



HAL
open science

L'appropriation locale de la grande vitesse ferroviaire en Europe

Sylvie Delmer, Valérie Facchinetti-Mannone, Philippe Menerault, Cyprien Richer

► **To cite this version:**

Sylvie Delmer, Valérie Facchinetti-Mannone, Philippe Menerault, Cyprien Richer. L'appropriation locale de la grande vitesse ferroviaire en Europe . *Revue d'histoire des chemins de fer*, 2012, Le rail à toutes(s) vitesse(s). Deux siècles de vitesse sur rail, trente ans de grandes vitesses, 46-47, pp.319-348. halshs-01388845

HAL Id: halshs-01388845

<https://shs.hal.science/halshs-01388845v1>

Submitted on 27 Oct 2016

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

DELMER S., FACCHINETTI-MANNONE V., MENERAULT PH., RICHER C. (2012), « L'appropriation locale de la grande vitesse ferroviaire en Europe. Trajectoires croisées : Anvers, Lille, Metz-Nancy, Saragosse », *Revue d'Histoire des Chemins de Fer*, « Le rail à toutes(s) vitesse(s). Deux siècles de vitesse sur rail, trente ans de grande vitesse », n°46-47, pp.319-348
<http://www.ahicf.com/revue-d-histoire-des-chemins-de-fer.html>

L'appropriation locale de la grande vitesse ferroviaire en Europe *Trajectoires croisées : Anvers, Lille, Metz-Nancy, Saragosse*

Sylvie DELMER, Maître de Conférences, Laboratoire TVES, Université de Lille 1
Valérie FACCHINETTI-MANNONE, Maître de Conférences, Laboratoire Théma, Université de Bourgogne
Philippe MENERAULT, Professeur des Universités, Laboratoire TVES, Université de Lille 1
Cyprien RICHER, Chargé de Recherches, CETE Nord-Picardie, Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie

Résumé : Cet article s'intéresse à « l'appropriation locale » de la grande vitesse ferroviaire, c'est à dire à la capacité des acteurs locaux et régionaux à infléchir l'inscription spatiale des LGV conçues à une échelle plus large (nationale et européenne). La méthodologie s'appuie sur trois dimensions issues de l'analyse des réseaux –la morphologie, la topologie et le service–, complétées par l'observation des projets urbains. La configuration spatiale du réseau ainsi décrite, est comprise comme le résultat de l'expression d'un ensemble de pouvoirs qui témoigne de différents modes d'appropriation territoriale de la grande vitesse. Les réflexions portent sur quatre agglomérations en position intermédiaire sur les liaisons à grande vitesse : Lille et Nancy-Metz en France, Anvers en Belgique et Saragosse en Espagne. Ces espaces d'intermédiation entre métropoles à forte visibilité internationale, se trouve face à un enjeu commun de positionnement sur un réseau qui, par nature, accentue la différenciation spatiale. Cette contribution identifie des trajectoires différenciées d'appropriation de la grande vitesse ferroviaire qui incite à privilégier la définition de cadres d'analyses permettant de faire ressortir les singularités locales plutôt que la recherche de loi d'organisation de l'espace.

Mots-clés : Grande Vitesse ferroviaire, Aménagement, Gares, Métropolisation, Lille, Anvers, Saragosse, Nancy-Metz

Introduction

Le développement du réseau ferroviaire à grande vitesse contribue à accentuer la différenciation spatiale, comme l'illustrent clairement les anamorphoses produites par le laboratoire *Images et Villes* de Strasbourg (GIP-Reclus, 2000). Les représentations fonctionnelles des distances-temps des réseaux ferroviaires montrent qu'entre 1994 et 2015 le réseau TGV renforce le "chiffonnement" de l'espace, alors que le réseau autoroutier, en voie d'achèvement, contribue par une homogénéisation des vitesses à son "dé-froissement".

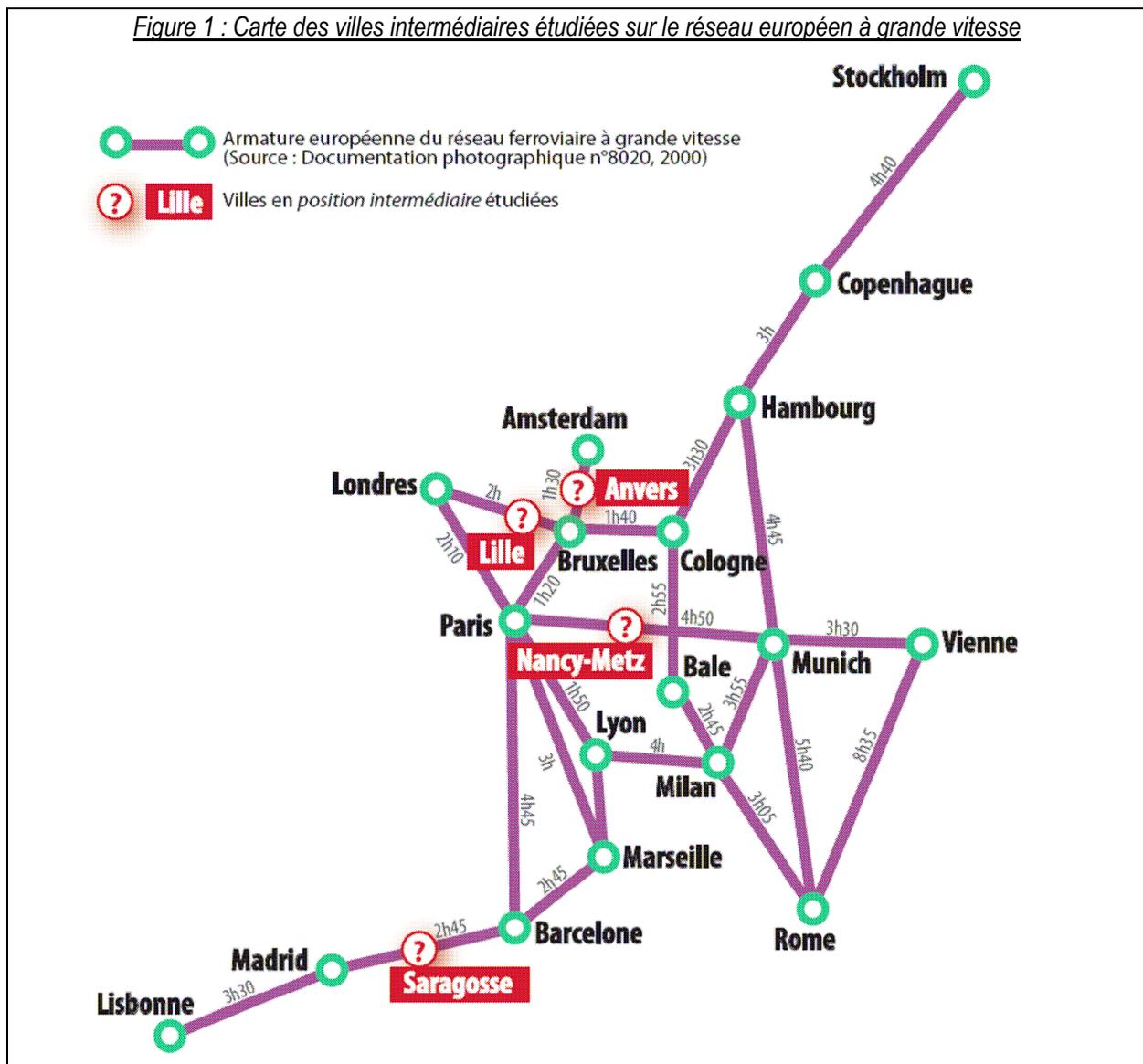
La grande vitesse ferroviaire participe d'autant plus aux enjeux actuels de la métropolisation, qu'elle joue un rôle discriminant dans l'accessibilité des villes. L'accroissement de la vitesse imposant de la sélectivité (Ollivro, 2000), le réseau ferroviaire à grande vitesse est conçu prioritairement à une échelle nationale -voire internationale - pour relier directement entre eux les pôles majeurs de l'armature urbaine. Il constitue, de ce fait, un enjeu de positionnement pour des "villes intermédiaires" qui vont tenter de capturer le réseau, dans une logique semblable à celle de *l'économie du rapt* identifiée par Bernard Lepetit à propos des routes du XVIII^e s (Lepetit, 1986). Cette notion de capture renvoie à trois dimensions complémentaires, mais distinctes, de l'analyse des réseaux (Curien, Dupuy, 1997) :

- la morphologie, c'est-à-dire le tracé des lignes nouvelles,
- la topologie, c'est-à-dire la localisation des gares
- et le service, c'est-à-dire le niveau d'offre à disposition.

Par la négociation (y compris financière), les pouvoirs locaux et régionaux vont chercher à peser sur ces différents éléments et à infléchir, avec plus ou moins de réussite, l'inscription spatiale de la grande vitesse. Cette appropriation territoriale passe également par l'élaboration de projets urbains, marqueurs de l'ambition métropolitaine de ces villes intermédiaires, en plus ou moins bonne synergie avec l'arrivée de la grande vitesse.

Notre analyse repose sur quatre terrains (fig. 1) - deux situés en France ; deux dans des pays voisins (Belgique et Espagne) - étudiés dans le cadre d'une recherche sur les logiques d'implantation des gares TGV¹ :

- Lille, en position intermédiaire sur le triptyque Paris/Londres/Bruxelles ;
- Le binôme Metz/Nancy, en position intermédiaire sur les liaisons Paris/Francfort et Paris/Strasbourg ;
- Anvers, en position intermédiaire entre Bruxelles et Amsterdam ;
- Saragosse, en position intermédiaire entre Madrid et Barcelone.



1 Recherche partenariale effectuée pour le compte de la SNCF/Gares et connexions. Cf. Théma, *Gares et territoires de la grande vitesse ferroviaire*. Colloque international, Dijon/Besançon, 16-18 juin 2010.

L'appropriation locale de la grande vitesse concerne tout particulièrement cette catégorie des "*villes intermédiaires*" qui peuvent être définies, en creux, par ce qu'elles ne sont pas. Ni capitales politiques, en dépit d'un rôle régional affirmé, ni métropoles globales intégrées dans les flux d'échanges mondiaux, elles se distinguent en revanche par quatre attributs. Ces aires urbaines regroupant environ 1 million d'habitants², sont des métropoles aux fonctions incomplètes, des "*grandes petites*" pour reprendre les termes de Francis Aubert (2011). Ces centres urbains, en situation d'interdépendance étroite avec leur espace de proximité, occupent une position intermédiaire, à équidistance de grandes métropoles européennes. Ces villes affichent enfin une ambition commune ; elles voudraient être : "*des espaces d'intermédiation entre métropoles à forte visibilité internationale et les autres niveaux de la hiérarchie spatiale*" (Carrière, 2008), ce qui les conduit à associer à l'accueil de la grande vitesse ferroviaire, de grands projets urbains emblématiques, participant directement à la territorialité du réseau.

La comparaison de ces villes intermédiaires ne vise pas à décrypter les processus décisionnels - qui relèvent davantage d'une analyse de sciences politiques - mais à identifier à travers les configurations spatiales du réseau, comprises comme le résultat de l'expression d'un ensemble de pouvoirs selon la démarche initiée par G. Dupuy (1987), les modes d'appropriation territoriale de la grande vitesse. La mise en perspective des quatre cas étudiés permet de dégager leurs singularités ou leurs similitudes pour chacune des dimensions constitutives du réseau (morphologie-topologie-service-projet urbain) et de qualifier le résultat de la négociation entre réseau TGV et territoires.

² L'aire urbaine de Lille regroupe 1 100 000 habitants, celles de Metz et de Nancy 800 000 tandis que l'arrondissement d'Anvers en compte 1 000 000 et la communauté de Saragosse 750 000.

1/ La morphologie du réseau : la sélection du tracé des liaisons nouvelles à grande vitesse

La configuration du tracé des voies nouvelles constitue un indicateur de la manière dont les enjeux locaux, nationaux et internationaux interfèrent avec la construction du réseau à grande vitesse. En Europe, celui-ci a un ancrage territorial qui varie en fonction des pays dans lequel il prend place. En effet, les systèmes ferroviaires préexistants, le contexte historique, la position relative dans le réseau à grande vitesse européen influencent la morphologie du réseau en général et le tracé de chaque ligne nouvelle en particulier. Les choix de tracé sont comparés à l'itinéraire le plus direct pour observer une éventuelle déviation, reflet d'une rugosité d'origine géographique et/ou politique. Cet indice, parmi d'autres, permet d'interpréter l'éventuelle capture du réseau par les villes intermédiaires étudiées.

Le développement des liaisons ferroviaires à grande vitesse en France, en Espagne et en Belgique

Chaque pays dispose d'un réseau à grande vitesse dont les caractéristiques morphologiques dépendent du système socio-technique et des contextes géographique et politique nationaux :

En France, un choix historiquement favorable à la vitesse s'est traduit par la création de lignes nouvelles au tracé rectiligne, réservées au seul trafic de voyageurs à grande vitesse. Depuis 1983, le réseau à grande vitesse s'est étendu de façon radiale vers les principales métropoles régionales ; la compatibilité avec le réseau classique assurant l'irrigation des territoires.

En Espagne, les différences d'écartements entre voies classiques (1,668 m) et LGV (écartement UIC : 1,435 m) ont imposé la coexistence de deux réseaux ferroviaires distincts articulés au niveau des pôles d'échanges. Comme en France, le réseau à grande vitesse s'est développé de façon radiale mais à un rythme plus soutenu. Depuis la première ligne inaugurée en 1992, il est devenu, grâce à une politique nationale volontariste et à l'appui des financements européens, le plus étendu d'Europe, avec 2000 km de voies nouvelles (Audikana, 2011).

En Belgique, en raison de la position géographique et de la taille du pays, le développement du réseau à grande vitesse relève d'une logique supranationale qui s'appuie sur le projet européen PBKAL (Paris-Bruxelles-Köln-Amsterdam-London). Le réseau est formé de trois branches centrées sur Bruxelles dont le premier tronçon, vers la frontière française, ouvre en 1997. En fonction des régions, il revêt des caractéristiques techniques différentes procédant d'une hybridation des modèles français et allemand. La Flandre privilégie les voies classiques aménagées qui permettent la mixité des trafics et profitent à l'ensemble de la desserte intérieure en améliorant les performances des inter-city et inter-régionaux. La Wallonie fait le choix de lignes nouvelles dédiées principalement aux TGV à des vitesses de 300 km/h.

La volonté de l'Union Européenne de développer un Réseau TransEuropéen de Transport (RTE-T) a dopé le déploiement des lignes ferroviaires à grande vitesse, très actif durant les années 1990 et 2000. Pourtant, la réalisation des projets s'est faite à des rythmes contrastés selon les espaces traversés et l'importance des ouvrages d'art à réaliser mais aussi des négociations sur le tracé et des contretemps liés aux montages financiers (fig. 2).

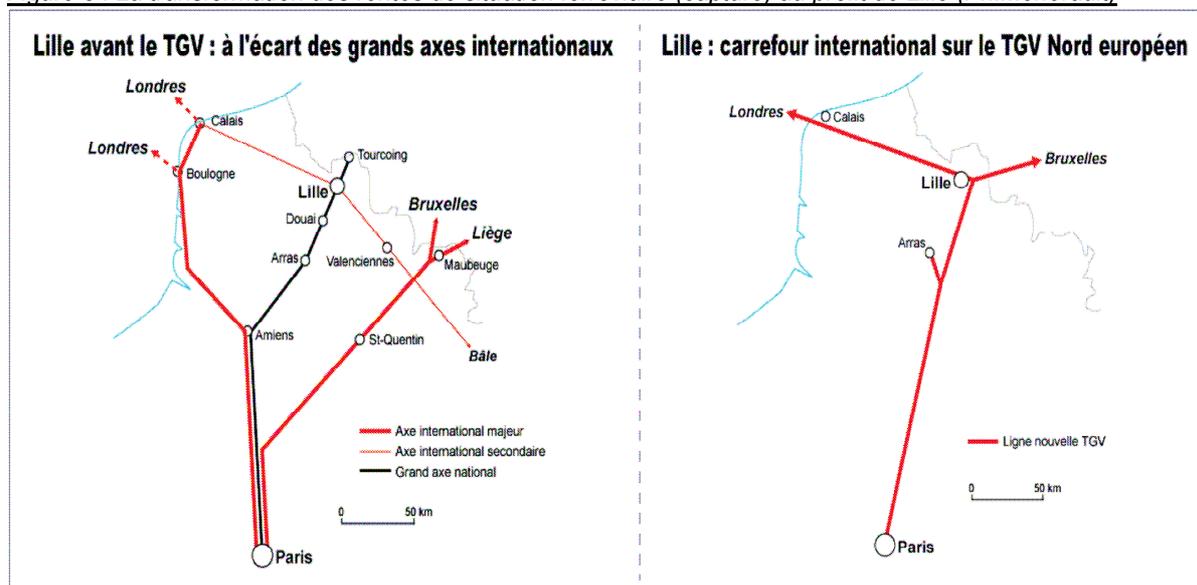
Figure 2 : Temporalité des mises en service des liaisons à grande vitesse entre les villes étudiées.

Ville intermédiaire	Liaison entre métropoles	Nombre de tronçons	Durée	Date des mises en services des différents tronçons
Lille	Paris- Bruxelles (305 km)	2	4 ans	<ul style="list-style-type: none"> • LGV Nord 1993 (217 km sans la partie Lille-Londres) • LGV 1 frontière française-Bruxelles 1997 (88 km)
	Paris- Londres (487 km)	3	14 ans	<ul style="list-style-type: none"> • LGV Nord et tunnel s/ Manche 1993 (323 km + 50 km) • HS1 1^{er} section (Tunnel s/Manche – Ebbsfleet) 2003 (74 km) • HS1 2^{eme} section (Ebbsfleet- St-Pancras) 2007 (40 km)
Nancy-Metz	Paris- Strasbourg (406 km)	2	9 ans	<ul style="list-style-type: none"> • LGV Est Phase 1 Paris-Baudrecourt (Lorraine) 2007 (300 km) • LGV Est Phase 2 Baudrecourt-Vendeheim (Alsace) 2016 (106 km)
Anvers	Bruxelles- Amsterdam (218,5 km)	3	12 ans	<ul style="list-style-type: none"> • Modernisation Bruxelles-Anvers 1997 (47 km) • Jonction Nord-Sud Anvers 2007 (1,5 km) • LGV 4 (Belgique) et HSL Zuid (Pays-Bas) Anvers-Amsterdam 2009 (40 km + 130 km)
Saragosse	Madrid-Barcelone (689 km)	3	5 ans	<ul style="list-style-type: none"> • LAV Madrid-Lérida (frontière catalane) 2003 (519 km) • LAV Lérida- Camp de Tarragona 2006 (82 km) • LAV Camp de Tarragona – Barcelona 2008 (88 km)

Une captation du tracé difficile pour les villes en position intermédiaire

Pour réaliser la LGV entre Paris, Bruxelles et Londres dans la perspective d'une liaison la plus rapide possible, la figure du triangle est la plus adaptée. Elle présente toutefois l'inconvénient de nécessiter un kilométrage d'infrastructure maximal, donc coûteux. La logique économique privilégie alors un tracé en « Y » entre les trois capitales afin de réduire, par la mutualisation des tracés, la longueur de lignes nouvelles à réaliser. Face à cette configuration réticulaire, l'enjeu pour les territoires intermédiaires consiste à se positionner sur une branche du « Y » au plus près du centre de gravité. Ainsi, dans le cas lillois, la mobilisation du pouvoir local est parvenue à une « capture » de la grande vitesse ferroviaire au profit de la capitale régionale (Menerault, 2007), alors qu'elle jusque là à l'écart des principaux axes européens (fig.3). Aux termes de longs débats, le projet soutenu par les collectivités locales qui place Lille au carrefour morphologique des liaisons Paris/Londres et Londres/Bruxelles (le tracé Paris/Bruxelles shunte Lille d'une dizaine de kilomètres), sera choisi mais elles devront assumer le surcoût du passage dans la ville (Menerault, 2007). Cette insertion urbaine de la LGV est la traduction spatiale d'un consensus politique fort entre élus des principales communes de la Communauté Urbaine et élus régionaux.

Figure 3 : La transformation des rentes de situation ferroviaire (capture) au profit de Lille (Ph.Menerault)



Inscrite au schéma directeur national de 1992, la LGV Est européenne, destinée à rapprocher Paris de Strasbourg, siège du parlement européen, mais aussi de la dorsale européenne (Francfort en particulier), est une des priorités du Réseau RTE-T. En dépit de ce contexte européen impérieux, ce projet a mis du temps à se concrétiser. Envisagée dès 1969, la ligne nouvelle Paris/Strasbourg, après un premier tronçon ouvert en 2007 jusqu'à Baudrecourt (Moselle) ne sera achevée qu'en 2016. La LGV Est européenne illustre la complexe articulation entre enjeux d'échelles très différentes (du régional à l'europpéen) dans la prise de décision du projet d'infrastructure. Alors même que, pour la première fois, le financement d'une LGV incombe, pour un tiers du total, aux collectivités locales traversées, le tracé Paris-Strasbourg est proche de la ligne droite afin de maximiser les gains de temps pour les relations entre métropoles européennes. Bien qu'il y ait eu une forte mobilisation des régions traversées³, la logique nationale l'a emporté sur la logique d'aménagement régional. Facilitée par la concurrence entre les deux grandes villes du sillon lorrain (Metz et Nancy), le choix du tracé reflète la volonté de réduire les contraintes d'insertion de la ligne sans privilégier l'une ou l'autre rivale. Ainsi, la LGV Est, en traversant la Lorraine à équidistance de Metz et de Nancy, fragilise leur position d'un point de vue morphologique. Les deux villes se retrouvent à l'écart des grandes liaisons européennes : Metz et Nancy ne sont plus sur le tracé, respectivement des liaisons Paris-Francfort et Paris-Strasbourg-Munich.

En Belgique, le réseau est né d'une diversité de projets permettant de connecter les réseaux grande vitesse des pays voisins et de desservir la capitale européenne tout en ménageant l'équilibre de desserte entre les régions flamande et wallonne opposées. La liaison entre Bruxelles et Amsterdam, à la fois dernier maillon du projet belge de grande vitesse ferroviaire⁴ et première LGV (« HSL Zuid ») des Pays-Bas, présente une hybridation des logiques régionale et européenne. Alors que les Flamands privilégient l'aménagement des lignes existantes, les Néerlandais -en bout de ligne sur le réseau- ont infléchi cette posture en finançant au nord d'Anvers le surcoût que représentent les 40 km de lignes nouvelles réalisés en Belgique par rapport à la ligne aménagée. Ainsi, depuis Bruxelles, le tracé associe une ligne aménagée jusqu'à l'entrée d'Anvers et une ligne nouvelle entre Anvers et Amsterdam. Aussi directe que le tracé autoroutier, la ligne Bruxelles-Amsterdam ne marque pas de forte déviation, ce qui relève de prouesses techniques⁵ pour traverser les cœurs de ville ou des milieux fragiles (cœur vert hollandais). Au niveau d'Anvers, la gare centrale, en position de terminus, obligeait les grandes liaisons ferroviaires à contourner la ville avant la réalisation du tunnel de la jonction nord-sud. La finalisation récente de la liaison Bruxelles-Amsterdam place la ville d'Anvers dans une position favorable d'un point de vue morphologique avec un tracé souterrain qui fait de la gare historique en terminus une gare de passage internationale.

Le tracé de la ligne à grande vitesse Madrid-Barcelone, réalisée 16 ans après la première LGV espagnole (Madrid-Séville), constitue un enjeu majeur entre les deux grandes métropoles ibériques. Le tracé est dévié entre Madrid et Saragosse pour des raisons topographiques et, entre Lérida et Barcelone en Catalogne, pour desservir l'agglomération de Tarragone. Le choix du tracé de la LGV résulte d'un compromis entre une logique nationale privilégiant la vitesse face à une vive concurrence de l'aérien, et une logique régionale impliquant la desserte des agglomérations intermédiaires. La traduction de ce compromis prend une forme originale en Espagne, et à Saragosse en particulier, où le tracé de la LGV se dédouble : la LGV traverse le cœur de la ville et tangente l'agglomération grâce à un « by-pass » qui permet d'optimiser la vitesse des relations entre Madrid et Barcelone. Il s'agit ici d'une situation d'équilibre entre enjeux nationaux (la plus grande vitesse possible entre les grandes métropoles), enjeux régionaux (la desserte du nœud ferroviaire majeur de l'Aragon) et stratégie locale (grande restructuration urbaine liée au passage de la LGV au cœur de Saragosse).

³ Fédérées en 1983 dans l'association TGV Est Européen, elles présentent une coordination collective face à la SNCF et RFF

⁴ LGV 4 après la LGV 1 Lille-Bruxelles et les LGV 2 et 3 Bruxelles- Aix-la-Chapelle.

⁵ Ces ouvrages d'art sont le plus souvent souterrains, traversant 1) les cœurs urbains par jonctions ferroviaires, sous Bruxelles et sous Anvers (tunnel sous l'Escaut de 3,8km) et Le tunnel au nord du port (Liefkenshoektunnel), 2) le « cœur vert de la Hollande » par le tunnel sous Leiderdorp ou encore préservant une réserve naturelle de Peerdsbos (à la frontière néerlandaise) par un Pertuis.

2/ La topologie du réseau : la négociation autour du positionnement des gares

Si la morphologie des réseaux joue un rôle déterminant sur leur topologie, la mise en service de nouvelles LGV, ne modifie pas toujours la position relative des nœuds ; les nouvelles lignes pouvant s'appuyer sur les gares préexistantes. Les choix relatifs au positionnement des éventuelles gares nouvelles et à la desserte des gares historiques, souvent en position centrale, traduisent la mobilisation des différents acteurs autour de ces lieux hautement symboliques, dont la présence ne préjuge pourtant en rien de la qualité de l'accessibilité ferroviaire. L'analyse des négociations autour de l'emplacement de la gare et des interactions entre gare nouvelle sur LGV et gare historique qui en découlent permet d'appréhender la capacité des acteurs locaux à s'approprier la grande vitesse ferroviaire.

Processus de décision autour de la localisation de la gare nouvelle

Le choix de localisation résulte de l'arbitrage entre logiques d'échelles différentes et de la capacité ou non des collectivités locales à coordonner leurs actions pour favoriser une bonne intégration de la grande vitesse au territoire régional. Le processus décisionnel aboutissant au choix de localisation d'une nouvelle gare dépend de négociations, parfois âpres, entre acteurs ferroviaires et acteurs territoriaux dont la capacité à peser sur les débats varie selon le contexte politique.

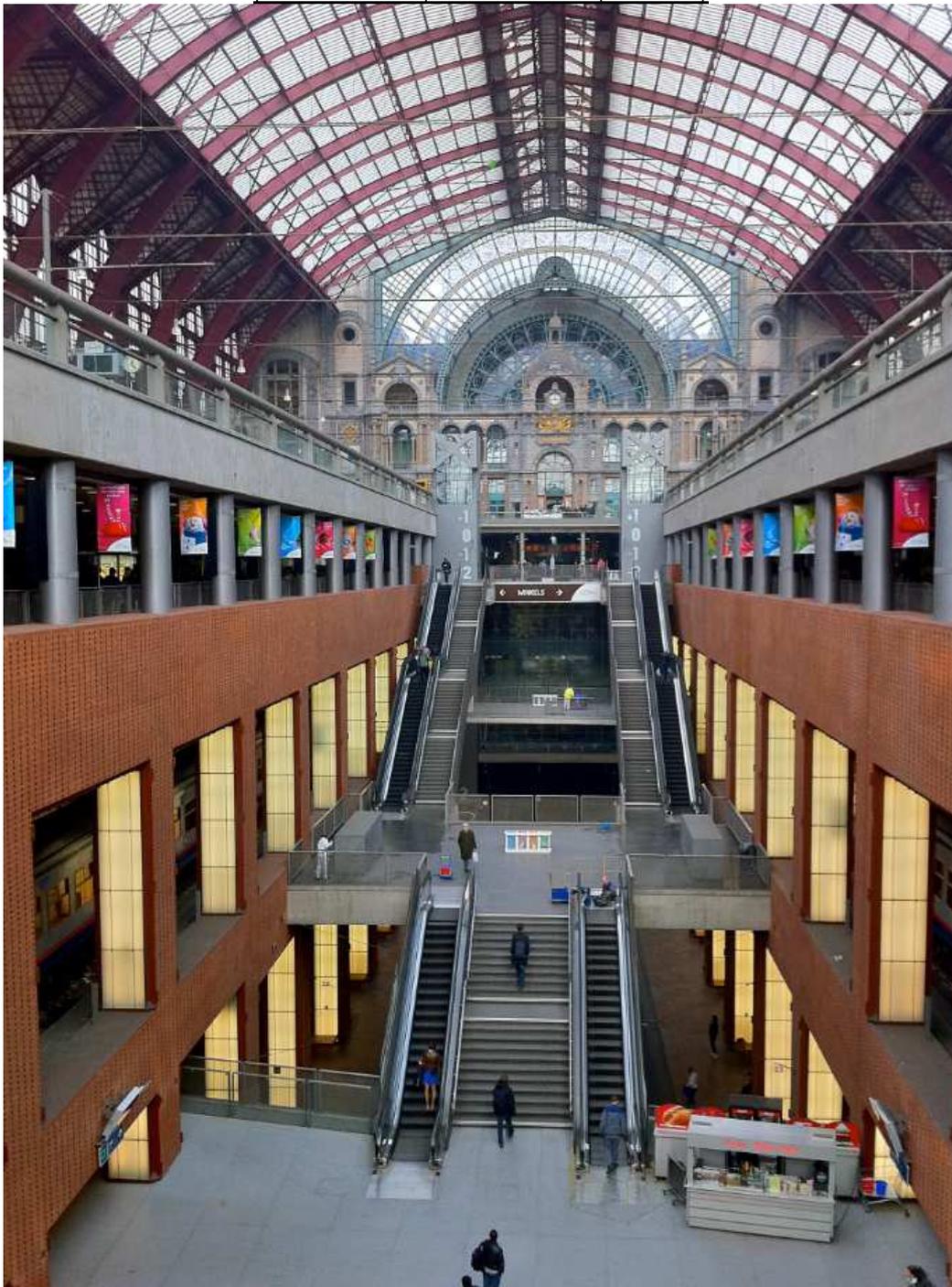
En France, le tracé des LGV et les gares associées sont généralement planifiés pour répondre à des enjeux de vitesse à l'échelle nationale. Ainsi, les villes intermédiaires sont le plus souvent desservies par des « gares-bis », implantées sur LGV en périphérie des agglomérations. Les deux cas d'études (Lille et Metz-Nancy) témoignent d'une capacité différente des acteurs locaux à interférer sur les projets de localisation des gares nouvelles malgré un contexte national identique. A Lille, les collectivités locales ont obtenu le passage de la LGV au cœur de la ville et la réalisation d'une nouvelle gare en position centrale à l'issue d'intenses négociations avec la SNCF qui projetait une gare ex-urbanisée. Portée par les acteurs locaux, la solution d'une gare TGV proche du centre et de la gare historique de Lille-Flandres (à 500 m), a été rendue possible par l'existence des terrains militaires de la zone *non aedificandi*. Cette opportunité foncière a permis d'envisager simultanément à la gare nouvelle, la réalisation d'une grande opération d'urbanisme « Euralille », moteur de la mutation économique de Lille.

En région Lorraine, la rivalité entre les agglomérations de Metz et Nancy accoucha d'un « non-choix » en termes de tracé, la LGV traversant la région à équidistance des deux villes. Deux barreaux de raccordement permettent de desservir les gares centrales des deux villes dans des conditions équivalentes, et une nouvelle gare régionale sur LGV doit renforcer l'accessibilité nationale et européenne. Cependant, les acteurs locaux ne sont pas parvenus à trouver un consensus sur la localisation de cette nouvelle gare pour faire contrepoids à la position de la SNCF, qui pour limiter les contraintes d'insertion et donc les coûts, a privilégié une gare ex-urbanisée « low-cost », non connectée au réseau TER, sur le site de Louvigny. D'autres sites étaient pourtant en compétition, comme celui de l'aéroport de Metz-Nancy -rapidement écarté car coûteux, techniquement difficile et offrant une faible complémentarité avec l'aérien - et surtout celui de Vandières. Situé dans la vallée de la Moselle, ce site favorise la mise en place de correspondances TER/TGV en dépit de fortes contraintes techniques qui se répercutent sur le coût de l'aménagement. Ce projet, défendu par la Région, compense son coût plus élevé par un accrochage au sillon Mosellan et à la colonne vertébrale de l'organisation urbaine et ferroviaire (Métrolor Luxembourg-Metz-Nancy). Alors qu'on aurait pu faire l'hypothèse d'une meilleure prise en compte des enjeux d'aménagement territorial puisque les collectivités ont largement participé au financement de l'infrastructure, le cas de la gare « Lorraine TGV » témoigne surtout d'une cacophonie locale qui a facilité l'adoption du choix initial de la SNCF. Le site de Louvigny apparaît comme un choix par défaut⁶ et transitoire puisque le débat d'un repositionnement de la gare TGV sur le site de Vandières reste d'actualité : bénéficiant désormais d'un plus large consensus, la réalisation d'une gare TER-TGV à Vandières a été déclarée d'intérêt général par le Conseil Régional en 2010 et a reçu un avis favorable du Conseil d'Etat pour la Déclaration d'Utilité Publique en mars 2011.

⁶ Depuis son ouverture, la fréquentation de la gare Lorraine TGV est plus faible que prévue (300 000 voyageurs la première année contre 600 000 attendus) à cause notamment d'une accessibilité médiocre.

En Belgique, la concurrence entre les régions flamande et wallonne a permis à chacune de négocier la réalisation de gares aux budgets pharaoniques. Sous couvert d'un équilibre des investissements entre les deux entités, une impressionnante transformation de la gare centrale d'Anvers répond à la réalisation de la nouvelle gare de Liège Guillemin, édifice monumental de S. Calatrava. Dans les Flandres, il était impensable que les trains internationaux contournent la puissante ville d'Anvers et sa gare centrale majestueuse, mais on ne pouvait les obliger à effectuer un demi-tour en gare centrale. Aussi, après l'arrivée de la LGV à Bruxelles et son prolongement vers le Nord, « l'occasion était trop belle » de faire d'Anvers-Central, ancienne gare cathédrale en situation de terminus, une gare de passage (Sury, 2004) par l'adjonction d'une nouvelle voie sous la gare (fig.4). « Anvers-Central », simple gare nationale en impasse, s'est ainsi muée en gare internationale traversante sur la liaison à grande vitesse Bruxelles-Amsterdam.

Figure 4 : La verticalité de la gare d'Anvers : vue des 4 niveaux dont 2 pour les quais en terminus (niveaux +1 et -1) et un traversant (niveau -2)



La plus grande autonomie des régions espagnoles leur permet d'intervenir plus largement dans les choix de tracé et de localisation des gares. A Saragosse, le compromis autour du tracé de la ligne à grande vitesse (passage dans la ville et by-pass) a ouvert le champ à plusieurs alternatives : un réinvestissement de la gare centrale, une nouvelle gare péri-centrale et/ou une gare sur le « by-pass » périphérique limitant la « perte » de temps du passage en milieu urbain. Le projet initial, approuvé par la Mairie, le Gouvernement d'Aragon, la RENFE et le Ministère du Développement, envisageait de desservir la ville par l'intermédiaire de la gare historique de Portillo et de la transformer en pôle multimodal, en dépit d'un site peu adapté⁷ (Alonso, Bellet, 2009). Des propositions alternatives, portées par l'Ordre des Architectes Aragons, modifièrent ce choix d'implantation en faveur du site de la gare de triage de Delicias-Almozara, dont le transfert sur une nouvelle plateforme logistique en périphérie ouest de la ville libérait une large emprise foncière pour accueillir une gare plus grande et plus accessible ainsi qu'une vaste opération urbaine. Cette proposition séduisit les autorités locales qui perçurent l'opportunité de constituer un pôle régional multimodal majeur, connectant le réseau AVE au réseau conventionnel, à proximité du centre et de la gare historique de Portillo (moins de 2000 m). Le projet fut également accepté par le gestionnaire de l'infrastructure qui, en libérant les terrains occupés par la gare centrale, réalisait une plus-value lui permettant de financer la réalisation de la nouvelle gare. Ces propositions, adoptées en 2001, laissèrent toutefois peu de temps pour adapter le site de Delicias, qui souffrit plusieurs années après la mise en service de la gare d'une accessibilité médiocre. La gare de Portillo a fermé définitivement le 18 mai 2003, l'ensemble des dessertes ayant été transféré vers la nouvelle gare de Delicias. Depuis 2008, le site qu'elle occupait accueille une gare de banlieue.

Configuration de la gare nouvelle et nature des liens avec la gare historique

Le croisement de nos 4 cas d'étude témoigne en outre d'une grande variété dans la nature des liens entre la nouvelle gare sur ligne à grande vitesse et la gare historique :

- À Lille, la faible distance entre les deux gares (500 m) les associe dans un unique « espace nodale »⁸ central.
- En Lorraine, les liens entre le nouvel équipement ex-urbanisé et les gares centrales historiques de Nancy et Metz sont difficiles. Des liaisons par autocar tentent de limiter leur éloignement même si une véritable synergie entre ces points de desserte du réseau LGV est peu envisageable (Facchinetti-Mannone, Richer, 2011)
- A Anvers et à Saragosse, les gares de Berchem et de Portillo, anciens points de desserte du réseau grande ligne, sont déclassées au profit d'une gare centrale réhabilitée (Anvers) et d'une nouvelle gare péricentrale (Saragosse).

La différence entre les cas français et étrangers tient aussi à la configuration de la gare nouvelle. En Belgique et en Espagne, la gare accueille des trains de différentes natures et concentre en un même lieu l'accessibilité ferroviaire. Les correspondances sont ainsi optimisées entre les 14 quais sur 3 niveaux à Anvers (dont 4 quais sur voies traversantes pouvant être utilisés pour la grande vitesse) et 8 quais (dont 4 pour la grande vitesse) à Saragosse. En France, la plupart des gares nouvelles sur LGV sont conçues pour accueillir uniquement des trains à grande vitesse. Ainsi Lille-Europe et Lorraine TGV, n'accueillent « que » des TGV, même si la portée des liaisons ferroviaires à grande vitesse peut varier du régional à l'international comme nous allons le voir dans la partie 3. Pour tirer profit de l'arrivée de la grande vitesse, il est donc nécessaire, en France, de renforcer la complémentarité entre la gare sur LGV et la gare historique qui accueille les services régionaux « TER » et grande ligne. Si la recherche de complémentarité entre les deux gares est un enjeu clé à Lille et en Lorraine, le cas de Saragosse relève de la mise en synergie du réseau conventionnel et du réseau à grande vitesse au sein d'une même gare, tandis que le cas d'Anvers renvoie à l'idée d'une hybridation nodale entre les réseaux ferroviaires.

La configuration interne de la gare nouvelle en France se distingue enfin par l'existence d'un « caisson central » qui permet aux TGV de traverser la gare sans réduire leur vitesse. Ainsi, l'agencement même de la gare TGV française envisage l'absence d'arrêt sans perte de temps, c'est à dire son effacement : les trains passent de la même façon que si la gare n'existait pas. Cette configuration peut avoir des conséquences sur l'offre de service ferroviaire.

⁷ Site étroit et inséré dans un tissu urbain dense très difficile d'accès.

⁸ Expression reprise d'Alain Barré (2001)

3/ Le réseau-service : la captation d'une nouvelle offre ferroviaire à grande vitesse

Si la construction d'une nouvelle gare sur LGV est un préalable important pour accueillir des liaisons à grande vitesse⁹, l'existence d'une gare ne préjuge ni de la qualité ni de la quantité de l'offre. En outre, l'inertie du tracé et de la topologie du réseau contraste avec la « volatilité » de la desserte. Même si toutes les liaisons à grande vitesse ne peuvent pas disparaître du jour au lendemain, des ajustements peuvent transformer de façon sensible l'accessibilité d'une gare TGV.

L'analyse du « service » porte ici sur la performance de l'offre ferroviaire à grande vitesse en fonction des fréquences de desserte mais aussi de leur diversité (fig. 5). La variable temporelle n'est pas ignorée mais elle nous apparaît secondaire car moins discriminante : la circulation des trains sur LGV a généralement divisé par deux les temps de trajet. Notre analyse des services selon la « portée des dessertes à grande vitesse » s'appuie sur trois échelles distinctes :

- La desserte internationale exprime l'accroche des villes intermédiaires étudiées aux réseaux de mobilité des grandes métropoles européennes et donc la potentialité de tirer parti d'une position d'intermédiation.
- La desserte nationale témoigne d'un rapport privilégié avec la capitale et/ou les autres métropoles régionales ; si ce lien apporte de réels gains d'accessibilité, les villes intermédiaires risquent aussi de devenir, grâce à ce lien rapide, « satellites » d'une capitale omnipotente.
- Enfin, la desserte régionale atteste de l'utilisation du réseau LGV pour d'autres échelles que celle pour laquelle il a été conçu. Ces liaisons, dénommées « AVANT » en Espagne, « SRGV » (Services Régionaux à Grande Vitesse) en France et plus communément TER-GV dans la Région Nord-Pas-de-Calais, sont le reflet de la polarisation qu'exercent les villes intermédiaires sur leur environnement régional.

Figure 5 : Intensité et types de dessertes liées à l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire dans les gares étudiées

Nombre d'aller-retour par train à grande vitesse par jour	Échelle de desserte	Fréquence (nombre d'aller-retour par jour)	Quelques exemples de temps de trajets
Metz 10 trains	<i>nationale</i>	10 TGV vers Paris	Metz – Paris en 1 h 27 au lieu de 2 h 45 depuis 2007
Nancy 10 trains	<i>nationale</i>	10 TGV vers Paris	Nancy– Paris en 1 h 39 au lieu de 2 h 45 depuis 2007
Lorraine TGV 8 trains	<i>nationale</i>	8 TGV intersecteurs entre Strasbourg et Lille, Rennes, Nantes, Bordeaux	Lorraine TGV – Lille en 2h14 depuis 2007
Saragosse 43 trains	<i>nationale</i>	18 AVE vers Madrid 18 AVE vers Barcelone 4 AVE intersecteurs vers Seville et Malaga	Saragosse – Madrid ou Barcelone en 1h30 au lieu de 3h depuis 2008 Saragosse – Seville ou Malaga en 3h40 au lieu de 9h environ depuis 2003
	<i>régionale</i>	3 AVANT vers Calatayud	Saragosse – Calatayud en 30 min au lieu de 1h15 depuis 2003
Anvers 36 trains	<i>internationale</i>	10 Thalys vers Paris 10 Thalys vers Amsterdam	Anvers – Amsterdam en 1h14 au lieu de 2h06 depuis 2009
	<i>régionale</i>	16 trains régionaux vers Noorderkempen	Anvers – Noorderkempen en 17 minutes depuis 2009
Lille 75 trains	<i>internationale</i>	10 Eurostar vers Bruxelles 10 Eurostar vers Londres	Lille – Bruxelles en 0h35 au lieu de 1h10 depuis 1997
	<i>nationale</i>	25 TGV vers Paris 25 TGV intersecteurs vers CDG, Lyon, Marseille, Rennes, Nantes, Bordeaux	Lille – Paris en 0h59 au lieu de 1h59 depuis 1993
	<i>régionale</i>	5-6 TER-GV par destination vers Dunkerque, Calais, Boulogne, Arras	Lille – Dunkerque en 0h30 au lieu de 1h

⁹ Important mais pas indispensable puisque des gares historiques peuvent aussi être desservies par des trains à grande vitesse.

Des dessertes internationales porteuses d'ambitions métropolitaines ?

Si les régions urbaines d'Anvers, Lille et Nancy-Metz se situent sur la trajectoire de liaisons internationales, Saragosse n'est pas encore connectée au reste de l'Europe.

Entre Paris et Amsterdam, l'ambition de produire des services Thalys en 3 heures apparaît comme un objectif atteignable. Parcourue en 4h47 en 1996 ; puis en 4h09 en 2007, cette liaison se réalise en 3h18 aujourd'hui. Pourtant cet effort de contraction de l'espace/temps ne s'est pas fait au détriment de la desserte d'Anvers. Tous les trains Paris-Bruxelles-Amsterdam desservent Anvers-Central qui reçoit actuellement 10 Thalys/sens/jour, contre 8 avant l'ouverture de la LGV, fréquence qui sera portée à 16 arrêts/jour avec l'arrivée des « Fyra-International ». Cette offre très étoffée s'explique par la configuration de la gare : l'arrêt est obligatoire puisqu'Anvers-Central ne dispose pas de caisson central permettant la traversée de la gare à pleine vitesse, d'autant que l'arrêt pénalise peu le temps de trajet, le passage en tunnel limitant la vitesse à 100km/h.

La situation de Lille, centre de gravité du triangle ferroviaire Paris-Londres-Bruxelles, est plus contrastée. La gare Lille Europe capte une partie de la desserte internationale sur l'axe Londres-Bruxelles. Les trains Paris-Londres traversent physiquement la gare mais ne s'y arrêtent pas, tandis que les liaisons Paris-Bruxelles ne transitent pas par le centre de Lille. Le niveau de desserte internationale de Lille est cependant équivalent à celui d'Anvers avec 10 AR/jour vers Londres et Bruxelles.

La gare « Lorraine TGV » ne bénéficie d'aucune liaison internationale alors que la région Lorraine est traversée par les flux reliant Paris à Francfort et Stuttgart. A l'origine, plusieurs dessertes internationales étaient envisagées en gare de « Lorraine TGV », mais l'arrêt de l'ICE Paris-Francfort, consenti à titre expérimental, fut supprimé dès décembre 2009 faute d'une fréquentation suffisante.

Une accessibilité au réseau national renforcée par la desserte à grande vitesse

Concernant la desserte nationale, les cas français et espagnol montrent que l'amélioration de l'accessibilité depuis la capitale est un élément décisif de la construction d'un réseau à grande vitesse essentiellement radial. Le cas est différent à Anvers où le passage du réseau à grande vitesse n'est pas fondé sur des enjeux nationaux. La desserte déjà dense vers Bruxelles n'est donc pas impactée directement par la grande vitesse ferroviaire.

A égale distance (300 km) des deux principales métropoles espagnoles, Saragosse bénéficie désormais, grâce à la grande vitesse ferroviaire d'une accessibilité renforcée avec 18 AR/Jour vers Madrid et Barcelone en un temps ramené de 3h à 1h45 (Alonso, Bellet, 2009). Deux tiers des trains à grande vitesse de l'axe LGV Madrid-Barcelone desservent la capitale de l'Aragon dans un contexte de vive concurrence avec l'aérien : début 2011, 3 ans après l'ouverture complète de la liaison jusqu'à Barcelone, la répartition entre le mode aérien et l'AVE est de l'ordre de 50/50 entre Madrid et Barcelone (Audikana, 2011)¹⁰.

A Lille, les dessertes nationales se sont largement étoffées vers Paris et la province (TGV intersecteurs). En Lorraine, l'arrivée de la grande vitesse a principalement réduit les temps de parcours vers Paris à partir des gares centrales de Nancy et Metz (de 2h45 à 1h30 pour une fréquence identique) et ouvert des liaisons rapides avec Strasbourg et les métropoles provinciales desservies par les TGV intersecteurs qui transitent par « Lorraine TGV ». Si l'arrivée de la grande vitesse a rapproché les deux villes lorraines de Paris, elle les a privées de la rente de situation dont elles jouissaient sur les liaisons historiques vers l'Allemagne pour Metz, et vers Strasbourg pour Nancy. Symboliquement, on peut avancer que les gares centrales de Metz et Nancy sont aujourd'hui devenues des gares « terminus » du point de vue des services ferroviaires (Richer, 2010).

Le contexte de concurrence entre les opérateurs ferroviaires fragilise les dessertes nationales et internationales pour les villes en position intermédiaire, les liaisons les moins rentables étant régulièrement remises en cause. Il

¹⁰ Voir aussi la communication de Andres López Pita, professeur, Universitat Politècnica de Catalunya, Barcelone au colloque AHICF.

existe notamment des menaces sur la pérennité de certains TGV « intersecteurs » à Lille et en Lorraine étant donné le faible taux d'occupation des rames.

Le développement de liaisons régionales à grande vitesse : la revanche des villes intermédiaires ?

Les services régionaux ou de courtes distances à grande vitesse illustrent une forme de reprise en main par le local/régional des potentialités de desserte offertes par le réseau. Ainsi, de nouveaux services apparaissent dans la limite des disponibilités de sillons sur lignes à grande vitesse ou classiques.

L'Espagne apparaît comme l'un des précurseurs des services régionaux à grande vitesse (Barrón de Angoiti, 2006). Les trains « AVANT » effectuent des liaisons spécifiques de courte distance (portée maximale de 200 km) avec un matériel roulant adapté (moins rapide –maximum 250 km/h– et moins coûteux d'exploitation) circulant exclusivement sur les lignes à grande vitesse. Même si ces services concernent principalement les villes dans l'orbite de Madrid (Segovie, Tolède, Ciudad Real ...), la capitale de l'Aragon dispose de quelques dessertes régionales « AVANT » vers les petites villes de Catalayud et Huesca. En France, le modèle opportuniste¹¹ des « TER-GV » dans le Nord-Pas-de-Calais est une forme comparable de grande vitesse régionale, à la différence près que le matériel roulant y est identique à celui utilisé sur longue distance, et que la compatibilité avec le réseau conventionnel permet la desserte des gares centrales. Ainsi, les liaisons quotidiennes entre Lille et les principales agglomérations régionales (Dunkerque, Calais, Boulogne, Arras) se sont considérablement accélérées avec le TER-GV. Alors que la desserte devait se répartir strictement entre la gare historique de Lille-Flandres (TER et TGV vers Paris) et la gare nouvelle de Lille Europe (TGV intersecteurs et internationaux), la fongibilité des dessertes s'est imposée et a permis de développer ces services régionaux performants (Menerault, 2007).

Malgré le succès du « TER-GV », ce modèle, à contre-courant de la manière dont a été planifié le réseau à grande vitesse français, reste –pour l'instant¹²– unique en France. Ainsi, en Lorraine, Nancy et Metz ne bénéficient d'aucun service régional à grande vitesse et les perspectives de développement de ces dessertes restent limitées même après la réalisation du prolongement de la LGV Est jusqu'à Strasbourg. Ajoutons que ces liaisons ferroviaires reposent sur une importante participation des institutions régionales et dépendent de leurs marges de manœuvre budgétaire.

Plus originale par rapport au contexte français et espagnol, la création d'une offre périurbaine sur ligne nouvelle, par des trains classiques, permet de relier Anvers à la Campine voisine. Techniquement, l'existence de réserves de capacité sur l'infrastructure nouvelle et du tunnel nord-sud sous Anvers ont permis la création de ce service qui rapproche différents points de l'agglomération de la gare centrale. Une halte aménagée à *Noorderkempen* permet ainsi la desserte de la Campine du nord (proche de la frontière néerlandaise), secteur périurbain qui ne disposait jusqu'en 2009 d'aucune desserte ferroviaire à fréquence élevée (cadencement horaire de 6 h à 22h). Face au succès rencontré, les fréquences ont été portées à 16 allers et retours quotidiens qui profitent également à la banlieue puisqu'un arrêt à la gare de Luchtbal– secteur en voie de revitalisation urbaine – dispose des mêmes avantages. « A travers un projet de ligne à grande vitesse, c'est un véritable RER à l'échelle de l'agglomération d'Anvers qui se met en place. La grande vitesse sert donc d'entraînement à la globalité du réseau » (Doumayrou, 2007). Emblématique de ce que peut engendrer l'appropriation locale de la grande vitesse, le cas anversoise montre qu'avec une vision intégrée de la mobilité, partagée par les autorités et les entreprises de transport public, le report modal avance.

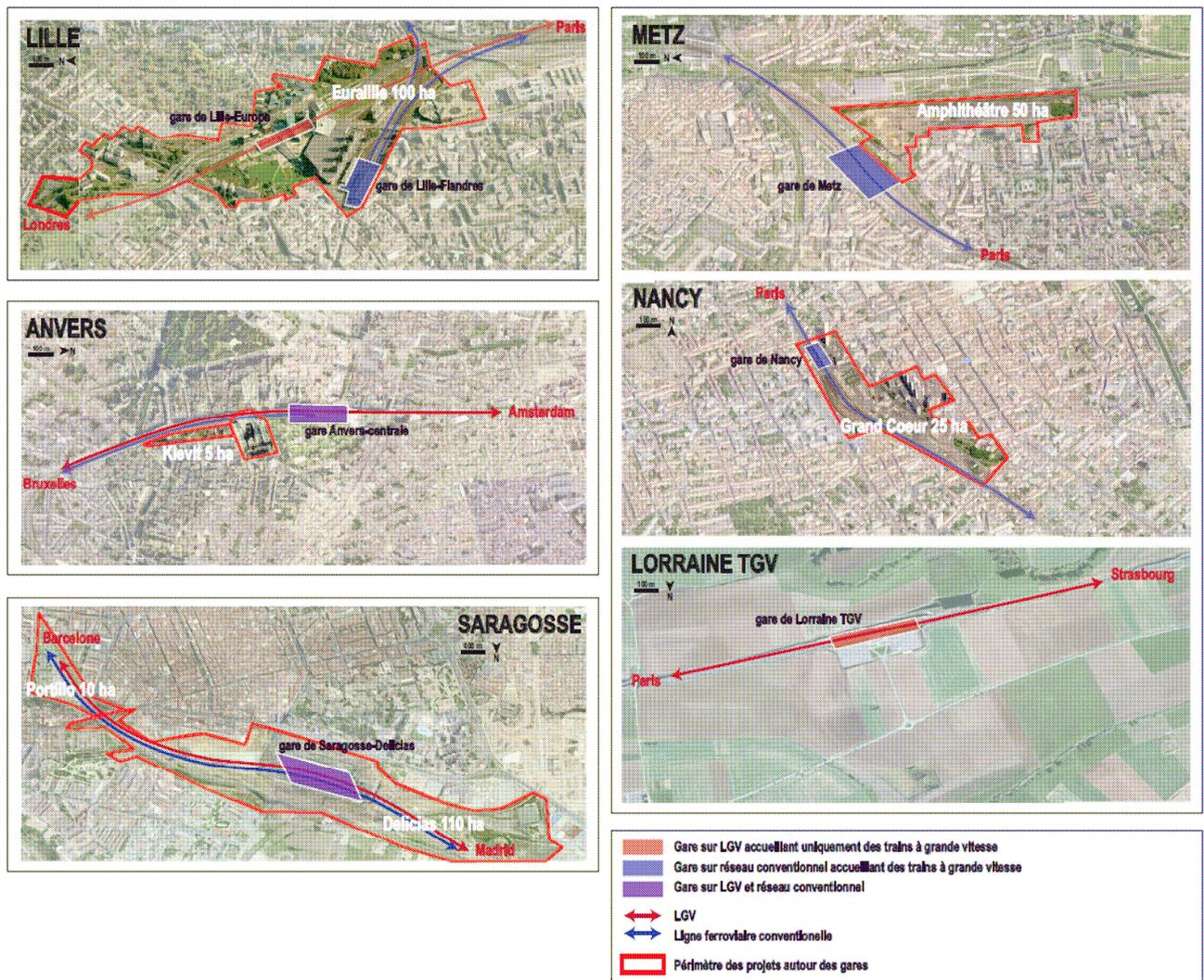
¹¹ Dans le sens où le TER-GV n'est pas un service qui a été pensé et planifié en même temps que la construction du réseau LGV comme l'ont été les « AVANT » en Espagne ; la mise en place des TER-GV résulte d'opportunités (lignes et gares non saturées et matériels roulants disponibles) que les autorités régionales ont su saisir.

¹² Voir notamment : étude RFF (2009), « Étude de la pertinence et de la faisabilité de services régionaux de voyageurs sur lignes nouvelles », Synthèse et conclusions proposées 13 p.

4/ Les projets urbains : quelles stratégies pour convertir accessibilité en attractivité ?

Même si accessibilité ne rime pas automatiquement avec attractivité, les villes intermédiaires se sont saisies de l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire pour mettre en œuvre des projets urbains renforçant leur positionnement sur les grands axes de circulation (fig. 6). L'analyse du projet urbain, élément d'appropriation locale de la grande vitesse, permet de préciser comment la gare entre en résonance avec les stratégies territoriales, en considérant la nature des projets, leur localisation, leur intégration à l'histoire longue de la ville ainsi que la concordance entre les objectifs affichés et les résultats observés.

Figure 6 : Grande vitesse ferroviaire et projets urbains : le rôle clé des disponibilités foncières



Une mobilisation de la gare dans les stratégies métropolitaines

En Lorraine, les doutes autour du maintien de la nouvelle gare TGV ont gelé, malgré la constitution de réserves foncières, tout projet de développement. Les autorités locales se sont mobilisées autour des villes-centres de Metz et Nancy à travers la réhabilitation et le développement des quartiers de gare historique. Ces projets, destinés à tirer profit du rapprochement avec Paris et de l'effet image du TGV, sont certes accélérés par l'arrivée de la grande vitesse mais non initiés et synchronisés avec celle-ci. A Metz, le quartier de l'Amphithéâtre (50 ha)

qui s'étend sur les terrains de l'ancienne gare de marchandises a été classé, dès 2000, en Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) pour accueillir des équipements majeurs à dominante culturelle tel le Centre Pompidou, inauguré le 11 mai 2010. A Nancy, la ZAC « Grand Cœur » (26 ha), est destinée à favoriser l'ancrage du nouvel éco-quartier de la gare dans la ville. Ces deux projets sont assez similaires en termes de contenu : nouveaux équipements urbains, palais des congrès, logements, renforcement de l'hôtellerie haut de gamme et des fonctions tertiaires. Conçus sans concertation entre les deux villes, ils visent à « se positionner favorablement dans la lutte pour la suprématie régionale » (Hecker, 2010). Ces stratégies désordonnées entrent en contradiction avec le mouvement de coopération initié par la création du « pôle métropolitain du sillon lorrain »¹³.

L'arrivée de la grande vitesse ferroviaire à Anvers et à Lille prend une autre dimension car le projet d'une gare de passage s'inscrit dans le temps long des grands enjeux d'aménagement des deux villes. A Anvers, la jonction nord-sud accompagne depuis longtemps les réflexions sur la revitalisation de la gare historique, témoignage monumental de la riche histoire de la ville, et de la planification urbaine¹⁴. Cette gare, devenue passante, a été largement rénovée. La réalisation de ce débouché vers le nord répond également à des enjeux économiques puisque « le tunnel permet de libérer les voies ferrées classiques de la ligne de ceinture pour le transport de marchandise du port d'Anvers, le second d'Europe après Rotterdam » (Doumayrou, 2007). Enfin, la gare est directement intégrée à « l'épine dorsale rigide » qui constitue l'axe stratégique d'intervention urbaine le long de l'Escaut. Pour autant, sa situation en plein cœur de la ville dense, laisse peu d'opportunités de développement. Le secteur de Kievit, au sud de la gare, ouvre un potentiel de densification d'une surface de 5 ha libérée par la transformation de la gare.

L'histoire de l'aménagement lillois est marquée par la permanence d'un double enjeu dans le rapport ville-gare : la création d'une grande gare de passage servant de point d'appui à l'extension du centre-ville sur les terrains des anciennes fortifications (Menerault, 2007). Concrétisée au début des années 1990, la construction de la gare de Lille Europe est associée à la mise en œuvre d'un vaste projet métropolitain, « Euralille », véritable « turbine tertiaire » de la métropole selon l'expression de Pierre Mauroy (alors maire de Lille et président de la communauté urbaine). La première phase du projet¹⁵, piloté par l'architecte-urbaniste Rem Koolhaas, est ajustée, sur le plan spatial, temporel et fonctionnel, à l'arrivée du TGV au cœur de Lille. Sur le plan spatial, le nouveau quartier prend place entre les deux gares TGV, dans la même zone d'aménagement que Lille Europe. Sur le plan temporel, l'inauguration du quartier est synchronisée avec l'ouverture de la nouvelle gare, même si la réalisation intégrale du projet est échelonnée. Enfin, sur le plan fonctionnel, le quartier d'affaire et le centre commercial ont vocation à être alimentés par l'afflux d'hommes d'affaires internationaux séduits par l'accessibilité TGV aux grandes capitales européennes¹⁶.

A Saragosse, la construction d'une nouvelle gare péricentrale à Delicias est associée à une « *transfiguration* » métropolitaine d'envergure (Alonso, Bellet, 2009). Cette recomposition combinée du système ferroviaire et de la structure urbaine repose sur une stratégie défendue par les autorités de la ville et sur une gouvernance associant acteurs de l'urbanisme et du ferroviaire. Porteur d'une volonté de transformation urbaine, économique et sociale¹⁷, le plan stratégique de Saragosse « Ebropolis » (1998-mise à jour 2006) est élaboré en même temps que les études et les négociations pour la mise en œuvre du train à grande vitesse. Ainsi, en 2001, Le Plan urbain général montrait une « grande cohérence » entre le nouveau modèle urbain et l'insertion de la grande vitesse ferroviaire dans la ville (Alonso, Bellet, 2009). De plus, une gouvernance originale a été mise en place pour accompagner l'arrivée de la grande vitesse ; la société « *Zaragoza Alta Velocidad (ZAV)* » (2002) associant la

¹³ Créé en 2011, le « pôle métropolitain » du Sillon Lorrain est un syndicat mixte qui regroupe les Établissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) des agglomérations de Metz, Nancy, Thionville, Epinal (1 200 000 habitants).

¹⁴ Louis Gillieaux, chercheur indépendant, ancien responsable de la documentation et des questions historiques du groupe SNCB

¹⁵ Euralille 1 s'étend sur près de 110 hectares et comprend plus de 740 000 m² de planchers associant bureaux, activités, commerces, logements et équipements, ainsi qu'un programme d'espaces verts et d'espaces publics.

¹⁶ N'entend on pas que : « lorsqu'on trace un cercle de 300 kilomètres de rayon autour de Lille, on a la région la plus riche d'Europe ; davantage qu'en procédant de même autour de Paris » selon Olivier Ceccotti, Manager des projets transfrontaliers à la Chambre de commerce et d'industrie du Grand Lille.

¹⁷ Formalisé dans le plan stratégique approuvé initialement en juillet 1998 et actualisé en juin 2006. Plus récemment, « Marco Estratégico Zaragoza 2020 » fournit un nouveau cadre à la planification stratégique de la ville. Source : www.ebropolis.es

ville, le Ministère du Développement, la RENFE, l'ADIF (administrateur ferroviaire) et la *Diputación General* de l'Aragón. A son rôle de promotion urbaine du secteur de Delicias, transformé grâce à la libération des activités de fret sur plus de 100 ha s'ajoute la gestion du projet urbain (mise en œuvre de l'infrastructure et opérations urbaines sur les délaissés ferroviaires). L'opération ne se limite pas à la construction d'une gare intermodale mais transforme ce nouveau morceau de ville en prolongeant la ville jusqu'à l'Ebre. ; Alors que le site de l'ancienne gare de voyageurs, Portillo, est au cœur d'un projet de 10 ha, « Milla Digital », destiné à faire de Saragosse la « ville du savoir et des TIC ». De plus, l'exposition internationale « Expo Zaragoza 2008 » a permis de mettre en scène la *transfiguration* de la ville à laquelle l'arrivée de la grande vitesse participe.

Des projets ambitieux aux retombées contrastées

Ces projets urbains autour des gares ont un certain nombre de points communs. Généralement, l'arrivée de la grande vitesse est un événement suffisamment important pour mobiliser les énergies locales et saisir les opportunités de développement économique et urbain. A l'image de la transformation de Saragosse, l'arrivée de l'AVE constitue non seulement l'un des instruments du renouvellement urbain de la ville, mais aussi l'un des moteurs de sa transformation économique : rares sont les événements récents de la ville qui ont eu un impact aussi important que celui de l'arrivée du TGV (Alonso, Bellet, 2009). L'introduction de la grande vitesse ferroviaire peut offrir une occasion historique de réconcilier le chemin de fer et la ville, en introduisant la possibilité de restructurer une partie importante du tissu urbain en résorbant les vieilles cicatrices laissées par les coupures ferroviaires. Dans le centre des villes d'Anvers, de Lille ou de Saragosse, le passage des voies ferrées est invisible contrairement à la monumentalité des gares ou des projets urbains.

Les projets, d'ampleurs différentes (de plus de 100 ha à Lille et Saragosse à moins de 10 à Anvers), tendent tous vers la mixité fonctionnelle : des programmes de logements, d'équipements, d'espaces de loisirs venant compléter le traditionnel « quartier d'affaire international ». Si le mirage du développement économique demeure, l'urbanisme des gares ne se focalise plus seulement sur le « businessman ». On note également un certain *verdissement* des projets autour, par exemple, du concept d'écoquartier à Nancy ou des réflexions autour de l'eau et du développement durable à Saragosse.

Un autre trait commun tient aux secousses liées à la conjoncture économique internationale qui fragilisent, retardent ou remettent en question tout ou partie des projets. Dans l'agglomération lilloise, un an après les inaugurations de Lille Europe et d'Euralille (1995), la crise économique a eu pour effet de stopper les constructions et de ralentir la commercialisation des bureaux. La relance de la densification du secteur central d'Euralille est intervenue à partir de 1999, avec la reprise économique et l'assainissement de la situation financière. A Saragosse, l'avancée des opérations a été également interrompue par la crise immobilière puis financière. Dans le secteur de Portillo, seule la nouvelle gare de banlieue a été réalisée (en 2010), et l'achèvement du projet urbain de Delicias, bien que plus avancé, reste incertain.

Enfin, les retombées économiques espérées par les acteurs locaux lors de l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire sont difficiles à mesurer avec rigueur. L'isolement de l'effet « grande vitesse » n'a que peu de sens dans l'observation de la dynamique des systèmes urbains. Par contre, il est possible de porter un regard, notamment à Lille où le recul est suffisant et Saragosse, sur la différence entre les objectifs des acteurs et les projets réalisés quelques années plus tard. Il faut rappeler que l'évolution économique reste davantage liée à la conjoncture générale et au rôle territorial des villes, qu'à l'amélioration de leur accessibilité (Urena, 2005). En d'autres termes, l'accompagnement audacieux de la grande vitesse à Saragosse et la détermination politique à Lille assurent à ces villes le renforcement -et non le changement- de leurs positions dans la hiérarchie urbaine. L'avènement de la grande vitesse a agi comme un levier pour la planification urbaine et un accélérateur des mutations socio-économiques déjà en cours dans ces villes depuis les années 1990 (Alonso, Bellet, 2009).

Ainsi, le développement d'Euralille est souvent présenté comme une réussite en matière d'aménagement associé à l'arrivée du TGV contrastant avec l'atonie de la plupart des zones d'activités des nouvelles gares TGV ex-urbanisées (Facchinetti-Mannone, 2012). Euralille, en bordure de l'hyper-centre de l'agglomération, constituée, avec plus de 10 000 emplois, le troisième quartier d'affaire en France après La Défense (Paris) et La Part-Dieu (Lyon). Cependant, le lien entre TGV et développement repose initialement sur une « erreur de casting » (Menerault, 2010). Alors que le centre d'affaires a été conçu pour les investisseurs étrangers, il accueille des

filiales de groupes nationaux, des entreprises régionales et publiques. Le projet métropolitain conçu dans une optique internationale s'apparente plutôt à une opération polyvalente d'envergure régionale (Tertiaire, commerces, logements...). En outre, les synergies attendues via la gare Lille Europe ne sont pas celles que les acteurs locaux prévoyaient. Alors qu'on cherchait à attirer les hommes d'affaires dans les bureaux et commerces d'Euralille, ce sont plutôt les touristes qui sont venus visiter le quartier du « Vieux Lille » et profiter d'une offre culturelle ambitieuse marquée par plusieurs événements majeurs : Capitale Européenne de la Culture en 2004, Bombayser de Lille en 2006, Lille XXL en 2009. L'erreur de casting originelle n'est pas sans effet sur le fonctionnement global du site. Le centre commercial en pâtit avec des galeries marchandes aux nombreuses surfaces fermées, tandis que se renforce l'attrait des voyageurs pour les quartiers historiques du Vieux-Lille, proches des gares, ou d'autres hauts lieux de la métropole plus éloignés.

Conclusion

A l'issue de ce travail, c'est bien l'hétérogénéité des situations qui prévaut pour les différents critères étudiés afin de saisir le modes de territorialisation de la grande vitesse ferroviaire. Ce résultat, issu de l'analyse comparée, incite donc à privilégier la définition de cadres d'analyses permettant de faire ressortir les singularités locales plutôt que la recherche de loi d'organisation de l'espace.

Dans tous les cas, l'introduction de la grande vitesse ferroviaire dans les villes intermédiaires est un moment privilégié de mobilisation pour les acteurs en présence. Ces villes sont en effet dans une position sensible car elles ne sont pas les cibles privilégiées d'une logique des opérateurs ferroviaires qui favorise, dans une perspective de rentabilité économique, les pôles métropolitains majeurs et la longue distance des trajets. Pour ne pas être victime de "*l'effet tunne*" dénoncé par François Plassard, les villes intermédiaires doivent réaliser une capture du réseau associée au positionnement stratégique de la (ou des) gare(s).

Attirer le réseau au plus proche du centre-ville est un objectif auquel Lille, Saragosse ou Anvers sont parvenus au prix d'aménagements souvent coûteux mais associés à de vastes projets urbains. Les disponibilités foncières jouent alors un rôle-clé pour comprendre les mutations qui s'opèrent. A Lille ou à Saragosse, la présence de vastes terrains ferroviaires ou militaires mobilisables ont joué en faveur d'une extension du tissu urbain central alors qu'à Anvers, les contraintes du site ont encouragé une occupation d'emblée plus intensive et plus sensible aux usages antérieurs.

En revanche, pour le binôme lorrain Metz/Nancy, aucun projet de grande ampleur n'a accompagné l'ouverture de la gare TGV lorraine et l'inscription du réseau dans le territoire peut être appréciée comme un révélateur - un indicateur - de la difficulté de passer du projet urbain (mené par chacune des villes à proximité de sa gare historique) au plan stratégique qui soumet les initiatives locales à une visée métropolitaine.

Par ailleurs, il faut insister sur le fait qu'au-delà de la topologie des gares (position sur le réseau), leur seule présence ne garantit pas leur desserte, autrement dit leur performance en termes de services ferroviaires. L'architecture joue alors un rôle essentiel et le modèle français des gares TGV nouvelles promu par l'AREP - que l'on retrouve à Lille comme à la gare Lorraine TGV - caractérisé par la présence d'un caisson central permettant aux rames TGV de passer dans la gare sans y marquer d'arrêt, encourage la possibilité du *shunt* des villes intermédiaires sur les liaisons entre métropoles majeures. De ce point de vue, la quasi-absence d'arrêts à Lille pour les Eurostar Paris/Londres est révélatrice. Dans les villes étrangères étudiées, cette configuration de gare n'existe pas mais elle peut être remplacée par la création d'un contournement ferroviaire sur ligne nouvelle, comme à Saragosse, ou pré-existant sur ligne classique, comme à Anvers, où il n'est cependant plus utilisé pour les liaisons internationales. Il en résulte qu'une rente de situation acquise par une ville sur le réseau à grande vitesse, à un moment donné de son histoire, n'est pas pérenne et oblige le territoire à négocier avec l'opérateur pour le maintien, voire le développement, des services.

Une même infrastructure peut aussi soutenir des usages qui évoluent au fil du temps en fonction, par exemple, de dynamiques socio-politiques. C'est le cas de l'introduction des liaisons régionales à grande vitesse à Lille-Europe (TER-GV), singularité dans le contexte français portée par le Nord-Pas-de Calais, peut-être appelée à se développer dans d'autres régions, mais banalité sur le réseau ferroviaire en Espagne ou en Belgique. Sur un autre registre, on peut aussi s'interroger sur les répercussions, à termes, de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire international de voyageurs, à la fois par rapport aux virtualités de nouvelles liaisons touchant les gares étudiées ¹⁸ mais aussi par rapport aux transformations de leurs modes de gestion.

Pour ces raisons, les gares sont aussi des espaces en continuelle adaptation et leur environnement en perpétuel chantier, comme Isaac Joseph l'avait déjà très justement fait remarquer (Joseph, 1999).

¹⁸ Comme la liaison Paris-Lille-Londres imaginée, mais non réalisée, dans le cadre du projet d'alliance Veolia-Air France avorté en 2009.

Bibliographie

- Alonso, M. P. y Bellet, C. (2009), « El tren de alta velocidad y el proyecto urbano. Un nuevo ferrocarril para la Zaragoza del tercer milenio », *Scripta Nova. Revista Electronica de Geografia y Ciencias sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de enero de 2009, vol. XIII, 281, <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-281.htm>
- Aubert F., George-Marcepoil E., Larmagnac C. (2011), « Les villes intermédiaires et leurs espaces de proximité : état des lieux et problématiques », in *Territoires 2040*. No 3, 1er sem. 2011, pp. 101-119.
- Audikana A. (2011), « Le pari de la grande vitesse espagnole », *Flux*, n°83, pp. 83-95
- Barré A. (2001), « Gare(s) et réseaux de transports publics à Lille : du point nodal à l'espace nodal », In *Gares et quartiers de gares : signes et marges*, Actes INRETS n°77, pp. 93-100
- Barrón de Angoitia I. (2006), « Alta velocidad : servicios regionales e interconexión de redes », *Ingeniería y territorio*, n°76, pp. 76-85.
- Bellet C. (2007), « El tren de alta velocidad en el medio urbano. Reflexiones entorno al caso español », *I Jornada europea sobre alta velocidad y territorio*, Ciudad Real, Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha, pp. 141-156.
- Bellet C. (2009), « The introduction of the high speed rail and urban restructuring: the case of Spain », *international conference "City Futures in a Globalising World"*, 4-6 juin 2009, Madrid, 18 p.
- Carrière J.P. (2008), « Les villes intermédiaires européennes et l'Europe polycentrique », in *Hégémonie de la ville, Réalités industrielles* février 2008, Annales des Mines, p 18-25.
- Combes S., Hasiak S., Menerault P. (2009), *Transport ferroviaire régional à grande vitesse. Des exemples européens*. Rapport d'études, Coll. « Les rapports », Sétra, 52 p.
- Curien N., Dupuy G. (1997), *Réseaux de communications. Marchés et territoires*. Paris, Presses de l'ENPC, 176 p.
- Delmer S., Menerault P., Castex E. (2010), « Logiques d'implantation des gares de la grande vitesse en Belgique : dynamiques urbaines et gares centrales », Colloque international *Gares et Territoires de la grande vitesse ferroviaire*, Théma Dijon-Besançon, 16-17-18 juin 2010
- Doumayrou V. (2007), *La fracture ferroviaire: Pourquoi le TGV ne sauvera pas le chemin de fer*, Ed. de l'Atelier, 241 p.
- Dupuy G. (1987), « Les réseaux techniques sont-ils des réseaux territoriaux ? », *L'Espace Géographique* n°3, pp. 175-184.
- Facchinetti-Mannone V., Bavoux J.J. (2010), « L'implantation des gares TGV en France : tensions interscalaires, jeux d'acteurs et recompositions spatiales », *Belgeo* n°1-2, pp. 9-22.
- Facchinetti-Mannone V., Richer C. (2011), « L'intégration territoriale des gares sur lignes à grande vitesse en France : une approche typologique », *Recherche Transport Sécurité* n°27, pp. 200-214
- Facchinetti-Mannone V. (2012), « Les nouvelles gares TGV périphériques : des instruments au service du développement économique des territoires ? », *Géotransport (à paraître)*.
- GIP-Reclus (2000), *Atlas de la France. Transport et énergie*. Paris, Documentation Française, 144 p.

Hecker A. (2010), « De l'impact du TGV sur deux quartiers de gare : Nancy Grand Cœur et Metz Amphitéâtre », *Belgeo* n° 1-2/2010, pp.35-48

Joseph I. (dir.) (1999), *Villes en gares*. Paris, Ed. de l'Aube, 309 p.

Lepetit B. (1986), « L'impensable réseau – Les routes françaises avant les chemins de fer », *Cahier du groupe Réseaux*, ENPC, vol 2, n°5, pp 11-29.

Menerault P. (1997), *Processus de territorialisation de la grande vitesse ferroviaire : le TGV et les régions : le cas du Nord-Pas de Calais*, INRETS, 102 p.

Menerault Ph. (2007), « Réseaux de transports publics et aménagement, aux croisements des échelles spatiales et temporelles » in *Nouvelles échelles des firmes et des réseaux : un défi pour l'aménagement*. Paris, Harmattan, 2007. pp. 91-120.

Menerault P. (2010), « Grande vitesse et système métropolitain : une troisième gare TGV à Lille, enjeux et limites », Colloque international *Gares et Territoires de la grande vitesse ferroviaire*, ThéMA Dijon-Besançon, 16-17-18 juin 2010

Ollivro J. (2000), *L'homme à toutes vitesses. De la lenteur homogène à la rapidité différenciée*, coll. Espace et Territoire, Presse universitaire de Rennes, 175 p.

RFF (2009), *Étude de la pertinence et de la faisabilité de services régionaux de voyageurs sur lignes nouvelles*, Synthèse et conclusions proposées 13 p.

Richer C. (2010), « Les stations nodales du réseau ferroviaire français à grande vitesse », Colloque international *Gares et Territoires de la grande vitesse ferroviaire*, ThéMA Dijon-Besançon, 16-17-18 juin 2010

Roman C., Espino R., Martin JC (2007), « Competition of high-speed train with air transport. The case of Madrid-Barcelona », *Journal of Air Transport Management* 13-2007, pp. 277-284

Sury P.F. (2004), « Anvers-Central, la grande vitesse au sous-sol », *Chemin de Fer* n°488, 2004-5, pp. 6-13

Urena JM, Menerault P., Garmendia M. (2009), « The high-speed rail challenge for big intermediate cities: A national, regional and local perspective », *Cities* n°26, pp. 266-279

Ureña J.M, Ribalaygua C. (2004), « Villes espagnoles et grande vitesse ferroviaire : stratégies nationales, régionales et urbaines », ENPC chaire universitaire *Faire la ville avec les flux*, 29-30 mars.