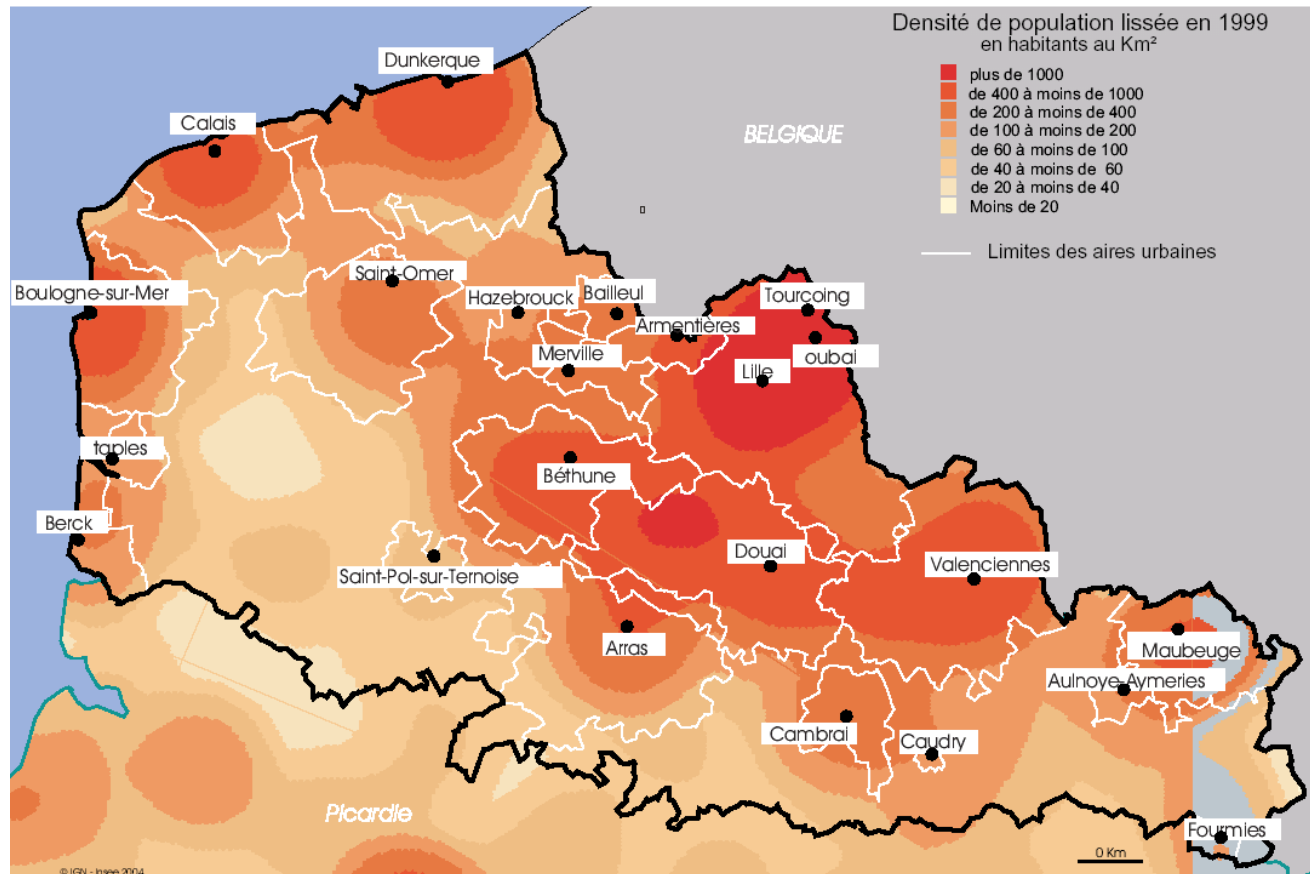


Quelques repères sur la région Nord-Pas-de-Calais

Nord-Pas de Calais : 4 millions d'habitants – Densité régionale : 312 hab. km²

- Agglomération lilloise : 1173 hab./km²
- Aire urbaine de Douai/Lens : 808 hab./km²
- Aire urbaine d'Armentières : 632 hab./km²
- Aire urbaine de Béthune : 585 hab./km²
- Aire urbaine Valenciennes : 525 hab./km²

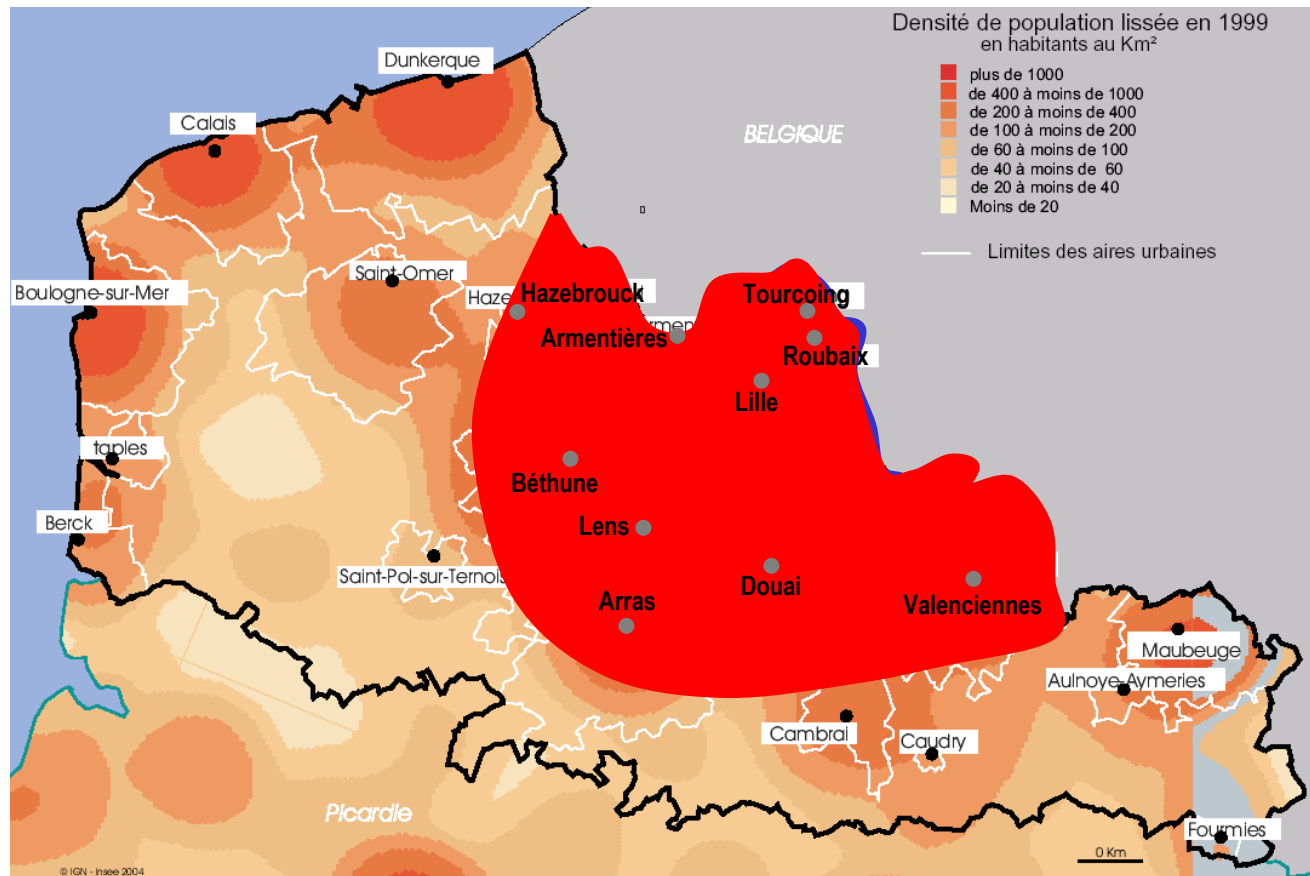
Principales zones de population ne sont pas le long du littoral



Quelques repères sur la région Nord-Pas-de-Calais

453.000 emplois dans l'aire métropolitaine lilloise (1/3 des emplois régionaux)

898.000 emplois entre les aires de Hazebrouck, Arras et Valenciennes (2/3 des emplois régionaux)



Importance des navettes : 68% des actifs de la Région quittent leur commune pour aller travailler (contre 61% en France)

Quelques repères sur la région Nord-Pas-de-Calais

Augmentation du volume de **navettes** entre 1990 et 1999 : **+ 130.000 unités**
Extension des aires urbaines

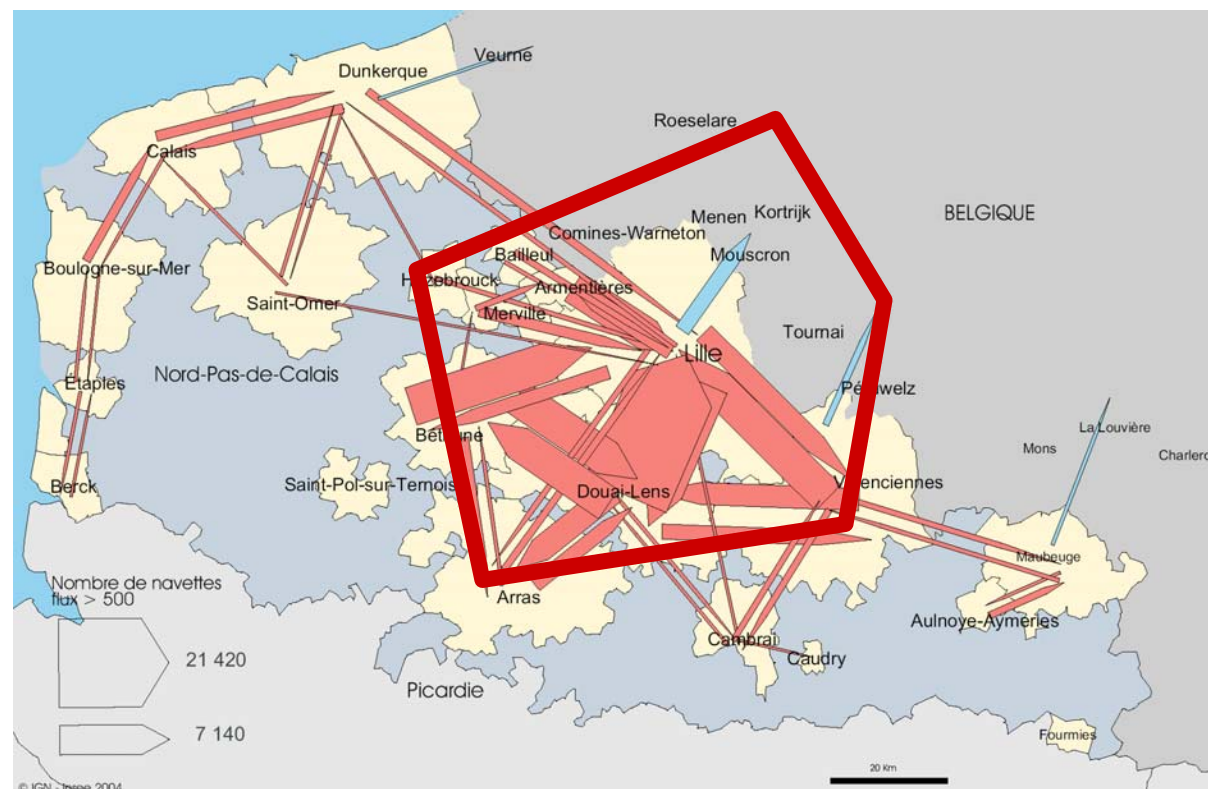
- **Intensité des flux entre l'aire urbaine lilloise et les aires contiguës :**

(12000 actifs avec Armentières, 13000 avec Valenciennes et Béthune, 30000 avec Douai/Lens)

- **Dissymétrie des flux au profit de Lille**

- **Importance des navettes au sein de l'ex-bassin minier**

(Douai/Lens ↔ Béthune : 17000 actifs ; Douai/Lens ↔ Valenciennes : 9000 actifs)



Polygone : ensemble d'aires urbaines contiguës au sein duquel chaque aire urbaine entretient au moins 1000 navettes avec une autre aire du polygone

- **Sur le littoral régional : autre système migratoire de bien moindre ampleur**

Échelles de la métropolisation et grande vitesse ferroviaire

- Lille : l'ouverture internationale aux risques de l'extension
du réseau TGV Nord-européen

(éléments de problématique métropolitaine sur la localisation des gares
et apports d'exemples étrangers)

- TGV et renforcement de l'accessibilité intra-régionale

(Le cas du TER-GV en Nord-Pas-de-Calais et comparaison avec l'Espagne)

Lille et le TGV Nord Européen

**De l'acquisition récente d'une rente de situation
à la possible fragilisation de la position lilloise sur les
dessertes TGV internationales :
éléments de problématique métropolitaine sur la localisation des gares
et apports d'exemples étrangers**

Contribution du réseau TGV à la construction de l'enjeu métropolitain lillois

Constat du début des années 1990 dominé par le doute face à l'enjeu métropolitain

« La dimension européenne implique un changement d'échelle et des masses urbaines pour réaliser une véritable métropole » (P. Bruyelle, 1991)

« Il faut tenir compte de la carence grave en conception, de la dominante ambiguë de la logistique qui risque de tirer la ville vers le bas. Lille est une métropole en difficulté dans une région en crise » (F. Damette, 1994)

Fragilité institutionnelle

difficulté de fonctionnement de la CUDL face au morcellement communal (87 communes)

Fragilité économique

mutation de l'agglomération industrielle en crise versus promotion de la métropole marchande

Fragilité socio-spatiale

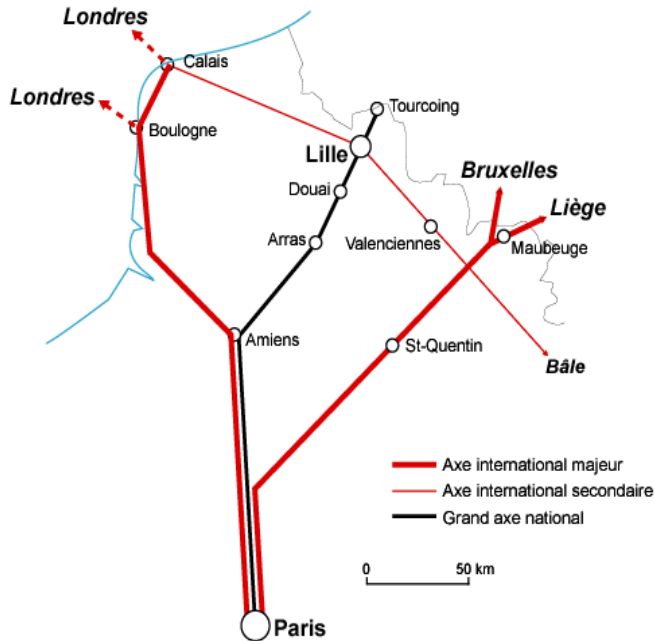
Crise du versant Nord-Est (Roubaix/Tourcoing) / Dynamisme de l'axe est-ouest (Lille-Villeneuve d'Ascq)

Enjeu de la position de Lille sur le réseau international va participer à la définition d'un projet urbain global sur l'agglomération (avec la révision du SD) visant à identifier et à unifier la métropole pour en renforcer la lisibilité territoriale

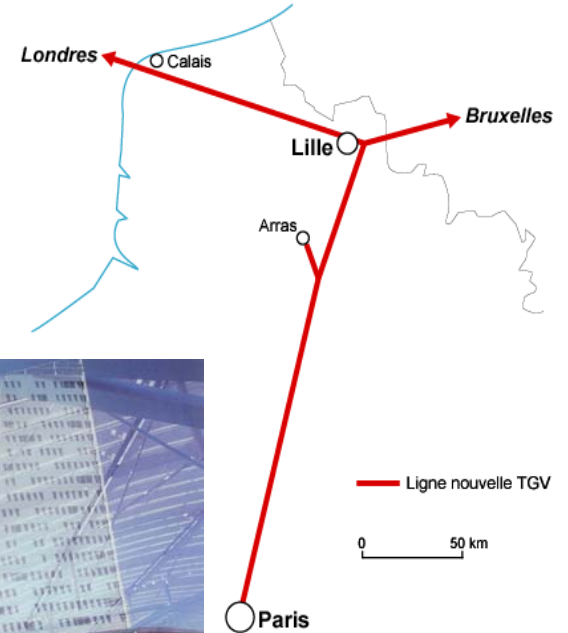
Contribution du réseau TGV à la construction de l'enjeu métropolitain lillois

La transformation des rentes de situation ferroviaire (capture) au profit de Lille

Lille avant le TGV : à l'écart des grands axes internationaux



Lille : carrefour international sur le TGV Nord européen



Gare TGV de Lille-Europe inaugurée le 6 mai 1994

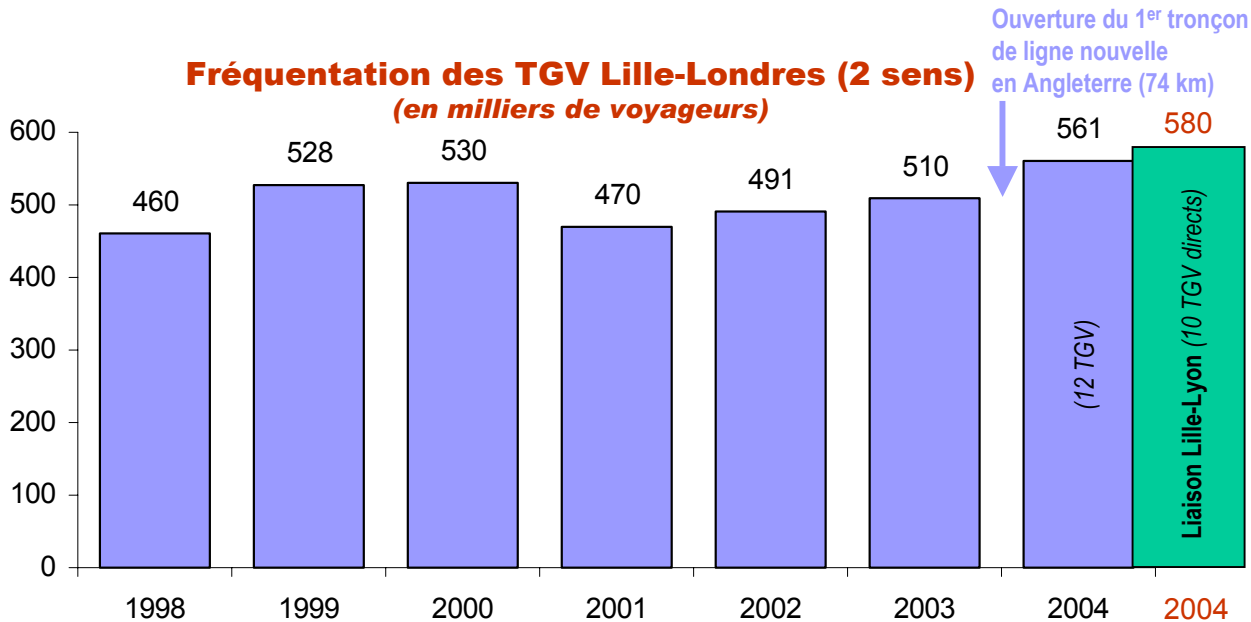
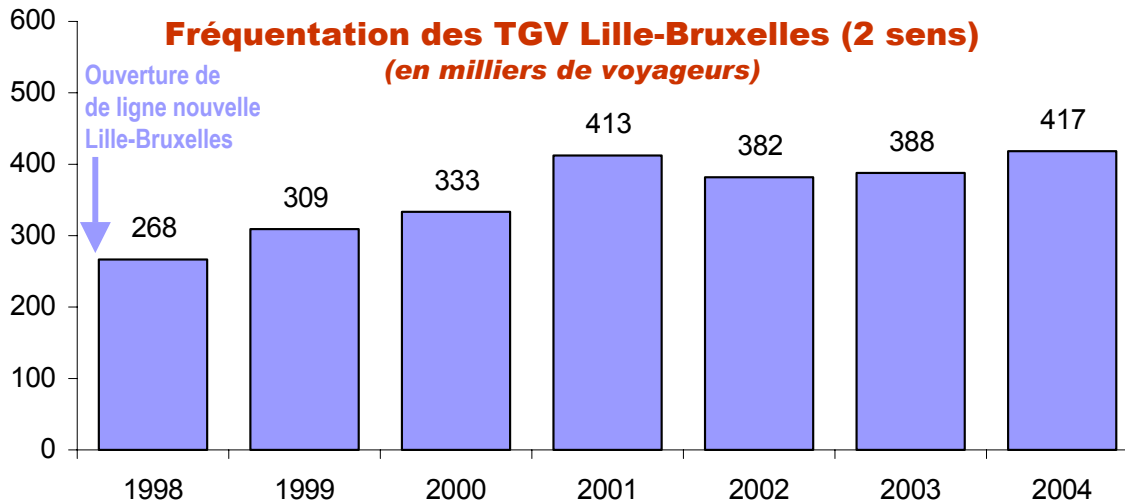


Liaison train + avion :
aéroport du Touquet (mai 1979)

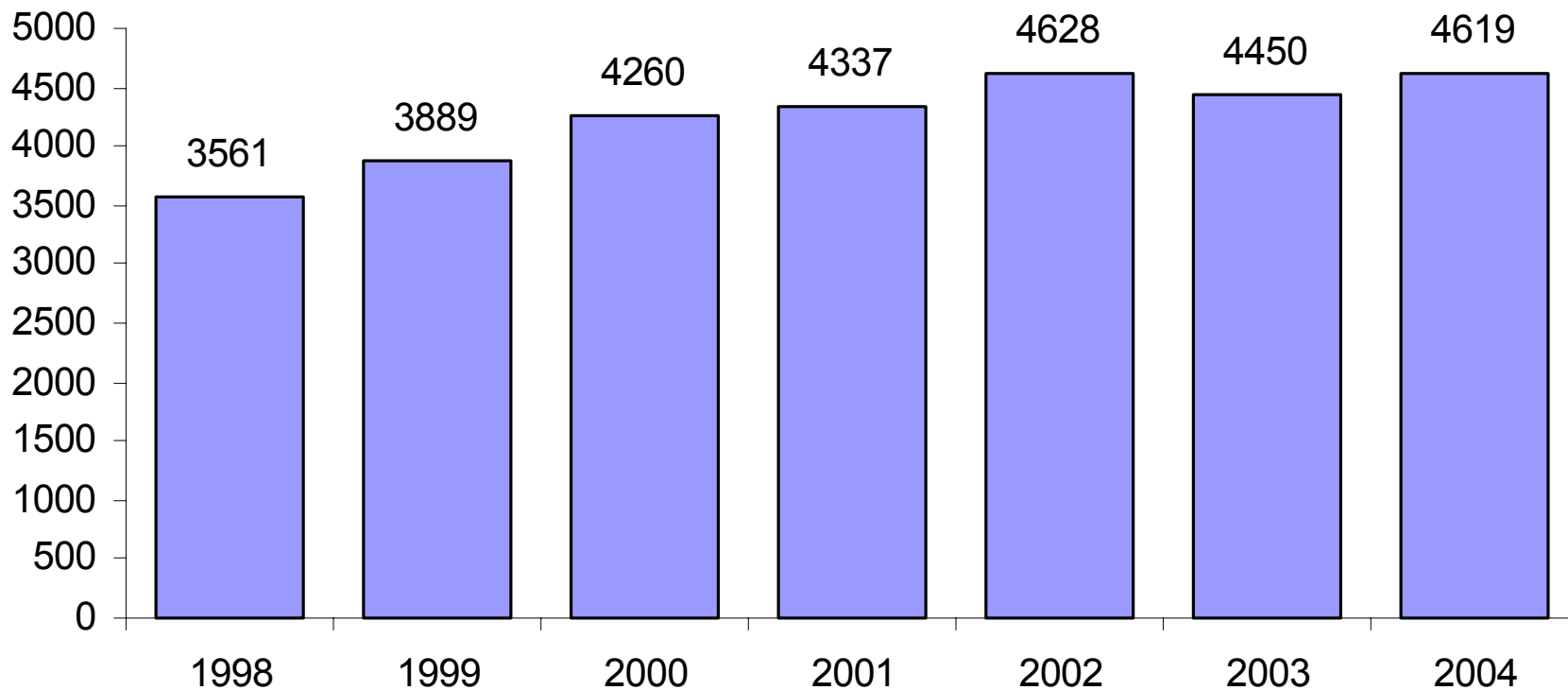


Liaison train + aéroglesseur :
Hoverport de Boulogne-Le Portel (avril 1981)

Lille et la fréquentation des services TGV Eurostar



Fréquentation des TGV Lille-Paris (2 sens) (en milliers de voyageurs)



11.000 voyageurs abonnés (8000 dans le sens Lille-Paris)

Le TGV et la région Nord-Pas-de-Calais

La transformation des rentes de situation au profit de Lille a profité des financements de l'ensemble de la région Nord-Pas-de-Calais :

- Comment articuler le projet lillois à l'organisation des dessertes TGV dans l'ensemble de la région ?

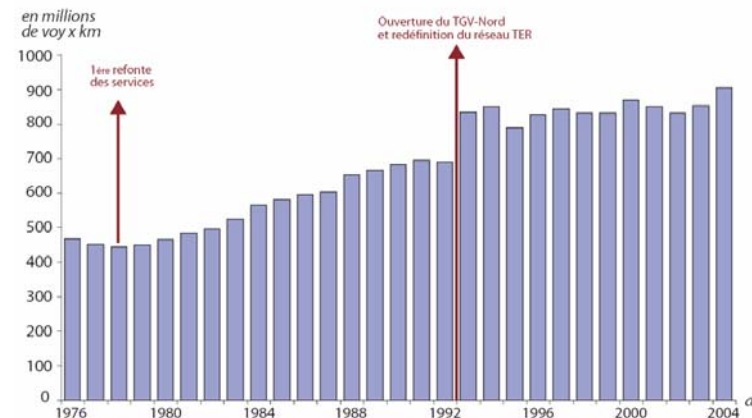
Les leviers de la diffusion de la grande vitesse ferroviaire dans la région Nord-Pas-de-Calais

- Le levier **géographique** : **armature urbaine** composée de nombreuses agglomérations
- Le levier **technique** : la **compatibilité du TGV** avec les infrastructures existantes
- Le levier **politico-institutionnel** : un **milieu local** particulièrement sensible au développement du rail (1/3 de l'industrie ferroviaire nationale ; premier Schéma Régional de TC)

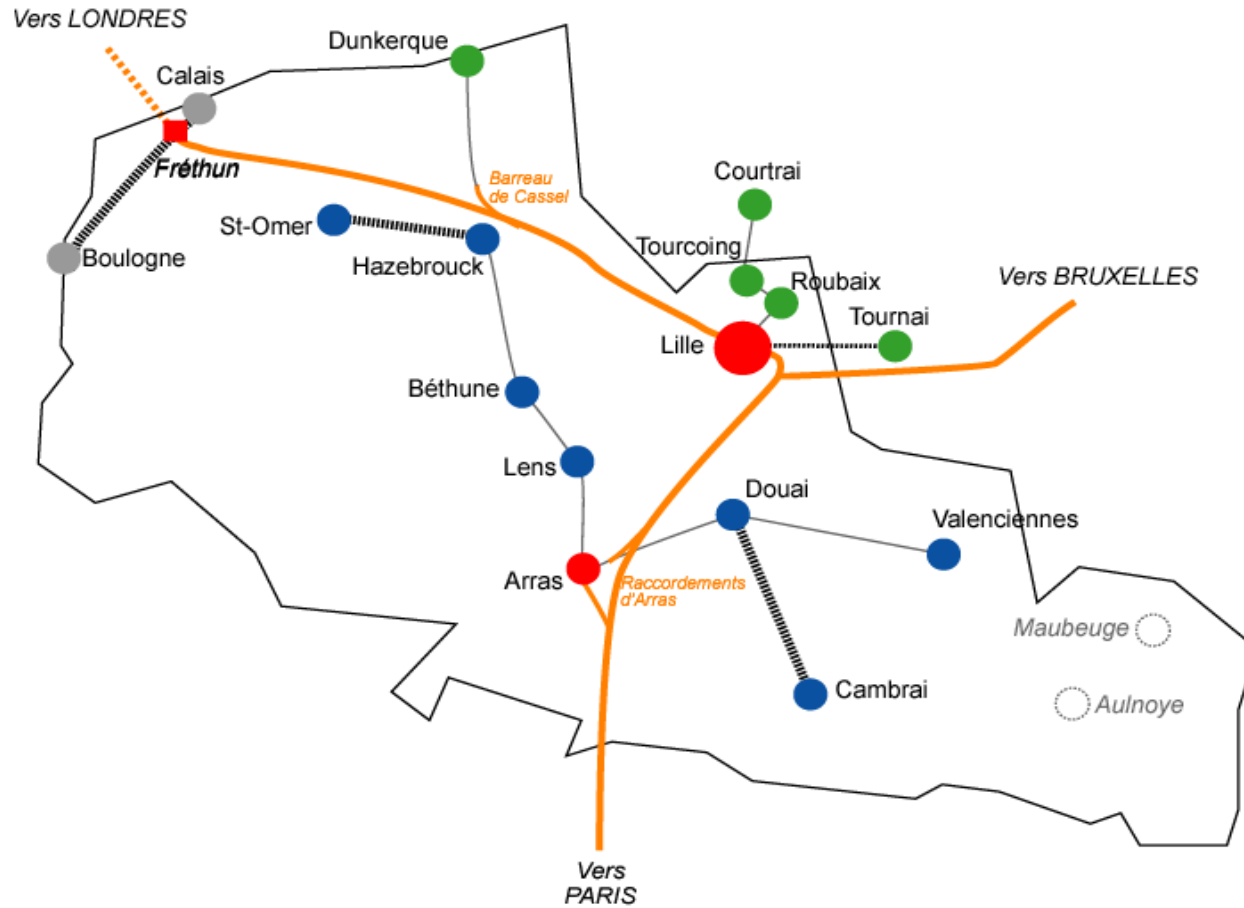
Les modalités d'interventions sur le réseau à l'échelle régionale

- La **compensation** : remplacer intégralement l'offre intra-régionale supprimée par les TGV par des Trains Express Régionaux
- L'**articulation** : organiser de correspondances systématiques entre les TGV et les TER
- L'**irrigation** : utiliser les lignes classique électrifiées pour faire circuler des TGV et permettre des liaisons directes avec Paris pour de nombreuses agglomérations du Nord-Pas-de-Calais

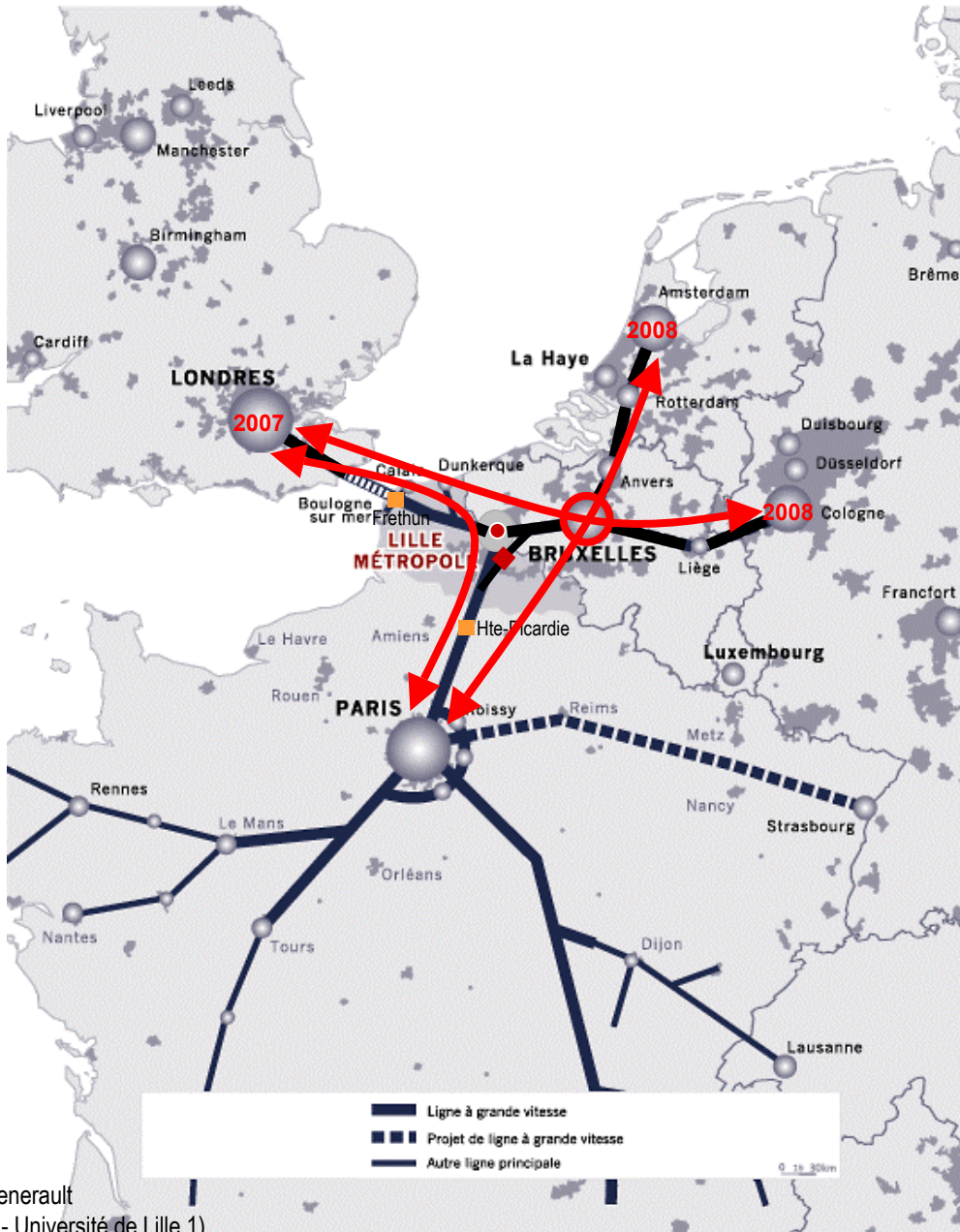
Evolution de la fréquentation du réseau TER du Nord-Pas-de-Calais entre 1976 et 2004



A l'échelle régionale, diffuser le plus largement possible l'accès TGV



Évolution du TGV-Nord Européen, transformation des rentes de situation et débat sur la localisation d'une autre gare métropolitaine lilloise



Création d'une gare périphérique à Seclin (30 km au sud de Lille)

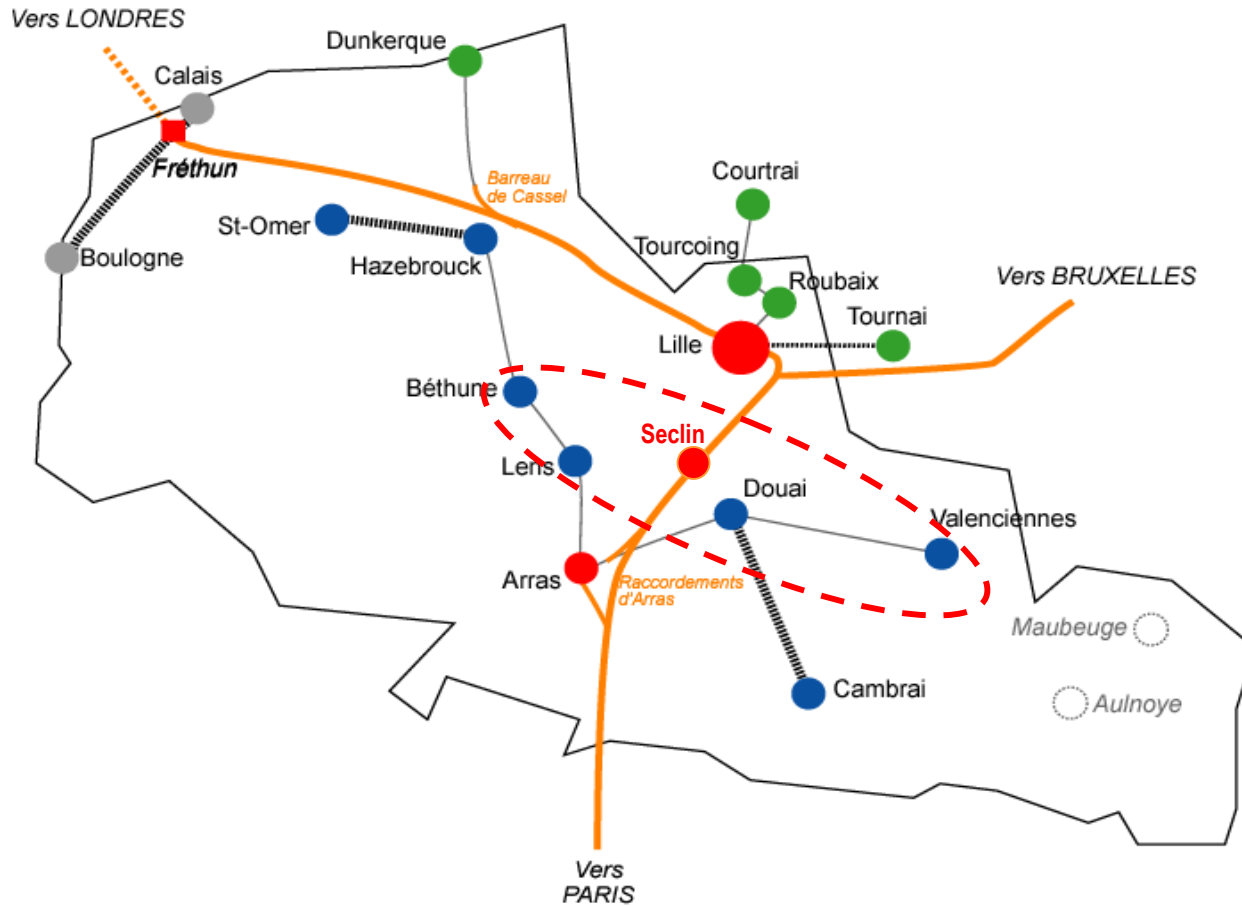
Arguments favorables

- Dé-saturation de la gare TGV de Lille-Europe
- Faciliter la desserte de l'aéroport de Lille-Lesquin
- Une gare internationale pour l'ex-Bassin minier

Arguments défavorables

- Accompagnement d'une logique périurbaine (pas de connexion au réseau ferré classique)
- L'équipement sans le service (Quid des gares internationales françaises situées sur le tracé du TGV-Nord-Européen : Hte-Picardie, Fréthun, Lille-Europe)
- Risques de réduction de la desserte TGV des gares centrales de l'ex-Bassin minier (Lens, Béthune, Douai, Valenciennes) et d'Arras

La problématique d'une gare TGV à Seclin et la diffusion régionale de l'accès aux TGV



Typologie des gares TGV : le modèle français



Remise en cause du modèle de la grande vitesse à la française, à l'échelle du système spatial belge

Principal enjeu médiatisé par l'objet TGV : la Fédéralisation du pays

Deux conceptions de la grande vitesse associées sur les trois lignes du réseau (300 km) :

- En Flandres : des **lignes aménagées** (circulations de 160 à 200 km/h.)
- En Wallonie : des **lignes nouvelles** (circulations à 300 km/h. pour Thalys)

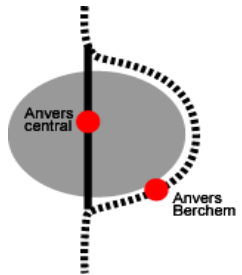
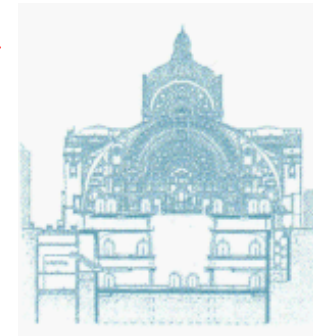
Pays de faible dimension (échelle) : Mixité des trafics (international + IC) pour accroître les performances du réseau national (plutôt que vitesse très élevée)

Trois configurations pour **des gares centrales** (favoriser les correspondances ferroviaires)

Gares « cathédrale » transformée
Ex. Anvers (achèvement 2007)

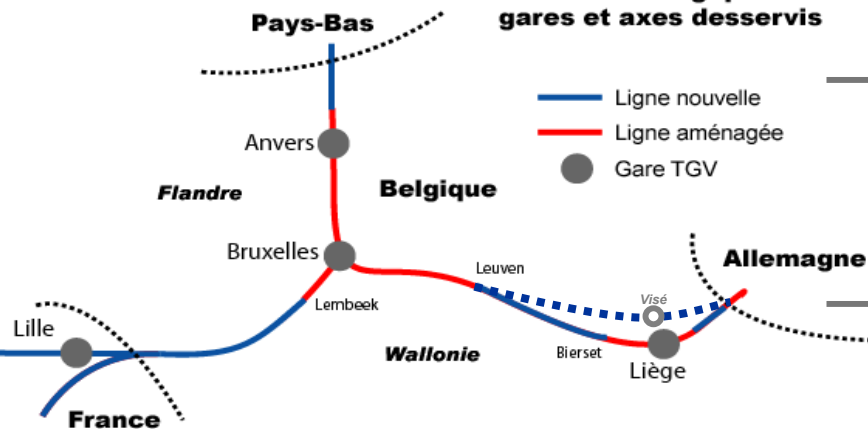
Gares réinsérées dans le tissu urbain
Ex. Bruxelles-Midi réaménagement de 4 îlots d'habitats vétustes (SEM) (achevé en 2004)

Création de nouvelles gares
Ex. Liège (achèvement 2007)



Le TGV en Belgique gares et axes desservis

- Ligne nouvelle
- Ligne aménagée
- Gare TGV



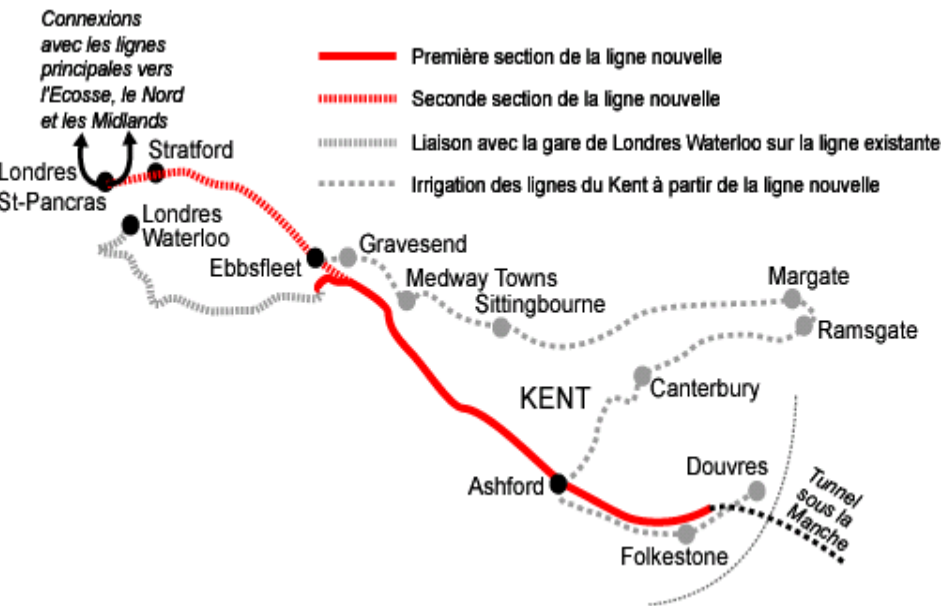
En Belgique, ni « gare-bis » ni « gare-porte » périphériques, un projet lointain (2015) de « gare de connexion » avec Zaventem ; abandon de la gare de Visé

Remise en cause du modèle de la grande vitesse à la française, à l'échelle du système spatial britannique

Jusqu'à la **fin des années 1980**, la morphologie et la topologie des projets de ligne à grande vitesse entre Londres et le tunnel sous la Manche reprennent le **modèle français**

Rejets récurrents du gouvernement britannique

1996 : Accord gouvernemental sur le projet du consortium *Channel Tunnel Rail Link* - 2 tronçons (74 km en 2003 + 39 km en 2007) - Remise en cause des principes initiaux :



Tracé le plus court et rectiligne possible

→ Utilisation des couloirs d'infrastructures existants (voies ferrées + autoroute M20)

Spécialisation trafic voyageurs (ligne dédiée)

→ Réserve de capacité pour le trafic marchandises (limitation de vitesse pour les Eurostar)

Desserte longue distance (peu d'arrêts intermédiaires)

→ Trafic régional (gares de desserte et de connexions nombreuses ; « Domestic trains »)

Principe économique : attirer le plus grand nombre d'opérateurs privés pour répartir les charges et limiter le financement public

Les gares : remise en cause du modèle de la grande vitesse à la française, à l'échelle du système spatial britannique

Sur ligne nouvelle : 3 gares centrales internationales ; 1 « gare-porte » internationale

Ashford (1996) - Gare de contournement rejetée – nombreux arrêts Eurostar



Connexions ferroviaires (avec le Kent)

Opération d'aménagement à proximité du centre-ville

Ebbsfleet – « gare-porte » (35 km de Londres) mais connectée au réseau ferré classique



Connexions ferroviaires (avec le Kent)
Projet RER Crossrail
Connexions autoroutières privilégiées + parkings

Opération de régénération urbaine (*Thames Gateway*)

Stratford (10 km de Londres)



Connexions ferroviaires (Est et Nord-est de Londres)
Connexions métro (jubilee line, Central line, Docklands)

Opération de régénération urbaine : 120 ha (extension du centre ; stade olympique)

Saint-Pancras



Connexions ferroviaires (lignes des Midlands, du Nord de l'Angleterre et de l'Ecosse)
Connexions métro (6 lignes)

Ré-affectation de très nombreuses friches ferroviaires (préservation du patrimoine)

Modèle britannique : Primauté des connexions intérieures sur la grande vitesse internationale ; grandes opérations d'aménagement associées aux gares nouvelles ; absence de « gare-bis »

TGV et renforcement de l'accessibilité intra-régionale

- **Le cas du TER-GV en Nord-Pas-de-Calais**
- **L'exemple espagnol : une grande vitesse régionale incluse dans la conception des services TGV**

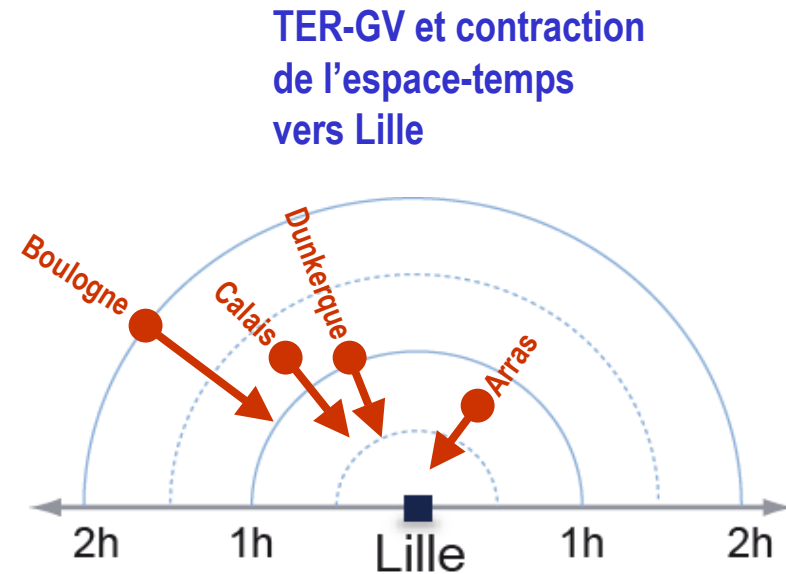
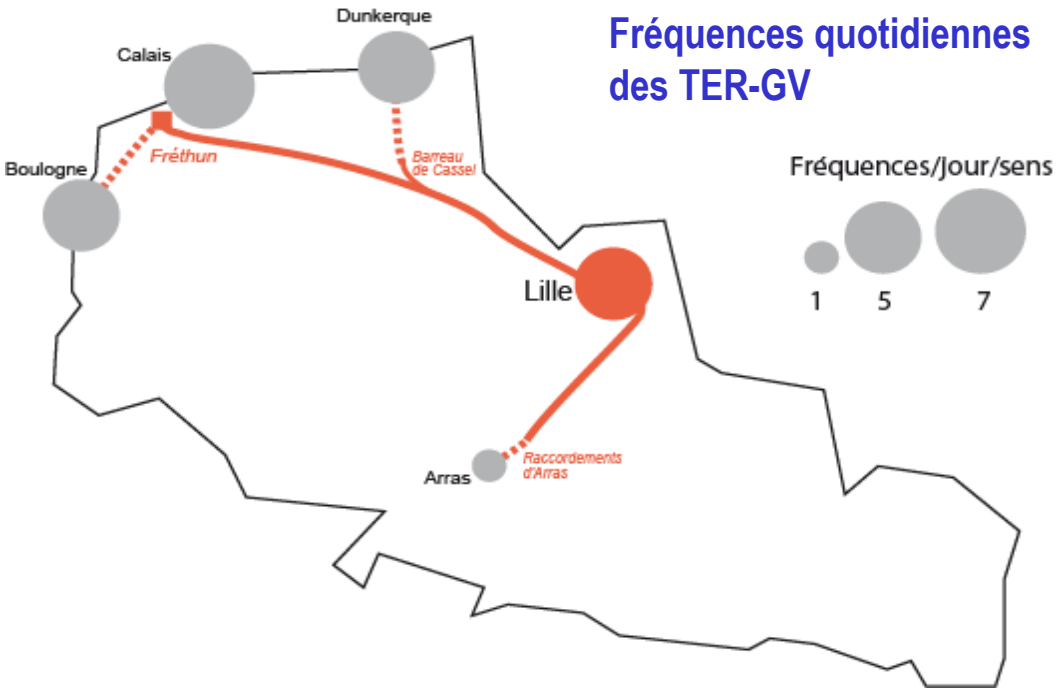
Le TER-GV : une nouvelle logique

utiliser la ligne nouvelle pour des dessertes intra-régionales à grande vitesse

1 – mai 2000 : Ouverture des TGV existants à une clientèle régionale

(rythmes inadaptés à la mobilité régionale)

2 – décembre 2003 : Création de dessertes spécifiques avec des rames TGV dédiées à la région (rythmes adaptés à la mobilité régionale)



TER-GV et aménagement régional

TER-TGV :

- Un succès commercial : entre 2003 et 2004 → de 18,7 à 26,8 millions de voy x km
- mais plusieurs origines possibles →
 - Report en provenance de trains classiques
 - Augmentation des fréquences de déplacements
 - Arrivée de nouveaux usagers

Logique d'aménagement : Dans une région en crise, volonté de faciliter l'accès à Lille où se situe le plus fort potentiel de développement

→ Mettre les principales villes du Nord-Pas-de-Calais à moins d'une heure de Lille (temps symbolique de la liaison Paris-Lille)

→ TER-GV = instrument pour parvenir à cet objectif

Les limites de cette utilisation du TGV :

La **morphologie du réseau** : elle permet des liaisons rapides avec le littoral et avec le sud du Nord-Pas-de-Calais mais pas avec l'Est de la région (Valenciennois et bassin de la Sambre)

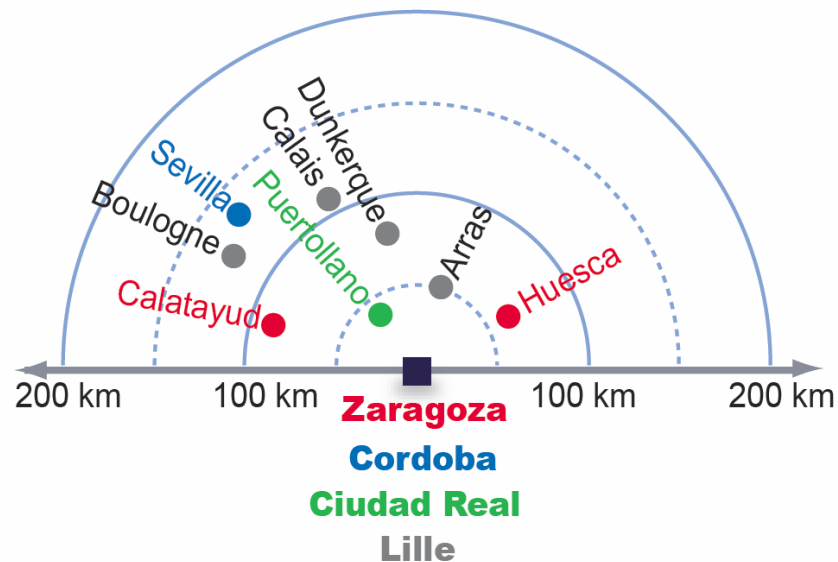
L'existence de **réserves de capacités** : 1 seule liaison pour Arras et dans un seul sens

→ la grande vitesse régionale est subordonnée aux disponibilités nationales

Grande vitesse régionale en Espagne et dans le Nord-Pas-de-Calais



Distance kilométrique entre villes d'une même région situées sur un axe TGV en Espagne et dans le Nord-Pas-de-Calais



Diversité des services à grande vitesse

➡ Longue distance : **AVE** + [Talgo, Alaria, Alvia]

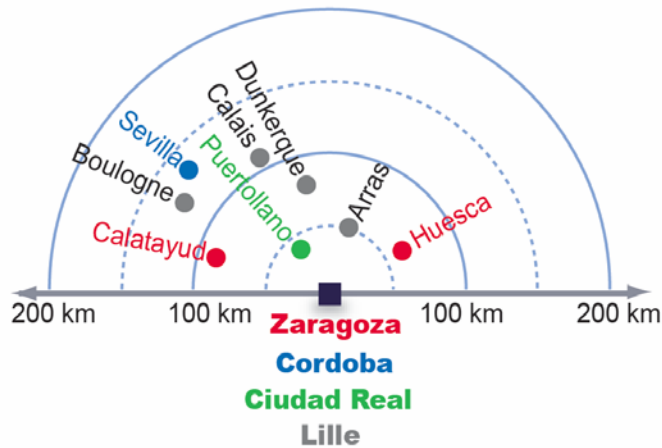
➡ Courte distance : **AV**

■ Ligne nouvelle

■ Ligne nouvelle + ligne classique

Grande vitesse régionale en Espagne et dans le Nord-Pas-de-Calais

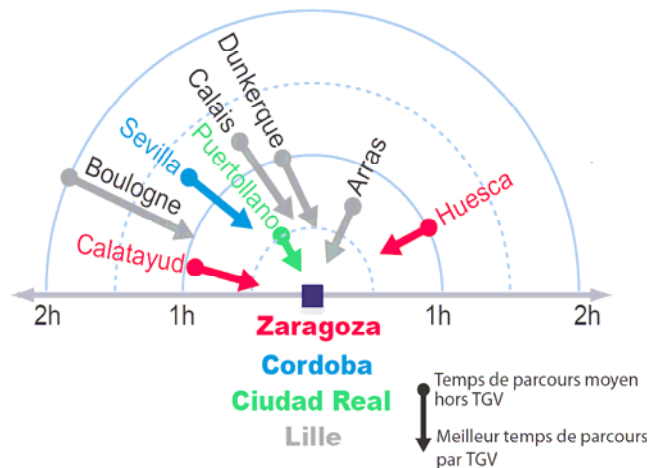
Distance kilométrique entre villes d'une même région situées sur un axe TGV en Espagne et dans le Nord-Pas-de-Calais



Nombre de trains à grande vitesse entre villes d'une même région en Espagne et dans le Nord-Pas-de-Calais



Contraction de l'espace-temps pour les liaisons régionales en Espagne et dans le Nord-Pas-de-Calais



Prix du billet pour les liaisons TGV intra-régionales en Espagne et dans le Nord-Pas-de-Calais

