

Zeitschrift: Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie
Herausgeber: Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel
Band: 40 (1999)
Heft: 1

Artikel: Etat et devenir de la politique des transports transfrontaliers en Alsace
Autor: Chassignet, Daniel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1088499>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 18.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Etat et devenir de la politique des transports transfrontaliers en Alsace

Daniel Chassignet

Résumé

De par sa densité de population et d'activités, l'Alsace s'avère être un espace dans lequel les réseaux physiques et plus particulièrement les infrastructures de transport, sont d'une importance capitale. Aux flux intra-régionaux se superposent ceux qui découlent des relations nécessaires entre l'Alsace et « l'extérieur » (flux nationaux et internationaux) et ceux qui sont de transit.

L'intensité des flux inter-régionaux (nationaux ou internationaux) de voyageurs et marchandises, existants et potentiels, bloque cependant sur une relative faiblesse des infrastructures de transport, quel que soit le mode considéré. Des facteurs physiques (Vosges, Rhin) et historiques (frontière mouvante engendrant un statut de marche prégnant) font que l'Alsace se réduit à un espace relativement confiné en matière de transports.

Les solutions ne peuvent être trouvées au seul niveau infra-régional; la concertation avec d'autres entités territoriales nationales ou étrangères s'impose. Si les débats autour des transports émaillent de plus en plus les propos des acteurs « qui comptent », c'est que la situation de confinement n'a jamais paru aussi évidente que de nos jours en raison de tendances économiques générales (globalisation, internationalisation) et des orientations caractéristiques des processus de développement des territoires (métropolisation, arbitrages entre environnement et équipements). Pour l'Alsace le regard peut se porter en priorité sur le problème des transports transfrontaliers en raison de l'accélération des phénomènes d'intégration territoriale qui naissent de l'évanouissement des frontières, alors que longtemps les divers réseaux modaux ont été conçus dans une optique essentiellement nationale.

Adresse de l'auteur: Daniel Chassignet, Université de Haute-Alsace, Maître de Conférences / Faculté des Sciences Economiques et Sociales, 15, rue des Frères Lumière, F-68093 Mulhouse Cédex

Zusammenfassung

Betrachtet man die Dichte der Bevölkerung und der menschlichen Aktivitäten, so erweist sich das Elsass als ein Raum, in dem die natürlichen Vernetzungen und ganz besonders die Verkehrsinfrastrukturen eine vorrangige Bedeutung haben. Die innerregionalen Austauschbewegungen werden von denjenigen zwischen dem Elsass und der "Aussenwelt" (nationaler und internationaler Austausch) und von den Transitbeziehungen überlagert.

Die Intensität der interregionalen (nationalen oder internationalen) bestehenden oder potentiellen Austauschbewegungen von Personen und Waren steht einer relativ schwach ausgebauten Verkehrsinfrastruktur gegenüber, und zwar unabhängig vom betrachteten Verkehrsträger. Natürliche Faktoren (Vogesen, Rhein) und historische Faktoren (wechselnde Grenzziehung mit daraus folgender ausgeprägter Grenzlage) bewirken, dass sich das Elsass in Bezug auf den Verkehr auf einen relativ eng beschränkten Raum reduziert.

Lösungen können nicht nur im innerregionalen Rahmen gefunden werden. Es braucht eine Abstimmung mit anderen innerfranzösischen oder ausländischen Körperschaften. Wenn die Diskussionen um den Verkehr immer mehr von Äusserungen von Akteuren durchzogen sind, die "zählen", dann wird daraus deutlich, wie eingengt die Lage heutzutage angesichts der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung (Globalisierung, Internationalisierung, usw.) und der typischen räumlichen Entwicklungsprozesse (Metropolisierung, Suche nach einem Ausgleich zwischen Umwelt und Infrastruktur, usw.) ist. Im Elsass liegt heute als Folge der europäischen Integration und der schwindenden Bedeutung der Landesgrenzen der Schwerpunkt auf dem Problem des grenzüberschreitenden Verkehrs, nachdem man die verschiedenen Verkehrsnetze lange Zeit im Wesentlichen aus einer nationalen Sicht heraus konzipiert hat.

1 Les lacunes de l'offre des réseaux de transport

Les faiblesses de l'Alsace en matière d'infrastructures inter-régionales sont évidentes.

A ce jour il n'existe qu'une seule liaison autoroutière continue traversant l'Alsace: l'autoroute A 36 (Allemagne–Mulhouse–Beaune), maillon d'un axe européen Nord-Sud (Allemagne du Nord – péninsule ibérique). Une autre liaison continue Ouest-Est (Allemagne–Strasbourg–Paris) pourrait se concrétiser si l'A 34 était interconnectée avec l'HAFRABA allemande à la hauteur de Strasbourg. Entre Strasbourg et Lauterbourg la N 44 constitue un tronçon alsacien d'une infrastructure Nord-Sud autoroutière interrompue vers le Nord au-delà de la frontière avec le Land de Rhénanie-Palatinat et n'existant qu'en pointillés vers le Sud en direction du réseau suisse (A 35: Bâle–Mulhouse–Strasbourg). Le réseau routier classique souffre également de carences: le nombre de ponts sur le Rhin, la saturation des axes de la traversée des Vosges (cols de Bussang, du Bonhomme; tunnel de Sainte Marie-aux-Mines).

Pour le transport ferroviaire la situation n'est pas plus réjouissante. Une seule liaison concernant à la fois le transport de voyageurs et de fret traverse le Rhin en Alsace: la ligne passant par Strasbourg et Kehl. Un deuxième pont sur le fleuve n'autorise, lui, que le trafic de marchandises: entre Mulhouse et Neuenbourg. Au Nord de la région, la section de ligne Lauterbourg–Wörth ne concerne plus que le fret depuis 1980 et la section Wissembourg–Winden est fermée à tout trafic depuis 1975. On relève aussi, bien sûr, que l'Alsace est à ce jour dépourvue de ligne à grande vitesse. Si la réalisation du TGV Est (Strasbourg–Paris) est maintenant garantie, demeure le problème de son interconnexion avec l'ICE allemande. La concrétisation du projet TGV Rhin-Rhône (Mulhouse–Dijon–Méditerranée) est pour l'heure moins évidente, alors qu'il s'agirait là d'un axe qui, après interconnexion avec les réseaux à grande vitesse allemand et suisse, conforterait la vocation de l'Alsace pour les relations européennes Nord-Sud.

On connaît par ailleurs le triste sort réservé depuis peu au vieux projet de liaison fluviale à grand gabarit entre le Grand Canal d'Alsace et la Saône, maillon manquant de l'axe Mer du Nord-Méditerranée maintes fois envisagé.

Les faiblesses sont bien certaines pour les trois modes de transport terrestre. Pour l'essentiel elles sont recensées et reconnues de longue date. La prise de conscience n'a cependant pas hâté les décisions: fin 1993, les représentants du gouvernement français annoncent comme étant imminente la réalisation d'un second pont routier sur le Rhin à Strasbourg pourtant alors promis depuis plus de quinze ans! Le retard est important en matière d'infrastructures de transport inter-régionales, il faut non seulement le combler mais également faire face à une demande qui doit fortement s'accroître.

2 Une demande dynamisée

La demande en matière de transports inter-régionaux doit s'accroître pour l'Alsace. Ce fait résulte de la conjonction de plusieurs facteurs. En dehors de moteurs «universels», tel l'accroissement de la consommation (en déplacements personnels et en transports de biens intermédiaires et de produits finis) et de l'incidence de l'ouverture des frontières en Europe occidentale, la région subit l'impact de facteurs plus spécifiques: la nécessité de reporter vers l'Alsace une partie des flux empruntant la vallée du Rhin; l'attraction d'infrastructures nées de la législation restrictive de régions voisines (transit à travers les Alpes suisses); l'adoption de nouvelles formes d'organisation de la logistique des entreprises.

Partie intégrante de la « dorsale européenne », le fossé rhénan est un axe lourd des transports entre l'Europe du Nord et l'Europe de Sud. Dans le couloir du Rhin-Supérieur, l'Alsace offre a priori le plus de capacités d'accueil pour les infrastructures de transport. Cette vérité vaut tout autant pour les axes des réseaux de transport (autoroute, voie ferrée, canal), que pour leurs pôles (plates-formes logistiques intégrées ou de particuliers; sites d'interconnexion multimodaux).

Cette attraction découle d'une constatation: l'espace est moins rare en Alsace que dans les régions voisines d'Allemagne ou de Suisse. L'observation est particulièrement vérifiée pour le Sud Alsace si l'on prend en considération les données

naturelles brutes (enclavement physique de la région de Bâle; rétrécissement de la vallée dans le Markgräfler Land badois). Depuis des décennies certaines voix s'élèvent Outre-Rhin pour suggérer un renforcement des infrastructures sur la rive alsacienne du fleuve.

Si les lacunes des réseaux que nous avons mentionnées sont une preuve que la pression n'a pas encore eu beaucoup d'effets sur la réalisation d'axes nouveaux, le développement et la multiplication de plates-formes de distribution et de plates-formes logistiques par certaines firmes montrent que le processus est en marche. L'illustration est particulièrement claire dans le Sud-Alsace. Les entreprises sont attirées ici par la faiblesse des prix du terrain (dans la première moitié des années 1990 le mètre carré atteint un maximum de 350 F en Alsace contre 1720 F au pays de Bade et 1997 F dans les cantons bâlois) (*Merkenthaler* 1996) et par une plus grande facilité pour l'obtention des permis de construire. Le groupe Jacobs-Suchard a installé un centre de prestations logistiques devant desservir toute l'Europe à Huningue; Roche a construit en 1992-1993 à Village-Neuf son centre de distribution pour l'Europe du Sud; Ciba-Geigy adopte la même attitude sur le site de Huningue; le holding Cronat de Bâle fixe en 1992 son centre logistique pour l'Europe à Bartenheim; Sony et Pakhoed suivent le mouvement. Celui-ci devrait se poursuivre au moins aussi longtemps que l'effet frontière jouera en introduisant des disparités entre pays, disparités exploitées par les entreprises privées.

Le temps de réaction des entreprises privées est beaucoup plus bref que celui des collectivités ou des sociétés. Le contraste entre ces deux types d'acteurs intervenant en matière de transport pourrait conduire à ce que le fossé se creuse entre l'offre et la demande d'infrastructures. La Région Alsace a pris conscience du risque en soulignant ce que doivent être les pratiques à mettre en œuvre pour l'éviter: « Des investissements seront nécessaires sur tous les fronts. Permettre à l'Alsace d'être un carrefour européen nécessitera des investissements conséquents, une coopération intense dans le cadre du Rhin Supérieur et une liaison étroite avec les autres régions du Grand Est » (*Région Alsace* 1994).

3 Les acteurs et l'apprentissage de la coopération

Assurer la saturation des frontières par les infrastructures de transport nécessite bien la collaboration entre acteurs ayant un pouvoir décisionnel, dans chacun des pays, pour la réalisation de celle-ci.

3.1 Vers l'élaboration de cadres institutionnels

La coopération transfrontalière a enregistré certains succès anciens dans le domaine des transports. Le plus probant a sans doute été la création de l'EuroAirport « Mulhouse-Bâle »: création de l'aéroport à statut binational en 1946 consécutivement à des négociations entreprises avant la deuxième guerre mondiale. Ce succès n'est pas le résultat de la mise en place d'une structure institutionnelle de coopération à vocations multiples; il s'agit de la concrétisation d'un projet bien précis, ponctuel, soutenu par des réseaux sociaux (organismes consulaires, industriels)

déterminés à porter un projet commun. Une démarche aussi pragmatique est essentielle pour assurer le succès d'une opération donnée, elle n'est cependant pas suffisante pour embrasser l'ensemble des problèmes d'aménagement, dont les aménagements en matière de transports, intéressant un espace transfrontalier.

Progressivement des initiatives privées (création de la Regio Basiliensis en 1962) conduisirent à une prise de conscience de la nécessité d'une coopération permanente qui, après avoir gagné en France les collectivités locales alsaciennes, finit par être acceptée par les autorités de l'Etat. En 1971 se tint la première Conférence Tripartite de Coordination Régionale réunissant les représentants des Etats (cantons bâlois, Bade-Sud, Haut-Rhin). Par étapes on en arriva à la mise en place en 1975 de la Commission Tripartite Intergouvernementale qui coiffe la coopération transfrontalière dans tout le Rhin Supérieur. Le transport est bien l'une des préoccupations dominante de cette structure institutionnelle; le Drei-Länder-Kongress qui se tint à Kehl les 22 et 23 septembre 1988 a eu pour thème « Le transport dans le Rhin-Supérieur ». La concrétisation des intentions déclarées n'a cependant pas été fréquente. C'est donc un regard critique qu'il faut porter sur cette mise en route institutionnelle pour saisir ce qui peut être un frein et ce que peuvent être les remèdes.

3.2 La nécessaire harmonisation des pratiques de gestion des transports (*Forthoffer 1997*)

Le prolongement normal des intentions affichées par les représentants des pouvoirs publics lors des réunions transfrontalières consiste en négociations mettant face à face les gestionnaires des divers modes de transport. Les résultats ne peuvent être satisfaisants dès lors que ces « négociateurs » ont des prérogatives différentes d'un Etat à l'autre. Il en fut bien ainsi par le passé. Depuis quelques années ces pratiques se rapprochent, ce qui laisse augurer des résultats plus satisfaisants que ceux enregistrés jusqu'ici.

Le transport ferroviaire peut être pris comme exemple d'une harmonisation progressive des pratiques. Une première donnée est que France, Allemagne et Suisse se sont acheminées vers l'application de la directive européenne 91/440 qui consiste à séparer la gestion des infrastructures et la prestation de services commerciaux de transport. C'est là un premier élément de convergence qui conduit à définir des acteurs directs du transport ayant les mêmes attributions de part et d'autres des frontières. Le fait majeur est cependant que dans les trois pays le cadre géographique fondamental pour la gestion du transport ferroviaire, au moins pour les transports de proximité, a tendu vers la « régionalisation ». Le mouvement a été amorcé en France par la LOTI (loi d'orientation pour les transports intérieurs) pour conduire par étapes à la mise en place en 1997 dans certaines régions (dont l'Alsace) d'une expérience de régionalisation du transport ferroviaire. Cette évolution a fait que la Région a vu ses droits et devoirs en matière d'exploitation et de financement des infrastructures la concernant, se renforcer. La Région se lie contractuellement à la société d'exploitation des lignes pour atteindre des objectifs d'intérêt régional (mise en place du TER 200 – Transport Express Régional – ; horaires cadencés; maintien de lignes n'atteignant pas le seuil de rentabilité). En Allemagne, depuis 1996, la

responsabilité en matière de transports de proximité incombe aux Länder. Comme la Région Alsace, les Länder de Rhénanie-Palatinat et de Bade-Wurtemberg entretiennent des relations contractuelles avec les sociétés d'exploitation qu'ils ont choisies. C'est également en 1996 que la Suisse officialise sa volonté de régionalisation: les pouvoirs de la Confédération sont largement transférés aux cantons (planification, responsabilité financière dans le maintien du service public).

Le rapprochement des pratiques de gestion est un facteur favorable pour le dialogue transfrontalier. Il n'en demeure pas moins que, dans les trois pays concernés, les nouvelles règles du jeu ont été mises en place pour agir à l'intérieur d'un périmètre (région, Land, canton). Depuis 1976 les « schémas régionaux des transports » de la Région Alsace ne portent que modestement la trace des préoccupations internationales; en Allemagne, la régionalisation du transport de proximité limite le cadre spatial de réflexion puisqu'il est défini comme intéressant les déplacements de moins de cinquante kilomètres et de moins d'une heure.

Malgré la mise en place de cadres institutionnels de négociation et les convergences en matière de pratique de gestion, traiter du transfrontalier constitue encore une sorte d'acte de foi. Cette constatation fait que l'implication de réseaux sociaux porteurs de projets particuliers reste fondamentale dans le processus décisionnel, comme ce fut le cas il y a plus de cinquante ans pour la création de l'EuroAirport. L'originalité de ces groupes de pression est que, s'ils sont capables de réunir au-delà des frontières, ils peuvent susciter d'autres clivages en-deçà de celles-ci.

3.3 Le poids des réseaux sociaux

La logique très « réaliste » voudrait que la croissance des divers types de flux croisant les frontières engendre des projets transfrontaliers et, plus largement, internationaux. Les caractéristiques de l'Alsace dans le contexte du Rhin-Supérieur devraient conduire à ce que cette région soit particulièrement concernée par les aménagements à prévoir sur son territoire.

Ces « vérités » sont loin d'être reconnues par tous. Elles ne provoquent pas seulement des réactions de sensibilité écologiste chez certains Alsaciens mais, sur la même base, elles opposent des citoyens de Bade-Wurtemberg et de Rhénanie-Palatinat entre eux: « Les usagers – et les riverains – de l'axe autoroutier Karlsruhe–Bâle auraient (pourtant) tout à gagner de l'aménagement d'une autoroute ininterrompue sur la rive gauche du Rhin. Son utilité? Décharger la colonne vertébrale de la vallée rhénane d'une partie de son trafic international ou local. Las, les écologistes de Rhénanie-Palatinat refusent catégoriquement la jonction entre l'autoroute Strasbourg–Lauterbourg et l'A 65 (Landau–Karlsruhe) qui traverserait la forêt sur une dizaine de kilomètres » (*Bonnet 1994*). L'appartenance nationale n'est de loin pas le seul élément de discrimination entre les personnes affichant un intérêt pour le développement d'infrastructures de transport (on pourrait, par exemple, évoquer les dissensions apparues en France à propos de la réalisation du canal Rhin-Rhône) ou, d'ailleurs, pour toute action d'aménagement du territoire.

Il arrive que des préoccupations écologiques s'effacent chez certains individus lorsque leur intérêt matériel est menacé. Pour emporter l'adhésion de cette partie de l'opinion publique, il importe de faire la démonstration que les nuisances engendrées par l'équipement seront compensées par “quelques” bénéfices économiques.

La démonstration n'est pas évidente tant les retombées économiques d'une infrastructure de transport sont difficiles à mesurer et, plus encore, à prévoir: la crainte est de ne récupérer que les gaz d'échappement et rien d'autre. Une chose est sûre, pour que l'Alsace tire quelque bénéfice du développement des transports, il faut qu'elle soit plus qu'un axe de transit. Pour la région, le transport est économiquement intéressant s'il génère de l'activité. Ce ne sera par exemple vraiment le cas pour les transports de marchandises que si le traitement des marchandises ou leur transformation (manutention, stockage, conditionnement, utilisation de biens intermédiaires) produisent une valeur ajoutée. Pour qu'il en soit ainsi, il faut bien éviter que le développement des infrastructures de transport ne débouche sur le simple transit. L'importance de cette question est soulignée par la compétition que se livrent les collectivités et groupes de pression au-dessus des frontières nationales: la création d'une plate-forme logistique destinée à traiter les flux bâlois a ainsi opposé Weil am Rhein au Sud-Alsace. C'est un ressort du même type qui fait qu'une certaine compétition s'est instaurée entre le Nord-Alsace et le Sud-Alsace à propos des projets de TGV (Est; Rhin-Rhône).

Le transport transfrontalier a enregistré des succès (réalisation du Métro-Rhin entre Strasbourg et Kehl; début de concrétisation du projet de Regio-S-Bahn autour de Bâle; projet de l'Euro-Rhin entre les agglomérations du Rhin-Supérieur). Les projets à venir vont profiter de la mise en place de structures institutionnelles adaptées à la coopération et de l'harmonisation des pratiques de gestion. Le poids des réseaux sociaux capables de porter des projets demeurera cependant essentiel. Cette dernière constatation est également valable en ce qui concerne les projets s'inscrivant sur un territoire national et destinés à assurer la continuité des grandes liaisons internationales.

Bibliographie

- Bonnet D. 1994. Des liaisons à hue et à dia. *Euréco*, n° 1, p. 44–45.
- Forthoffer J. 1997. Les transports régionaux dans l'espace transfrontalier rhénan. *Revue Géographique de l'Est*, n° 1, p. 63–81.
- Merkenthaler J. 1996. Bodenpreise im Dreiländereck und ihre Rolle als Standortfaktor. *La Revue de Coopération Transfrontalière*, n° 1, p. 4–18.
- Région Alsace 1994. *Le Projet Alsace 2005*, Strasbourg, p. 109–110.

