

Des territoires au cœur d'un conflit d'aménagement. Stuttgart 21 et la Magistrale européenne Paris-Budapest

Anaïs Volin



Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/cdg/7755>

DOI : [10.4000/cdg.7755](https://doi.org/10.4000/cdg.7755)

ISSN : 2107-7266

Éditeur

UMR 245 - CESSMA

Référence électronique

Anaïs Volin, « Des territoires au cœur d'un conflit d'aménagement. Stuttgart 21 et la Magistrale européenne Paris-Budapest », *Carnets de géographes* [En ligne], 16 | 2022, mis en ligne le 27 février 2022, consulté le 14 novembre 2022. URL : <http://journals.openedition.org/cdg/7755> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/cdg.7755>

Ce document a été généré automatiquement le 14 novembre 2022.



Creative Commons - Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International
- CC BY-NC-ND 4.0

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>

Des territoires au cœur d'un conflit d'aménagement. Stuttgart 21 et la Magistrale européenne Paris-Budapest

Anaïs Volin

Contexte et problématique de la thèse

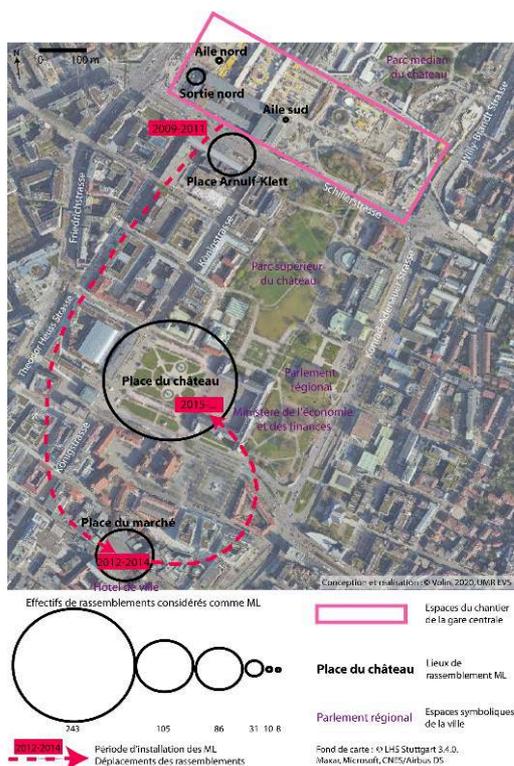
- 1 Mes recherches doctorales se sont ancrées dans un contexte sociétal et scientifique foisonnant, sur le projet Stuttgart 21 (S21), caractérisé par la publication de plus de 100 travaux scientifiques dans la décennie 2010 (dont la moitié entre 2010 et 2013) ainsi qu'une médiatisation nationale sans précédent du projet¹. Malgré cet médiatisation, S21 reste confidentiel en France alors qu'il demeure un des projets d'aménagement les plus controversés en Allemagne de ce début de XXI^e siècle.
- 2 S21, en tant que projet d'aménagement ferroviaire et urbain, revêt des enjeux multiscales : la rénovation et la réorganisation du nœud ferroviaire de cette ville polarisante du sud-ouest allemand, ont été initiées par la Deutsche Bahn au milieu des années 1990 afin de remodeler les grandes gares allemandes. Ce « Projet pour le 21^e siècle » d'envergure nationale permettra une amélioration des trajets moyennes et longues distances, y compris dans l'UE sur l'axe Paris-Budapest. Aussi la future ligne « Magistrale européenne » passant entre autres par Strasbourg, Stuttgart, Munich ou Vienne, cristallise les attentes d'acteurs publics et privés qui espèrent par l'infrastructure ferroviaire favoriser les échanges (im)matériels. Le Bade-Wurtemberg (BW), considéré comme une « région modèle », puisque riche, terre d'immigration et située près de la dorsale européenne, se rêve ainsi en « nouveau cœur de l'Europe », désormais à 3h10 de Paris. Néanmoins la contestation citoyenne, identifiée dès les débuts du projet S21 à propos du coût ou de la transformation induite sur la morphologie urbaine de la ville-capitale du BW, trouve son paroxysme en 2010. De

violents heurts entre policiers et opposants à S21 mettent en lumière une situation locale et régionale enlisée depuis le milieu des années 1990 (début de S21) qui nécessite l'intervention d'Angela Merkel, alors chancelière, pour essayer de désamorcer la situation.

- 3 Les travaux de Jacques Lolive (Lolive, 1999), Patrice Melé (Melé, Larrue, Rosemberg, 2004) et Jean-Marc Dziedzicki (Dziedzicki, 2001), entre autres, ont contribué à initier une voie pour des recherches en géographie des conflits d'aménagement. La parution d'ouvrages (Backouche *et al.*, 2018), de numéros de revues (Ripoll et Veschambre, 1995 ; Pailloux et Ripoll, 2019) ainsi que des thèses consacrées à ce sous-champ de recherches alors émergent à la fin des années 1990 ; ils ont permis de légitimer l'approche spatiale dans l'étude des mobilisations contre une multitude de projets d'aménagement en France et dans le monde. En Allemagne, comme en France, ce sont des sociologues et des politistes qui se sont d'abord intéressés aux mouvements d'opposition à S21 (Brettschneider et Schuster, 2013 ; Novy et Peters, 2012 ; Ohme-Reinicke *et al.*, 2015).
- 4 Ma thèse repose sur l'appréhension de S21, avec des outils de géographe, ce qui était très peu présent dans la littérature existante. La mobilisation des jeux d'échelles et d'acteurs apportait un niveau de compréhension supplémentaire de la contestation de ce projet. Je me suis ainsi demandée comment les projets réticulaires S21 et LGV Paris-Budapest « Magistrale européennes » (lignes ferroviaires à moyennes et longues distances parcourant l'Allemagne et l'UE) pouvaient malgré tout participer de l'affirmation d'un territoire aréolaire (Stuttgart et sa métropole à partir de la gare centrale).

MÉTHODOLOGIE

- 5 J'ai mis en place une méthode mêlant approches qualitative et quantitative, fondée sur le choix d'une démarche inductive afin d'étudier le conflit d'aménagement dans ses dimensions chronotopiques. J'ai travaillé à partir de données collectées sur le terrain, qu'elles soient qualitatives (entretiens semi-directifs, observations non participantes, photographies) ou bien quantitatives. J'ai, en effet, pu constituer, *in situ* et à distance deux bases de données : l'une sur la spatialisation de 59 *Ortsgruppen* (« initiatives citoyennes » engagées contre S21) au sein de la région du Bade-Wurtemberg et l'autre sur l'évolution spatiale des lieux de rassemblements des *Montagsdemo* (500 « manifestations du lundi » en opposition à S21) sur une décennie (2009-2020) (Carte ci-dessous). Pour la première base de données j'ai collecté des informations sur le nombre et la situation des différents collectifs citoyens engagés contre S21 en croisant les matériaux collectés sur le terrain (entretiens, observations, recueil de tracts) avec plusieurs sites internet recensant ces initiatives. Pour la seconde j'ai également collecté nombre d'informations sur différents sites internet et ai pu assister à certaines manifestations sur le terrain révélant bien que la lutte contre S21 a une forte affirmation spatiale.
- 6 travaux menés pour S21.
- 7 Localisation de « Manifestation du lundi » pendant la période étudiée (26/10/2009 – 03/02/2020)



- 8 Sources : Entretiens et archives en ligne des associations *Bei Abriss Aufstand*, *K21*, *Parkschützer* ayant permis la constitution d'une base de données.
- 9 Conception et réalisation : ©Volin, 2020, UMR EVS

Principaux résultats

- 10 Deux résultats majeurs émergent de mes recherches et ont tous les deux contribué à inscrire Stuttgart dans la littérature francophone des conflits d'aménagement avec un exemple Outre-Rhin, jusque-là cité uniquement comme Grand Projet Inutile et Imposé (GPII).
- 11 J'ai confirmé le lien récent entre les mouvements d'opposition à S21 et les réseaux engagés contre les GPII. Toutefois j'ai mis en lumière le fait que le terrain local des revendications prévaut, dans le temps et dans l'intensité, par rapport aux arguments généraux des militants mobilisés contre les GPII. Si des individus participent aux deux réseaux (local/transnational), la contestation à S21 ne peut pas d'abord et uniquement apparaître comme transnationale. La défense du patrimoine architectural constitué par la gare centrale de Stuttgart singularise le projet S21 des autres étendards du mouvement contre les GPII. Je peux donc affirmer que les arguments locaux (protection patrimoniale et environnementale) priment sur la remise en cause globale d'un système politico-économique corrompu. Par ailleurs le mouvement des GPII reste un acteur parmi d'autres de la contestation du projet S21 sans en avoir pris le contrôle. Seul l'entretien avec les acteurs sur le terrain et le croisement de sources variées (Carte ci-dessous) permettent de dépasser une médiatisation partielle de ce projet contesté et réfute la catégorisation de contestation NIMBY.
- 12 Mon terrain apparaît comme un élément nouveau dans la production de connaissances à propos de projet de rénovation de gare en géographie des gares et des quartiers de

gare (Delage, 2013 ; Le Bot, 2019). J'ai montré les trois éléments suivants : la gare centrale de Stuttgart incarne un point-charnière entre la ville et l'infrastructure ferroviaire, elle est un symbole du patrimoine architectural du début du XX^e siècle pourtant amputé par les travaux et elle occupe aujourd'hui une position centrale dans la réorganisation de la ville du XXI^e siècle. Le terrain étudié trouve des similitudes avec d'autres terrains en France (comme le projet de LGV Lyon-Turin ou la rénovation de la Gare du Nord à Paris) et davantage qu'en Allemagne, puisque S21 est un des rares projets concrétisés sur la vingtaine souhaités par la Deutsche Bahn au début des années 1990. L'étude de ce projet réaffirme l'importance du ferroviaire dans une métropole européenne, à commencer par son importance dans les mobilités quotidiennes malgré l'importance de l'automobile à Stuttgart. Le réinvestissement dans les mobilités dites durables décidé par la municipalité, « verte » (parti „Die Grünen-Bündnis 90“) depuis une décennie, remet en lumière les potentialités de la gare centrale. Dans une ville largement détruite pendant la Seconde Guerre mondiale, berceau du Bauhaus, la protection de la gare comme patrimoine matériel et fonctionnel, inscrite dans un territoire vécu, a ainsi été révélée à l'occasion des

Fiche informative

Lien électronique si la thèse est disponible en ligne

<https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-03248743>

Discipline

Géographie

Directrice

Lydia Coudroy de Lille

Université

Université Lumière Lyon 2

Membres du jury de thèse, soutenue le 09 décembre 2020

Nacima Baron-Yèlles, Professeure des Universités, Université Paris-Est-Marne-la-Vallée (Rapporteuse)

Lydia Coudroy de Lille, Professeur des Universités, Université Lumière Lyon 2 (Directrice)

Aurélie Delage, Maître de Conférences, Université de Perpignan – Via Domitia (Examinatrice)

Laurent Guihéry, Professeur des Universités, Université de Cergy-Pontoise (Rapporteur)

Catherine Perron, Chargée de recherches, Sciences-Po Paris (Examinatrice)

Florian Weber, Professeur junior, Université de la Sarre (Examineur)

Situation professionnelle à l'issue de la thèse

Chercheuse associée à l'UMR 5600 Environnement Ville Société

Chargée de mission « Cordées de la réussite », égalité des chances et démocratisation, à Sciences Po Lyon

Courriel de l'autrice

anais.volin-colombatto@protonmail.com

BIBLIOGRAPHIE

- BACKOUCHE I., LYON-CAEN N., MONTEL N., THEIS V., VADELORGE L., et al., (2018), *La ville est à nous ! Aménagement urbain et mobilisations sociales depuis le Moyen Âge*, Paris, Éditions de la Sorbonne.
- BRETTSCHNEIDER F., SCHUSTER W., (2013), *Stuttgart 21: ein Großprojekt zwischen Protest und Akzeptanz*, Wiesbaden, Springer Verlag.
- DELAGE A. (2013), *La gare, assurance métropolitaine de la ville post-industrielle*, Thèse de doctorat, Université Lumière Lyon 2.
- DZIEDZICKI J.-M. (2001), *Gestion des conflits d'aménagement de l'espace : quelle place pour les processus de médiation ?*, Thèse de doctorat, Université de Tours.
- LE BOT N. (2019), *Quel avenir pour les gares métropolitaines françaises et allemandes ? analyse prospective de la dialectique « système gare » : ville, face au devenir des politiques publiques françaises & allemandes en matière de transport*, Thèse de doctorat, Université Le Mirail Toulouse 2 et Université de Potsdam.
- LOLIVE J. (1999), *Les contestations du TGV Méditerranée. Projet, controverses et espace public*, Paris, L'Harmattan.
- MELE P., LARRUE C., ROSEMBERG M. (dir.) (2004), *Conflits et territoires*, Tours, Presses Universitaires François-Rabelais « Perspectives Villes et Territoires ».
- NOVY J., PETERS D. (2012), "Railway station mega-projects as public controversies: the case of Stuttgart 21", *Built environment*, vol. 38, no 1, pp. 128-145.
- OHME-REINICKE A., NEEF R., BLANC M. et al., (2015), « "Garder la tête haute!" La contestation de Stuttgart 21 et sa dimension politique et émancipatrice », *Espaces et sociétés*, no 4, pp. 125-139.
- PAILLOUX A-L., RIPOLL F. (2019), « Géographie(s) des mobilisations », *Carnets de géographes*, no. 12, doi.org/10.4000/cdg.3958
- RIPOLL F., VESCHAMBRE V. (2005), « L'appropriation de l'espace comme problématique », *Noroi*, no 195, pp. 7-15.

NOTES

1. L'hebdomadaire allemand *Die Zeit* a ainsi consacré près de 55 articles à Stuttgart 21 (S21) durant les années 2010 à 2013.

AUTEUR

ANAÏS VOLIN

Docteure en géographie, aménagement, urbanisme

Chercheure associée à l'UMR 5600 Environnement, Ville, Société

IGE contractuelle, chargée de mission « Cordées de la réussite », mission égalité des chances et démocratisation, Sciences Po Lyon

[anais.volyn-colombatto\[at\]protonmail.com](mailto:anais.volyn-colombatto[at]protonmail.com)