 5 novembre 1991, le concept de réseau de villes devait permettre de développer les activités tertiaires en atténuant la concurrence entre les villes d'un même ensemble régional, en répartissant leurs équipements structurants en fonction des compétences spécifiques de chaque pôle, enfin en diffusant l'information et l'innovation. En 1997, les Missions Interministérielles et Interrégionales d'Aménagement du Territoire (MIAT) évoquaient les réseaux métropolisés au sein de plusieurs régions afin d'atteindre la taille critique exigée par la mondialisation (DATAR, 2002). Dans ce contexte, l'armature urbaine du CRR est devenue un champ d'expérimentation, aussi bien en termes de méthodologie que de réalisations (Tableau 1).

Tableau 1 : Les associations contribuant à la mise en réseau des villes et des régions du CRR

| Intitulé                                                                     | Fondation               | Siège                                          | But                                               | Soutiens                                                       |
|------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|------------------------------------------------|---------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|
| Consortium pour le Développement des Voies Navigables de l'Est et du Sud-Est | 1953<br>relance en 2003 | Mulhouse                                       | promotion du mode de transport fluvial            | CCI, Ports, entreprises                                        |
| TGV Rhin-Rhône Trans Europe Méditerranée                                     | 1986                    | Belfort                                        | construction du TGV Rhin-Rhône à trois branches   | collectivités, du SO de l'Allemagne au NE de l'Espagne         |
| Réseau de Villes Rhin-Sud                                                    | 1991                    | Mulhouse                                       | ingénierie de projets associant les collectivités | Belfort, Colmar, Héricourt, Montbéliard, Mulhouse, Saint-Louis |
| Perfo-Est                                                                    | 1994<br>Europerf        | Sochaux                                        | organisation des fournisseurs de PSA              | jeunes retraités et entreprises                                |
| - La Nef des Sciences<br>- Le Pavillon des Sciences<br>- CCSTI Bourgogne     | 1997                    | - Mulhouse<br>- Belfort-Montbéliard<br>- Dijon | diffusion de la culture scientifique              | CCSTI<br>Contrats de Plan<br>Palais de la Découverte           |

|                                                     |      |                   |                                                                        |                                                                                                                                                           |
|-----------------------------------------------------|------|-------------------|------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Saône-Rhin Voie d'Eau 2010                          | 1997 | Saint-Vit (Doubs) | canal à moyen-grand gabarit Saône – Rhin via le Doubs                  | jeunes retraités et CCI                                                                                                                                   |
| ASTRID                                              | 1998 | Mulhouse          | coopération dans l'industrie, entre industrie et recherche             | Réseau de Villes Rhin-Sud, DATAR                                                                                                                          |
| Pôle automobile Alsace – Franche-Comté              | 2000 | -                 | pôle de compétitivité automobile                                       | Régions Alsace et Franche-Comté, ASTRID, enseignement supérieur, collectivités locales, CCI, agences de développement, entreprises, centres de ressources |
| Association de préfiguration Pôle véhicule du futur | 2005 | Etupes (Doubs)    |                                                                        |                                                                                                                                                           |
| Ouest-Rail                                          | 2004 | Neuchâtel         | articulation des TGV avec le réseau ferré en Suisse romande et bâloise | décideurs et citoyens                                                                                                                                     |
| Réseau métropolitain Rhin-Rhône                     | 2004 | Besançon          | réseau de villes tendant à la métropolisation                          | association en émergence                                                                                                                                  |

Le Plan avait initialisé cette démarche en proposant de faire de Lyon « *la métropole multipolaire capable de participer pleinement à la dorsale européenne très proche* » grâce un espace fortement métropolisé, doté de fonctions financières importantes, autour de Lyon, Saint-Etienne, Grenoble « *voire Genève* ». Dans cette optique, le CRR deviendrait un axe dédié aux transports internationaux, fort de plates-formes logistiques et structuré par un réseau de villes (Commissariat Général du Plan, 1992). En 1995, à Belfort, le club national des réseaux de villes a été créé avec M. Chevènement comme président. A ce moment-là, le Réseau de Villes Rhin-Sud rassemblait déjà Belfort, Héricourt, Montbéliard, Mulhouse et Saint-Louis. Sous la forme d'une association installée à Mulhouse, il fonctionne sur la base d'un comité de pilotage (maires, préfets, conseils généraux), d'une cellule administrative (secrétaires) et de groupes techniques. Les premières réflexions tournaient autour du tourisme d'affaires, des liaisons entre les villes, de la desserte de l'EuroAirport, de la coopération entre l'Université de Technologie de Belfort-Montbéliard (UTBM) et l'Université de Haute-Alsace (UHA). En 1995, le Conseil de la Regio TriRhena a proposé d'étendre le réseau vers Fribourg-en-Brisgau et vers les autres villes du Nord Franche-Comté. En 1998, le Réseau a créé l'association ASTRID dont on a vu l'importance. Mais il a usé ses directeurs successifs de plus en plus rapidement et ses projets sont restés lettre morte. Une intuition essentielle a toutefois pu être partagée, celle de la nécessité de la coopération entre les villes. Le Réseau a permis à différents acteurs de se découvrir mutuellement, d'entrer dans l'apprentissage du dialogue politique et institutionnel.

La diffusion de la culture scientifique constitue une autre opportunité pour la mise en réseau de Mulhouse, Belfort-Montbéliard et Dijon. Le Centre Scientifique, Technologique et Industriel de Mulhouse (CESTIM) a été reconnu comme un pôle de culture scientifique par les Assises nationales de la Recherche dès les années 1980. Devenu la Nef des Sciences (1997), il fait partie du réseau national du Centre de Culture Scientifique, Technique et Industrielle (CCSTI), fort d'une trentaine de membres, tout comme le Pavillon des Sciences installé au Pré-la-Rose à Montbéliard, ainsi que le CCSTI de Bourgogne à Dijon. A l'intérieur

du Grand Est, des réseaux axés sur la culture scientifique, technique et industrielle sont en émergence (Atelier 3, 2002). La Nef et le Pavillon collaborent ainsi pour le montage et la diffusion d'expositions, à l'image de celle qui a été dédiée au sucre et qui connaît une carrière internationale depuis 2000.

Finalement, l'accumulation d'éléments dispersés et de réseaux très différents a favorisé l'ébauche d'une vision prospective. L'échec du canal, le laborieux dossier du TGV et les craintes diffuses sur la pérennité de l'activité automobile constituent des facteurs de rapprochement tout au long du CRR. Un réseau social peut émerger à deux conditions :

- D'un point de vue informel, les carnets d'adresses des élus peuvent jouer un rôle essentiel, autant au niveau interrégional que dans les institutions nationales. Depuis la mairie de Belfort, les bancs de l'Assemblée nationale et divers ministères, M. Chevènement (alors PS) avait tenu cette place en tant que fondateur du lobby favorable au TGV Rhin-Rhône. M. Bockel (PS), maire de Mulhouse, ancien député devenu sénateur, a sympathisé avec le maire écologiste de Fribourg-en-Brisgau ; son carnet d'adresses s'est étoffé à Dijon et à Besançon après les déconvenues électorales du gouvernement Raffarin.
- D'un point de vue formel, les accords de coopération sont envisageables du fait de l'évolution de la législation qui encourage les associations entre les collectivités locales et régionales, sinon dans un cadre transfrontalier.

Ainsi, en 2004, les villes de Dijon, Besançon, Belfort-Montbéliard et Mulhouse ont été candidates à l'opération des Contrats métropolitains parrainés par la DATAR. Il s'agit de rattraper le déficit en matière d'emplois métropolitains, de partager certaines fonctions supérieures au lieu de se concurrencer et de relier ces villes au quotidien par des TGV à vocation interrégionale. Dans le cadre d'un projet de district européen (permis par la loi du 13 août 2004), il est aussi question du prolongement de la future LGV vers Fribourg-en-Brisgau, une ville qui rejoindrait ainsi les logiques du CRR<sup>8</sup>. Mais, lors du premier tour de table, la DATAR n'a pas sélectionné le projet. Le CRR lui est apparu comme un objet de faible consistance contrairement aux autres candidatures du Grand Est adossées aux anciennes métropoles d'équilibre, à savoir le Sillon lorrain (Nancy, Metz, Epinal et Thionville) et l'eurodistrict Strasbourg-Ortenau (établi en octobre 2005). Pour le deuxième tour de table, les soutiens se sont renforcés. Les trois Régions Alsace, Bourgogne et Franche-Comté ont émarginé au projet tout comme l'Agglomération Trinationale de Bâle (ATB) présidée par le maire de Bâle. Soutenue par les fonds Interreg 3, l'ATB est apparue en 2001. Cette association forte de 600.000 habitants répartis sur trois pays développe une trentaine de projets-clefs à travers un plan directeur à caractère incitatif. Son siège est en France, à Saint-Louis. Le CRR réalise ainsi la jonction avec une ville-monde riche de fonctions métropolitaines (finances, logistique, art contemporain, « bigpharma » et biotechnologies).

### 3.3 Le futur engagé du CRR : trois scénarios concurrents

---

<sup>8</sup> Déclaration d'intention métropolitaine à l'intention de la DATAR, 153 p., par les agences d'urbanisme des agglomérations concernées.

Comme la gestion des territoires hésite entre différents modes dans le contexte français de la décentralisation, il semble exclu de pouvoir définir quelles seront finalement les opportunités que les villes et les régions françaises pourront saisir. Dans les faits, le CRR apparaît dans un moment de transition. Il dépend de décisions prises par l'État (financement du TGV, Pôles de compétitivité, Contrats métropolitains, etc) et du fonctionnement des réseaux constitués par les acteurs régionaux. Plusieurs scénarios de croissance y sont observables de manière simultanée et contradictoire.

Le scénario de la désagrégation voit les métropoles extérieures au CRR augmenter leur influence. Dans ce cas de figure, Paris, Lyon et les villes du Rhin rassemblent les forces vives de la croissance et de l'innovation, désarticulent les modestes réseaux régionaux présents sur leurs marges. Strasbourg joue alors la carte de l'Europe institutionnelle ; les avions et bientôt les TGV la relient aussi vite que possible aux eurocités. Le Sud-Alsace devient une banlieue de Bâle où la communauté de communes de Saint-Louis profite de la localisation de fonctions supérieures grâce aux projets développés au sein de l'ATB. La zone d'influence de Lyon absorbe le sud de la Saône-et-Loire et la partie méridionale du Jura. Les Régions Alsace, Bourgogne et Franche-Comté n'ont plus de cohérence interne. Aucun système d'ensemble n'est plus envisageable. Les effets de type fractal se multiplient : à son échelle, chaque ville essaie de retenir sa zone d'influence, systématiquement grignotée et affaiblie par des villes voisines plus importantes. Le mode de gouvernance fondé sur les Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) et les Pays tourne à l'aigre. Lent mais irréversible, le déclin économique et démographique s'étend à partir des cœurs industriels et des poches enclavées de la ruralité.

Le scénario du maillage par voisinage fait apparaître le CRR comme une chaîne donnant l'illusion de la continuité réticulaire. Dans ce cas de figure, les villes s'organisent entre voisines immédiates pour créer des couples urbains qui forment une succession de maillons : Dijon et Besançon ; Belfort-Montbéliard et Mulhouse ; Mulhouse, Fribourg et Bâle. La DATAR encourage ce tuilage lorsqu'elle incite à un rapprochement entre Dijon et Besançon d'une part, Mulhouse et la Franche-Comté d'autre part. Les EPCI, les Pays et les eurodistricts font alors plus ou moins contrepoids à la concurrence des métropoles extérieures au CRR. Le Réseau de Villes Rhin-Sud a été la première tentative allant en ce sens. Mais, confortées par leur croissance liée à l'importance grandissante des fonctions d'Etat dans les années 1980 et 1990, Besançon et Dijon n'ont pas fédéré les petites villes proches et n'ont pas non plus coopéré entre elles ; depuis, un revirement est enclenché en matière de coopération interurbaine. Et dans le Sud-Alsace Nord-Franche-Comté, la presse régionale peut favoriser des représentations partagées. Bloqué vers le nord par un concurrent strasbourgeois, le quotidien mulhousien « L'Alsace » a tenté sa chance en créant « Le Pays » dans le Nord-Franche-Comté. Depuis 2005, un cahier plus ou moins commun aux deux titres favorise l'unité interrégionale : il présente en effet beaucoup d'informations alsaciennes, franc-comtoises et suisses.

Enfin, le scénario le plus volontariste, celui de l'intégration généralisée, absorbe et dépasse le précédent. Le CRR ne se décompose plus en sous-systèmes mais il s'établit en tant que système complexe où tout le monde collabore avec tout le monde. Grâce à des alliances plus lointaines, les compétences régionales sont élargies. Ainsi, en réunion publique, le vice-président de la Communauté d'agglomération de Dijon a évoqué « *Dijon, ville rhénane*<sup>9</sup> ». Le

---

<sup>9</sup> M. Pribetich, Séminaire interacadémique, Dijon CRDP, 22 et 23 mars 2005.

CRR développe des portes d'entrée multiples et des liaisons aussi efficaces que plurielles. Le transit introduit des problématiques communes : comment éviter l'effet-tunnel et retenir les flux ? Pourquoi se vouer au seul transport routier dont la saturation est annoncée à l'horizon 2020 ? Les perspectives reposent sur le maillage des autoroutes et des voies express, sur les TGV-Est et Rhin-Rhône qui peuvent stimuler les coopérations interurbaines du fait du raccourcissement significatif des distances-temps, sur le projet de canal qui redresse la tête. La région devient apprenante : les industries agro-alimentaires, le monde de l'automobile, les nano- et les biotechnologies rebondissent sous des formes d'endogénéisation territoriale fondées sur des clusters ; les nouvelles technologies irriguent l'ensemble de ces secteurs d'activité. Si les villes affirment des spécialisations, aucune d'entre elles n'a la primauté au sein d'un réseau urbain multipolaire structuré par le CRR multimodal. S'agit-il d'un signe précurseur ? Le CRR dispose déjà d'une revue trimestrielle destinée aux entreprises et aux collectivités, « Entre Rhône et Rhin », rédigé par des journalistes et des universitaires, porté par M. Jean-Paul Brun, son rédacteur en chef (d'abord ouvrier, ce Belfortain est devenu photographe et sociologue) et soutenu par M. Marc Feller, un industriel de Roide (Doubs).

### **Conclusion : le CRR en tant que système régional émergent**

L'étrangeté du Corridor Rhin-Rhône, avec ses projets d'infrastructures perpétuellement promis et remis, s'explique par son statut de région de marge, à la fois peu polarisée et multipolarisée par les métropoles extérieures, compliquée par des discontinuités en interne. Proche en distance kilométrique mais tout de même à l'écart des eurocités, le CRR a pour particularité de (mal) relier la France à la dorsale européenne tout en évitant la région parisienne. Seul l'axe lotharingien, devenu son concurrent, présente la même configuration rhéno-rhodanienne. Ces deux axes s'inscrivent dans une perspective de l'aménagement du territoire de l'Europe comme de la France.

Dans une région de marge, la mise en projet du territoire n'est pas une sinécure car les différents organes administratifs et politiques renforcent d'emblée les cloisonnements. Le CRR s'éparpille sur trois Régions, voire quatre avec Rhône-Alpes, sur une dizaine de départements et sur des agglomérations aux profils socio-économiques très contrastés, sans oublier les problèmes liés à la dimension transfrontalière. Malgré les incitations de la DATAR, il n'existe pas de coopération entre les Régions. Les mesures compensatoires à l'abandon du canal à grand gabarit n'ont engendré que des projets anecdotiques ; en particulier, la modernisation de la ligne ferroviaire (le « Rhin-Rhône d'acier ») est restée une utopie. Peu intéressé par les projets du CRR, l'Etat central a beaucoup promis et souvent joué la montre. Mais dans une région de marge, une opportunité peut surgir au sein même de ce champ de contraintes. A présent, la gouvernance des territoires s'organise sur la base de systèmes complexes où interviennent de nombreux acteurs, sans qu'une hiérarchie donnée ne soit nécessaire ni même souhaitable. Le propre de la complexité est d'inscrire un territoire dans une trajectoire chaotique ; le moment et la nature des bifurcations restent imprévisibles. Le CRR semblait voué à une sorte de langueur ponctuée par des moments de crise, comme en 1997 lors de l'abandon du canal à grand gabarit, alors qu'en 2005, trois programmes d'envergure sont annoncés pour la grande vitesse ferroviaire, l'industrie automobile et le réseau urbain.

La problématique de la mise à niveau du corridor logistique implique un détour : malgré les efforts de ses promoteurs pour le légitimer en tant que liaison transeuropéenne, il

était impossible de déboucher sur de grands travaux. Pourtant, dans la grande industrie, l'automobile est gourmande en logistique, en axes et en nœuds. Une usine d'assemblage est alimentée par de nombreux fournisseurs ; elle expédie des voitures ainsi que des collections de pièces détachées ailleurs en Europe et dans le monde. Mais cet argument pèse peu. Ce sont davantage les villes qui sont interpellées dans l'organisation de la compétitivité régionale ; elles seules ont pu provoquer une systémogénèse, en mettant fin à la fragmentation d'éléments éparpillés et en suscitant la mise en cohérence des projets. Si des clusters et des réseaux divers ont émergé au gré d'initiatives localisées ou sectorielles, le CRR a souffert de l'absence d'un réseau de réseaux qui aurait fédéré les projets. L'association « Réseau métropolitain Rhin-Rhône », installée à Besançon et portée par les villes du contrat métropolitain, pourra jouer ce rôle.

Dans le contexte de la gouvernance régionale fondée sur le développement durable, les associations jouent un rôle stratégique. Elles portent leurs projets (ou leur opposition à de grands travaux) dans le champ du débat public. La France est encore loin du monde anglo-saxon où les « think tank » constituent de puissantes machines idéologiques et médiatiques susceptibles de modeler l'opinion publique en profondeur. Néanmoins, des initiatives émergent ; dans le territoire de marge du CRR, elles apparaissent encore discontinues et disparates mais leur multiplication sont comme un signal, celui de l'endogénéisation possible d'un système territorial. C'est donc l'intelligence territoriale qui est convoquée. On voit que l'idée qui consisterait à réaliser de grandes infrastructures de transport dans le but d'engendrer une territorialisation revient à prendre le problème à l'envers. Ce sont de robustes réseaux sociaux qui peuvent amener à la réalisation de grands travaux. Le CRR est entré dans une problématique de région apprenante où les infrastructures jouent un rôle maïeutique ; leur réalisation découle de la systémogénèse régionale. Des années d'incubation apparaissent nécessaires pour que les réseaux sociaux se tissent ; encore doivent-ils être portés par des personnalités charismatiques du monde politique, économique et associatif. Progressivement, les discontinuités internes peuvent alors s'estomper en faisant apparaître des complémentarités ou des spécialisations. Ce jeu est dans l'air du temps : il procède de la subsidiarité, où les entités de base proposent des projets selon une logique « bottom up », du bas vers le haut. En matière de financement, les décisions prises par l'Etat restent néanmoins décisives (dans le cas du TGV) ou fortement incitatives (pour les accords contractuels), ce qui correspond à l'idée d'un aménagement du territoire néo-jacobin. Ainsi, les acteurs des villes et des régions qui ponctuent le CRR ont entamé une structuration réticulaire fondée sur un jeu d'acteurs complexe, encore instable et incomplet. Le CRR pourra-t-il devenir un CMRR, un Corridor Métropolitain Rhin-Rhône ?

## **Sigles**

ADIT : Agence pour la Diffusion de l'Information Technologique  
ASTRID : Agence de Soutien des Technologies, de la Recherche Industrielle et du Développement  
ATB : Agglomération Trinationale de Bâle  
CCI : Chambre de Commerce et d'Industrie  
CEED : Comité Economique d'Expansion et de Développement du sud du Territoire de Belfort  
CCSTI : Centre de Culture Scientifique, Technique et Industrielle  
CESTIM : Centre Scientifique, Technologique et Industriel de Mulhouse  
CMA-CGM : Compagnie Maritime d'Affrètement – Compagnie Générale Maritime  
CMRR : Corridor Métropolitain Rhin-Rhône  
Comadi : Communauté d'agglomération de Dijon  
CRR : Corridor Rhin-Rhône  
DATAR : Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale  
EPCI : Etablissements Publics de Coopération Intercommunale  
LGV : Ligne à grande vitesse ferroviaire  
CIADT : Comité Interministériel pour l'Aménagement et le Développement du Territoire  
CIAT : Comité Interministériel pour l'Aménagement du Territoire  
LOADT : Loi d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement du Territoire  
MIIAT : Missions Interministérielles et Interrégionales d'Aménagement du Territoire  
ONU : Organisation des Nations Unies  
PSA : Peugeot Société Anonyme  
R&D : Recherche et Développement  
RITMA : Recherches Interdisciplinaires sur les Territoires de Marge  
SAPPR : Société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône  
SNCF : Société Nationale des Chemins de fer Français  
SORELIF : Société de réalisation de la liaison fluviale  
UTBM : Université de Technologie Belfort-Montbéliard  
UHA : Université de Haute-Alsace  
TGV : Train à Grande Vitesse  
VNF : Voies Navigables de France

## Références bibliographiques

- ADIT (2001), *La filière automobile en Alsace et en Franche-Comté*, 92 p.
- Atelier 3 (2002), « Les patrimoines et la médiation de la culture scientifique, technique et industrielle dans les territoires du Grand-Est », *Actes des Assises de la culture scientifique, technique et industrielle de l'interrégion Grand-Est*, Dijon CCSTI de Bourgogne, 132 p.
- Bavoux J.-J. (1993), *Le « carrefour » bourguignon, analyse d'un espace de circulation*. Thèse de doctorat, Dijon, 3 tomes, 945 pages.
- Boiteux M. (1994), *Transports : pour un meilleur choix des investissements*, Commissariat général du Plan, Paris La Documentation française 1994.
- Bonnaïous A. (1997), « Le projet de liaison Rhin-Rhône à gabarit européen ou les mystères d'un pari », *Annales de Géographie, Infrastructures de transport et organisation de l'espace en France au seuil du XXI<sup>e</sup> siècle*, n°593-594, cf. p. 107 – 128.
- Braudel F. (1986), *L'identité de la France*, Paris Arthaud Flammarion, cf. tome 1 Espace et histoire p. 261 et suivantes.
- Brunet R., Pierre-Elie D., dir., (2003), *Géographie 1<sup>re</sup> L-ES-S*, Rosny-sous-Bois Bréal, 357 p., cf. p. 12.
- Christen B., Fortin O. (dir.), *Les couloirs Rhin-Rhône dans l'espace européen*, Actes du colloque de 1989, Lyon, mars 2002, 71 p.
- Cohen G., Reitel B., Woessner R. (2004), *Le positionnement stratégique de la région mulhousienne par rapport à l'agglomération bâloise*, Mulhouse SCOT, 42 p.
- Commissariat Général du Plan (1992), *Transports 2010*, Paris La Documentation française, 516 p., cf. p. 412-413.
- DATAR (2000), *Aménager la France de 2020*, Paris La Documentation française, 87 p.
- DATAR (2002), *Le Grand Est*, Paris La Documentation française, 160 p.
- Juillard E. (1968), *L'Europe rhénane, géographie d'un grand espace*, Paris A. Colin, 293 p., cf. 15.
- Dézert B. (1969), *La croissance industrielle et urbaine de la Porte d'Alsace*, Thèse de géographie, Paris SEDES, 520 p.
- Florida R. (1995), « Toward the learning region », *Futures* n°27, p. 527-536.
- Gibert A. (1930), *La Porte de Bourgogne et d'Alsace*, Thèse de géographie, Besançon, Jacques et Demontrond.
- Hall P. (2002), « Christaller for a global age : redrawing the urban hierarchy », *Stadt und Region : Dynamik von Lebenswelten, Tagungsbericht und wissenschaftliche Abhandlungen*, 53. Deutscher Geographentag Leipzig, 29. September bis 5. Oktober 2001. Edité par A. Mayr, M. Meurer et J. Vogt., Leipzig, Deutsche Gesellschaft für Geographie, p. 110-128.
- Héraud J.-A., Dif M. (2004), « Système régional d'innovation, capital humain et social : vers une région apprenante ? » *Actes de la 4<sup>e</sup> Table ronde Rhin-Sud*, Le retour de la prospective, APR-CRESAT-RECITS, 96 p.
- INSEE (1999), *Portrait de la France*, 32 p.
- Jullian C. (1993), *Histoire de la Gaule*, Paris Hachette, 1<sup>ère</sup> édition 1920, volume 1, 1270 p., voir p. 508-515.
- Leurquin B. (2002), « La politique des pays : points clés et difficultés d'application », p. 265 à 298, dans Caro P., Dard O., Daumas J.-C., *La politique d'aménagement du territoire*, Actes du colloque de Besançon d'octobre 2000, Presses Universitaires de Rennes, 360 p.
- Lévy C., Woessner R. (2001), *Les entreprises en zone de marge : l'exemple de Rhin-Sud*, in RITMA, p. 147 – 176, op. cit.
- Livet G., Oberlé R. (1977), *Histoire de Mulhouse des origines à nos jours*, Strasbourg Editions DNA, 493 p.

- Offner J.-M. (1993), « Les effets « structurants » du transport : mythe politique, mystification scientifique », *L'Espace géographique* n°3, p. 233-242.
- Perrin E., Rousier N. (2002), « Métropolisation, emploi et politiques locales, une relecture de quinze années de recherche en France », *RERU* n°5, p. 707 à 728.
- RITMA, sous la dir. de Héraud J.-A., Nonn H. (2001), *Regards croisés sur les espaces de marge(s)*. Presses Universitaires de Strasbourg, 239 p.
- Rolland-May (2004), « Le Grand Est, lecture géographique d'un espace en émergence », *Revue Géographique de l'Est*, tome XLIV n°3/4, p. 93 à 95.
- Saône-Rhin Voie d'Eau 2010 (2002), *Agissons pour la voie de la raison, « Saône-Doubs-Rhin » : la liaison bleue*, CRCI de Franche-Comté, dossier de 14 p.
- Stoskopf N. (2001), « Y a-t-il une malédiction du Lyon – Strasbourg ? » *Entre Rhône et Rhin* hors-série n°6.
- Varlet J. (1992), *L'interconnexion des réseaux de transport en Europe*, Paris Institut du Transport Aérien, volume 24, 198 p.
- Veltz P. (2005), *Mondialisation, villes et territoires*, Paris PUF, 288 p.
- Woessner R. (2000), *Mythe et réalité de l'espace Rhin-Rhône, La dynamique industrielle comme facteur de recomposition territoriale*, Thèse de géographie, Presses Universitaires Franc-Comtoises, Besançon, 360 pages.
- Woessner R. (2002), « Rhin-Sud : région néofordiste, « SPL » ou technopole ? », *Mappemonde* n°66, Maison de la Géographie, Montpellier, p. 9-13.
- Woessner R. (2004), « Le Grand Est français, une région incomplète », *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, Lyon n°46/2004, p. 45-62.

Raymond Woessner  
IUFM d'Alsace  
200 route de Colmar  
67100 Strasbourg