

Gares TGV et organisation urbaine

- **Les différentes facettes de la contribution du réseau TGV à la construction d'un enjeu métropolitain lillois**
- **Localisations des gares TGV en France et enjeux urbains associés aux gares centrales**
(exemples de Lille et Rennes)
- **Temporalités et identité : confrontation du temps long de la planification urbaine et des réseaux et du temps court du projet** *(approche diachronique)*
- **Aménagement et réseaux à grande vitesse : le modèle français à l'épreuve du cas britannique**
(approche comparée)
- **Saturation des gares lilloises et nouvelles opportunités pour la ville et pour le réseau ferroviaire**

Les gares TGV : réseaux et territoires

Élément d'un réseau

Principe de connexité : mise en relation de nœuds disjoints

Nodalité

- **Portée et nombre des destinations** ferroviaires (régionale – nationale – internationale)
- Transformation des relations **espace-temps**
- **Intensité** des relations (fréquences)
- **Accumulation/articulation** de réseaux (intermodalité)
- **Réseau de transport et réseau de villes/de régions** (ex. coopérations interreg)

Élément du tissu urbain

Principe de continuité : objet de (des-)structuration de l'espace urbain

Polarité

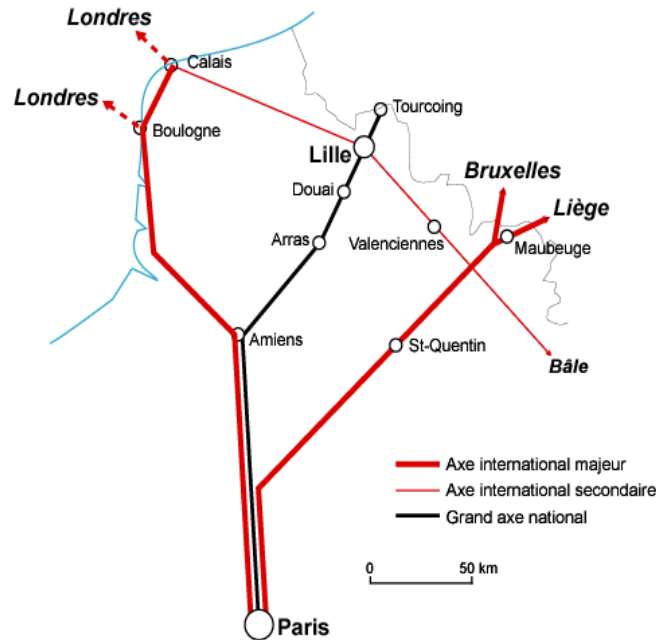
- **Localisation** : gare centrale/périphérique (morphologie)
- **Projet urbain** : affirmer la singularité de la ville (identité)/signifier l'adaptation au monde par la reproduction d'objets
- **Centralité** : « Porte de la ville »/lien avec les espaces voisins (représentation - usages)
- **Espace public** : « Lieu-mouvement » versus « non-lieu » (appropriation)
- **Temporalités** : temps long du développement urbain (symbolique – mémoire – patrimoine) / temps court du projet urbain (10 ans)

**Les différentes facettes de la contribution
du réseau TGV à la construction
d'un enjeu métropolitain lillois**

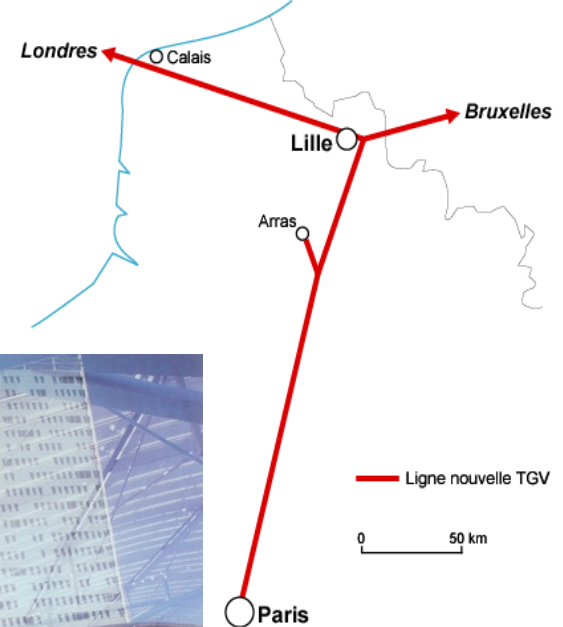
Contribution du réseau TGV à la construction de l'enjeu métropolitain lillois : une facette physique

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

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



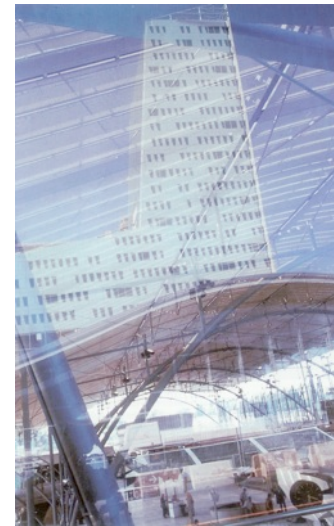
Lille : carrefour international sur le TGV Nord européen



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

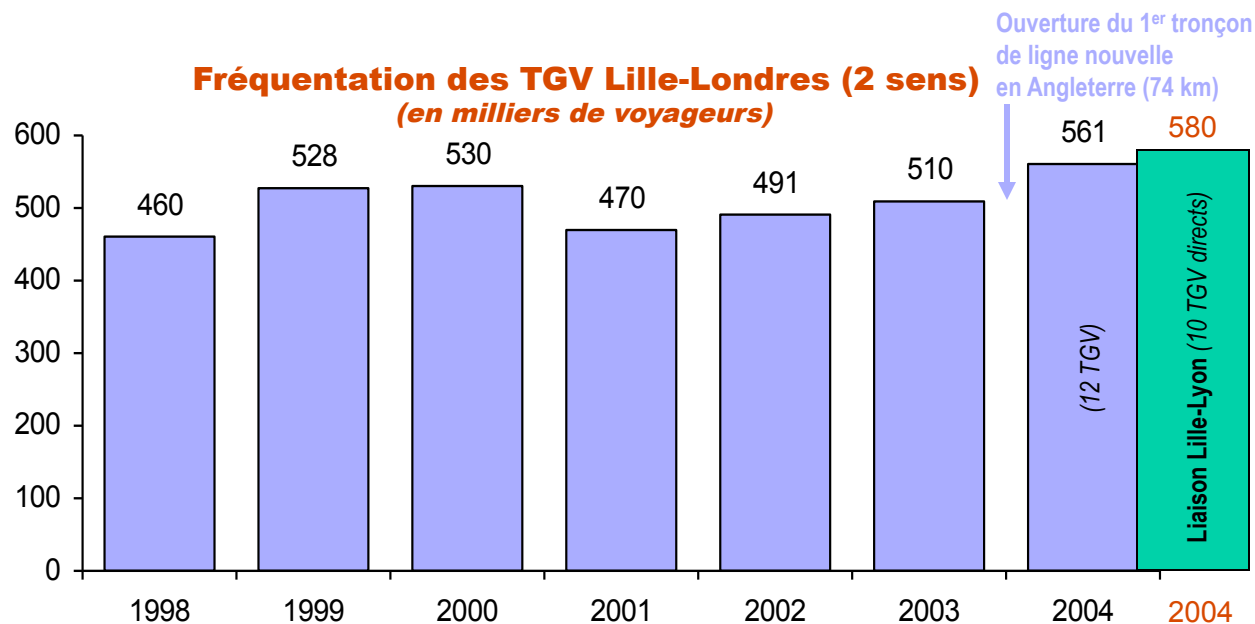
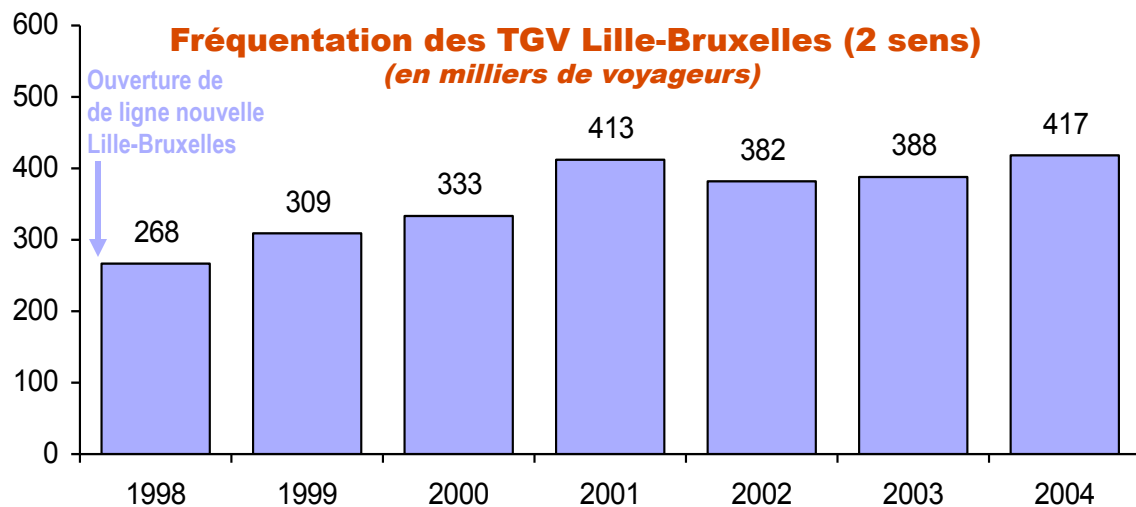


Liaison train + aéroglisneur :
Hoverport de Boulogne-Le Portel (avril 1981)

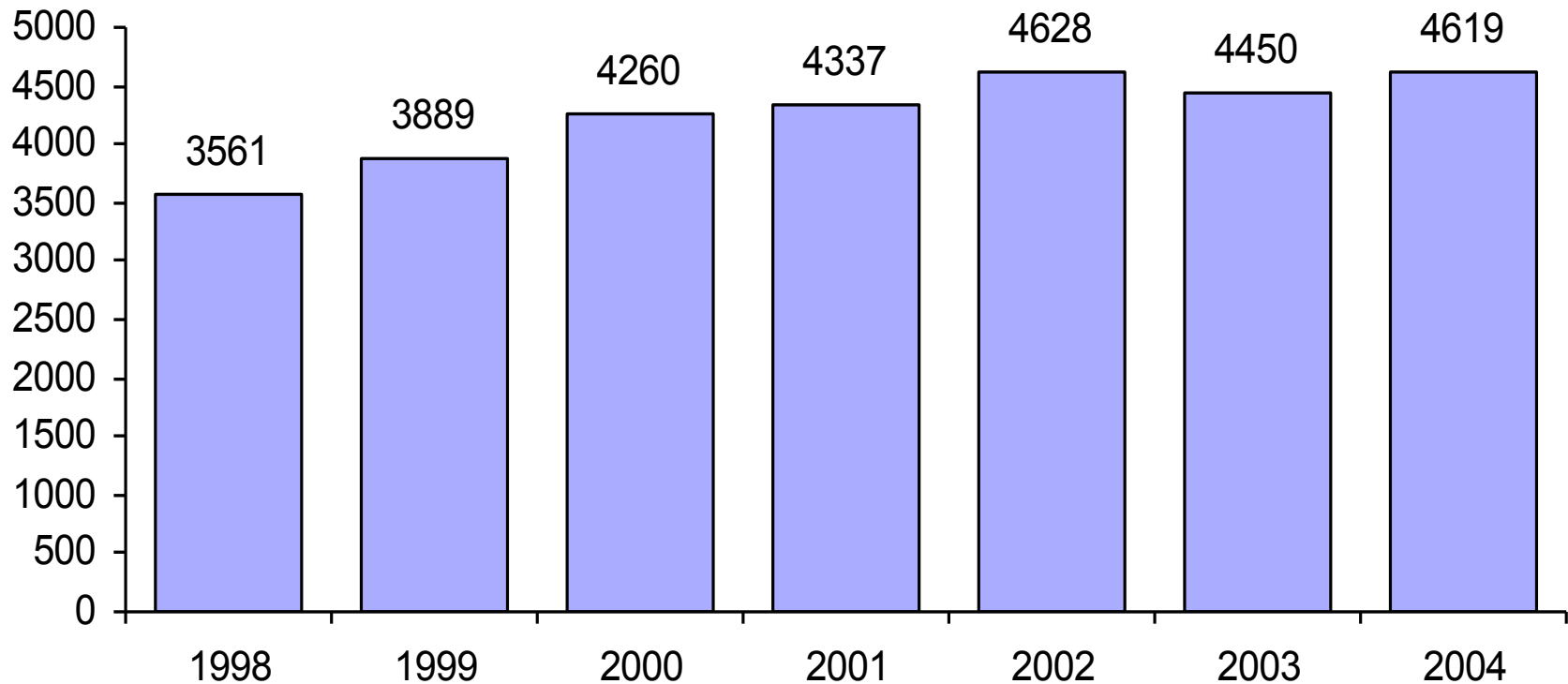


Gare TGV de Lille-Europe
inaugurée le 6 mai 1994

Lille et la fréquentation des services TGV Eurostar

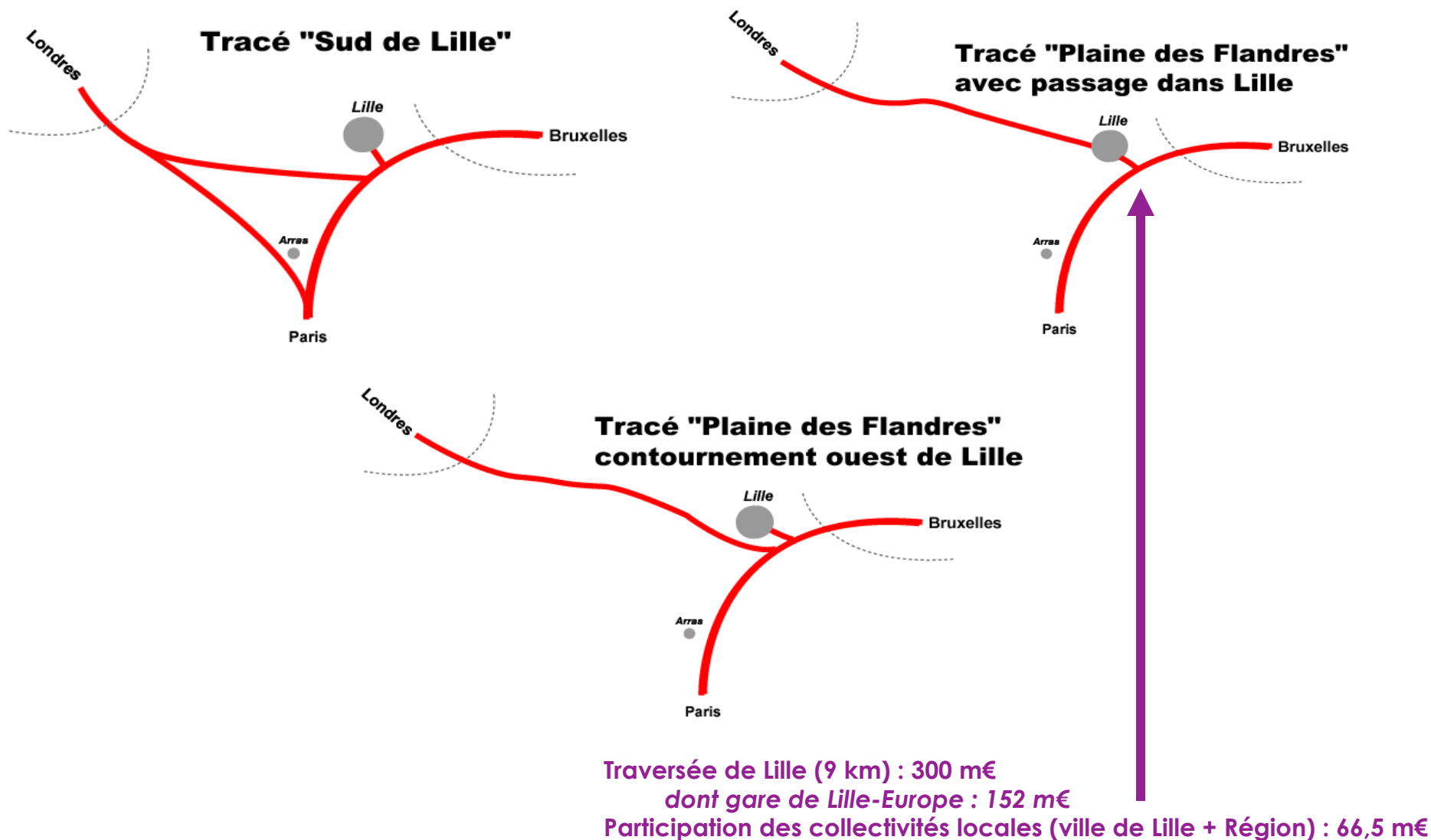


Fréquentation des TGV Lille-Paris (2 sens) (en milliers de voyageurs)



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

Contribution du réseau TGV à la construction de l'enjeu métropolitain lillois : une facette physique



Contribution du réseau TGV à la construction de l'enjeu métropolitain lillois : une facette existentielle

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 : une facette organisationnelle

Mode de spatialisation de l'intervention politique et grande vitesse ferroviaire à Lille (grille d'analyse de J. Lévy)

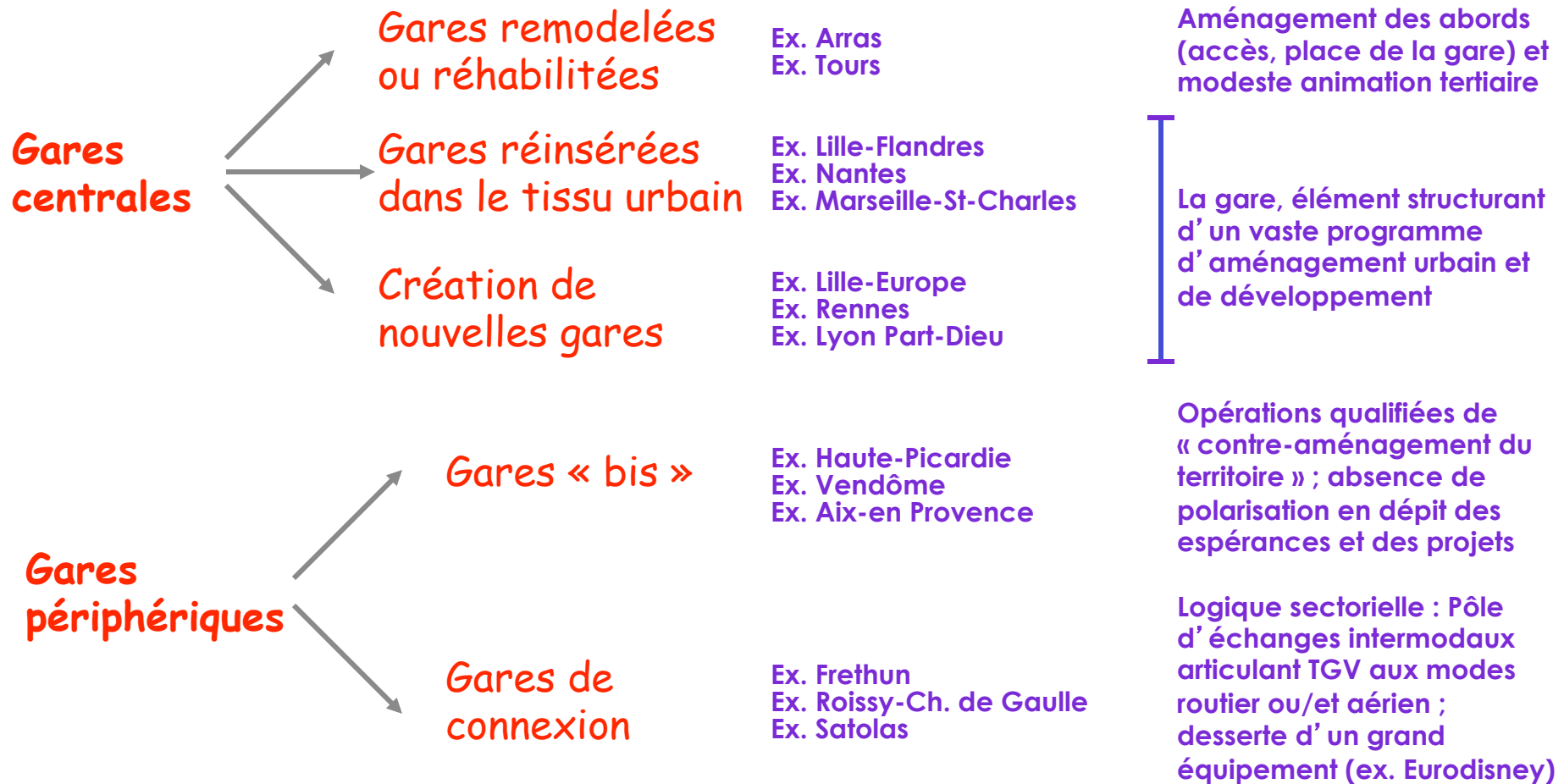
	Représentation	Légitimation
Discours	« <i>Turbine tertiaire</i> » (modernisation économique)	Ouverture européenne (marché unique)
Action	Construction d'un consensus local, lobbying institutionnel (Association TGV Gare de Lille)	Gare Lille-Europe Euralille Eurotéléport ...

Contexte unissant :

- Une action publique locale moderniste
- Une rhétorique mobilisatrice
- Une figure forte : l' élu « manager »

**Localisations des gares TGV en France
et enjeux urbains associés aux gares centrales
(exemples de Lille et Rennes)**

Types de gares associées au modèle français de la grande vitesse ferroviaire



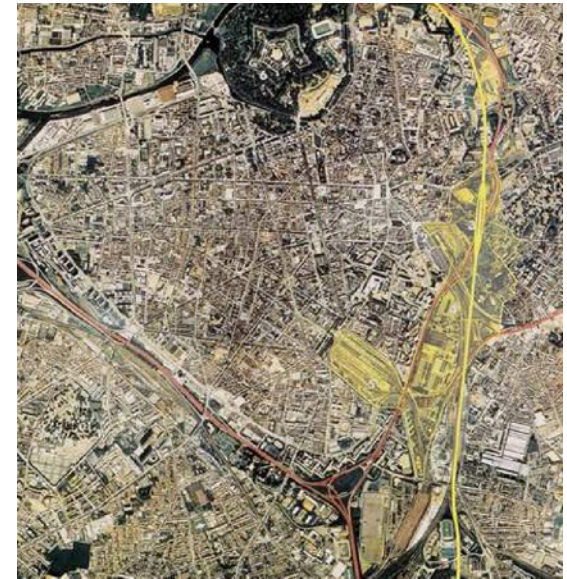
Les enjeux urbains des pôles d'échanges centraux liés aux gares TGV

Dimension physique

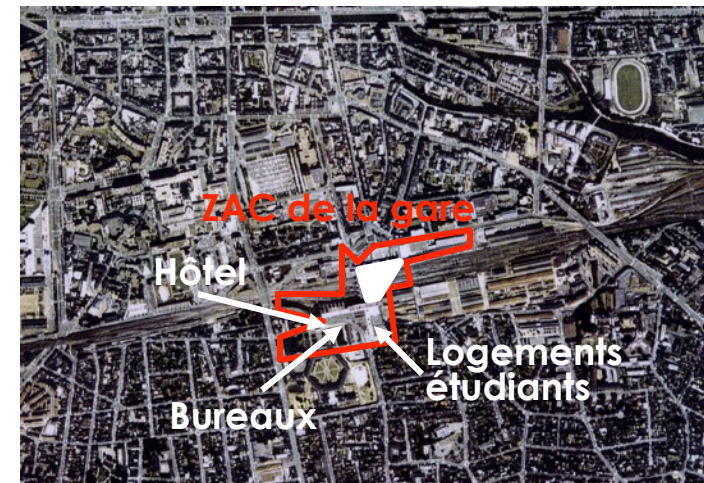
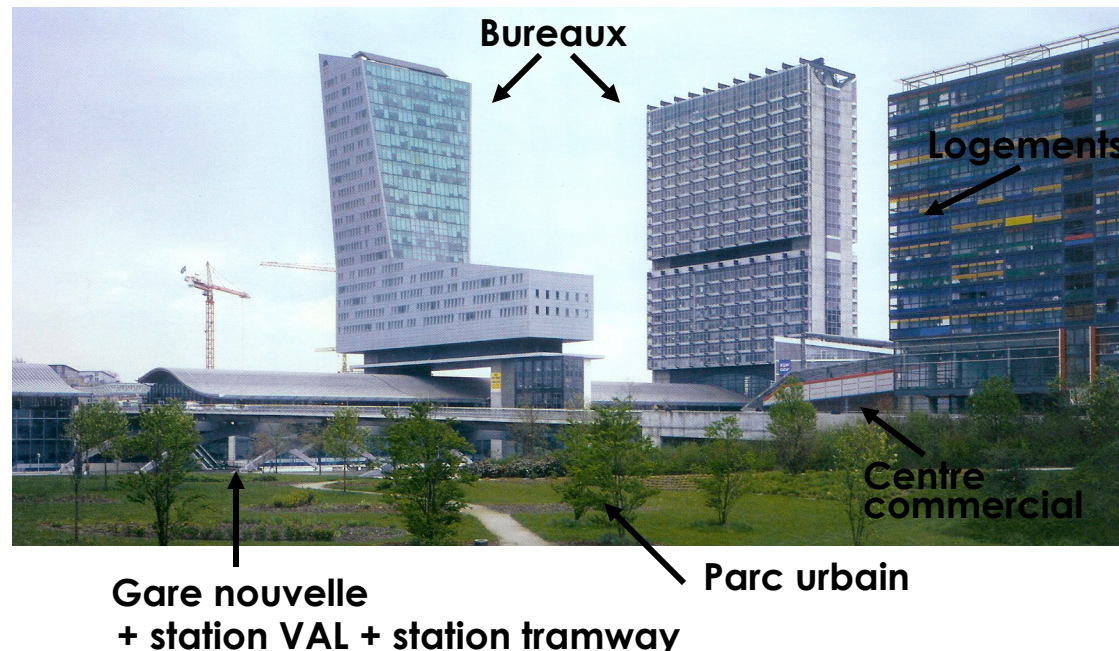
- Agrandir la taille du centre-ville
- Favoriser la porosité entre quartiers séparés par des infrastructures ferroviaires et routières (lien centre-faubourgs)

Dimension économique

De projets mono-fonctionnels à la réalisation de programmes d'activités diversifiées



Euralille : un périmètre qui jouxte les quartiers centraux traditionnels



Rennes : de la gare coupure à la gare suture entre des quartiers Nord et sud spatialement et socialement différenciés

Les enjeux urbains des gares TGV centrales

Dimension symbolique

Transformer l'image de la ville

- la gare « porte de la ville »
- créer un signal (par les formes, les matériaux, les parcs architecturaux et urbanistiques)

Dimension sociale

- Euralille : Attente d'une clientèle aisée/lieu de déambulation de population jeune et modeste.
- « Une centralité reléguée derrière le Vieux-Lille chic et les rues piétonnes populaires » (M. Kokoreff)

Dimension réticentive

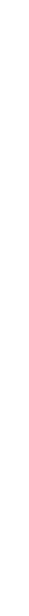
Développer la fonction de pôle d'échanges entre réseaux hétérogènes

Accès Nord de la gare de Rennes :
un appel à la modernité



Lille-Roissy :
intermodalité TGV-air
et accessibilité lilloise
à longue portée

De la constitution d'un pôle d'échanges central à Lille (années 1980) à l'émergence d'un « espace nodal » (années 1990)



Concentration des réseaux sur un pôle d'échanges

- Création de la 1ère ligne de VAL
- Pluriel de la station « Gares » symbolisant l'association des modes de transport sur le site du pôle d'échanges
- Déplacement du terminus pour le tramway (Mongy)
- Présence de la gare routière (rotonde)
- Importance des parkings sur l'ex-zone *non aedificandi*

Expansion spatiale du pôle d'échanges des gares lilloises (« espace nodal »)



- Concentration de réseaux mal articulés
(2 gares – 2 stations de VAL – 2 stations de tramways)
- Difficile lisibilité des cheminements pour l'utilisateur
- Problèmes de saturation des infrastructures ferroviaires
(train et VAL)
- Une unité de l'ensemble assurée par la maîtrise des parkings

Comment associer une amélioration du fonctionnement des réseaux
à la promotion de polarités urbaines ?

Temporalité et identité :
confrontation du temps long
de la planification urbaine et des réseaux
et du temps court du projet
(approche diachronique)

Planification urbaine, réseaux de transport et identité territoriale à Lille : confrontation des temporalités

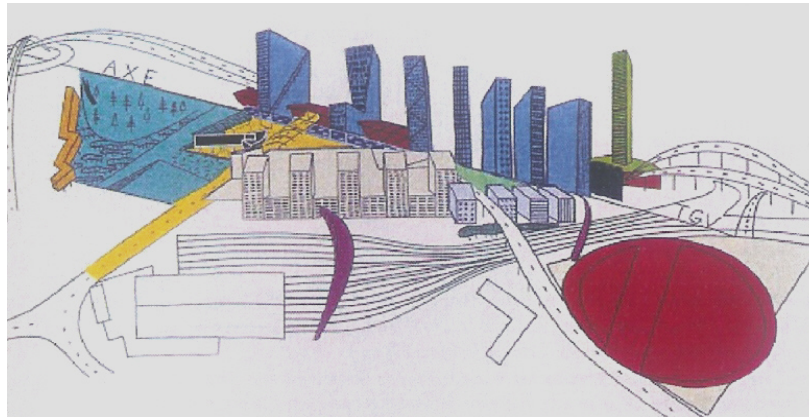
1989-1994: Le temps court de la phase de réalisation du TGV-Nord et d'Euralille

1989 Déclaration d'Utilité Publique

1990 Création de la SEM « Euralille » pour aménager/commercialiser la ZAC (70 ha)

1993 Mise en service du TGV-Nord

1994 Ouverture de la gare de Lille-Europe
Inauguration du tunnel sous la Manche
Exploitation des services « Eurostar »
Interconnexion TGV Nord-TGV Sud-Est



1848-1994: Le temps long de la planification urbaine

La continuité des enjeux du rapport ville-gare

- La création d'une grande gare de passage
- La gare, point d'appui de l'extension du centre-ville sur les terrains des anciennes fortifications

1848 Après de nombreux débats, une gare terminus est édifée au plus près des quartiers centraux

1921 Déplacer la gare pour « accroître les champs d'influence urbanistique » des éléments de centralité et développer un quartier métropolitain (Scrive-Loyer)

1960 De la métrique piétonne à la métrique automobile : projet de gare de passage au cœur des circulations automobiles

1971 Le « correspondant multimode » associé au projet de Centre Directionnel (OREAM)

1990 Réalisation d'une gare de passage et aménagement du triangle des gares (40 ha) sur les réserves foncières des anciens terrains non aedificandi (Rem Koolhaas)

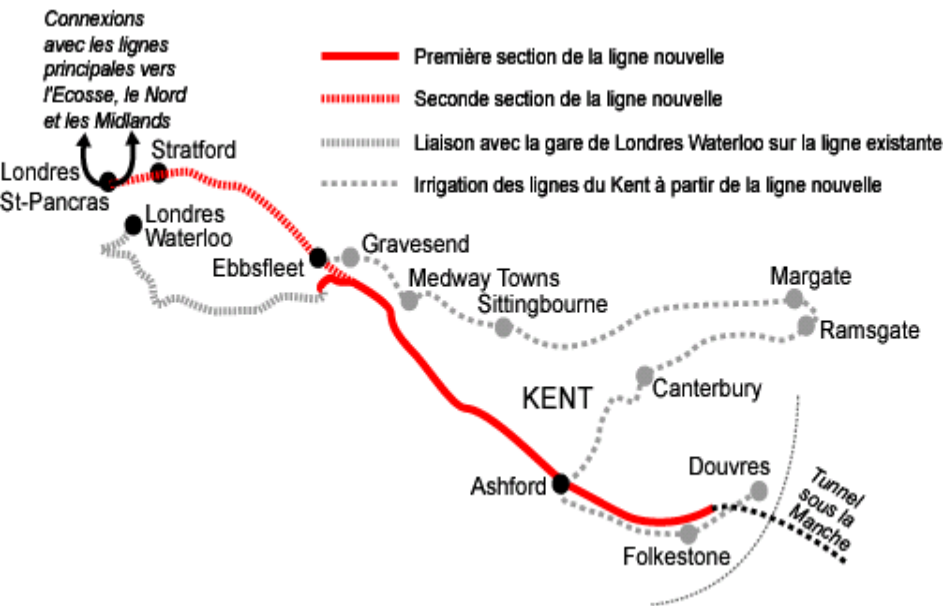
**Aménagement & réseau grande vitesse :
le modèle français à l'épreuve du cas
britannique (*approche comparée*)**

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)

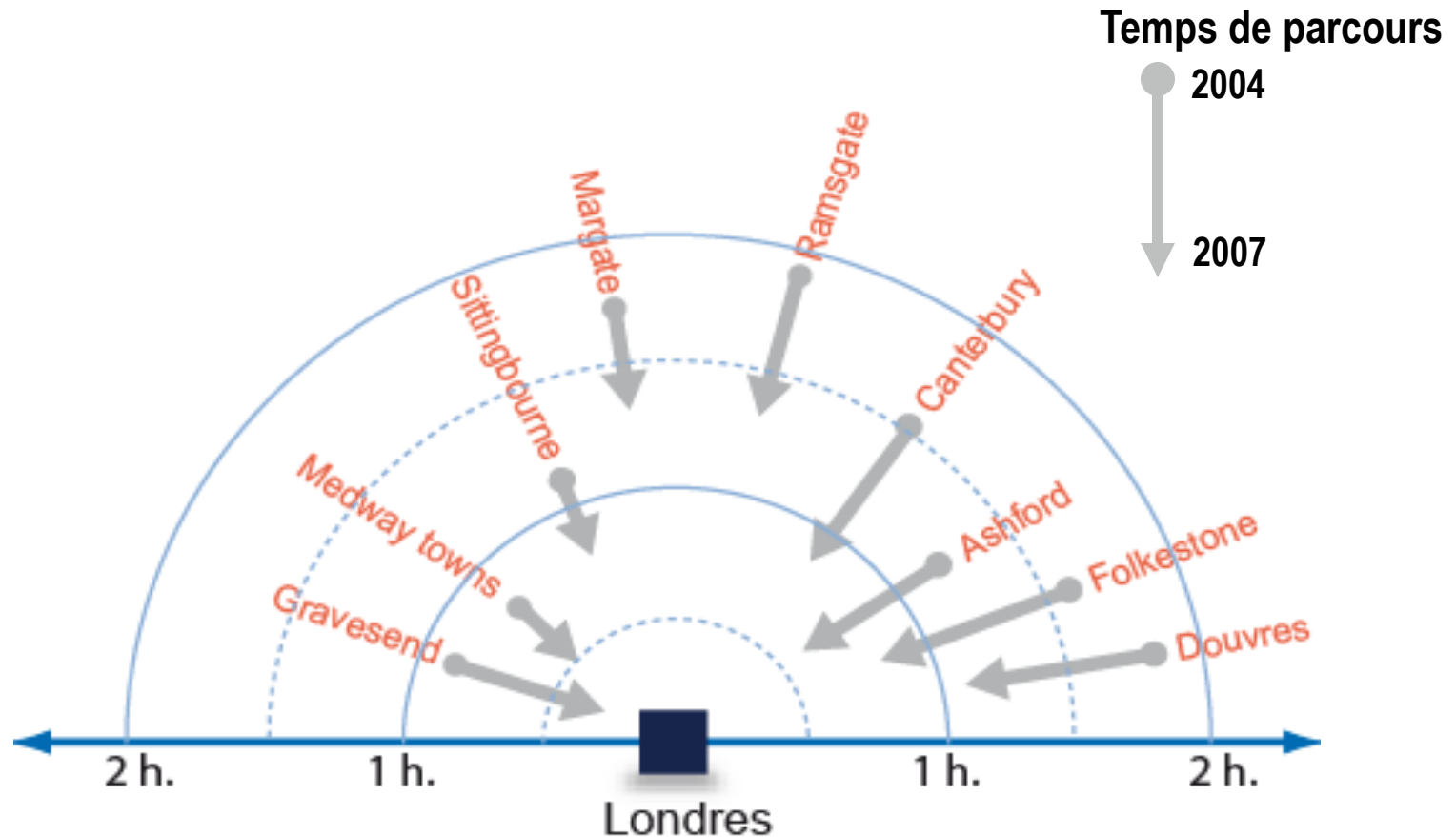
→ **Réserve de capacité pour le trafic marchandises**
(limitation de vitesse pour les Eurostar)

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

Projet d'utilisation de la ligne à grande vitesse (CTRL) pour la desserte régionale du sud-est de l'Angleterre : évolution de l'espace-temps



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 internationale de banlieue

Créations de nouvelles gares

Gares réinsérées dans le tissu urbain

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

Ebbsfleet (35 km de Londres)

Stratford (10 km de Londres)

Saint-Pancras



Connexions ferroviaires
(avec le Kent)

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

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

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

**Opération
d'aménagement** à
proximité du
centre-ville

**Opération de
régénération urbaine**
(*Thames Gateway*)

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

**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 ou réinsérées dans leur tissu urbain dense ; absence de « gare-bis »

**Saturation des gares lilloises
et nouvelles opportunités pour la ville
et pour le réseau ferroviaire**

Pôles d'échanges et opportunités urbaines sur l'anneau ferroviaire lillois : une grille d'analyse systémique

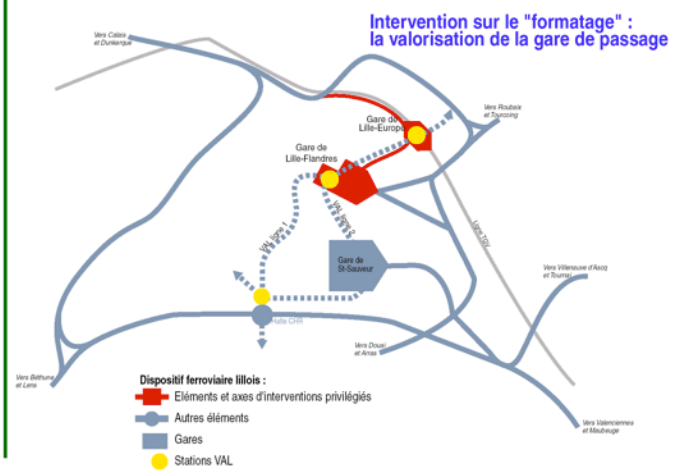
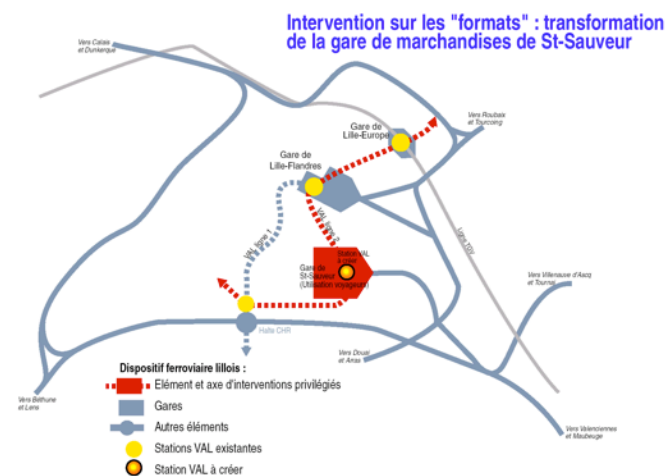
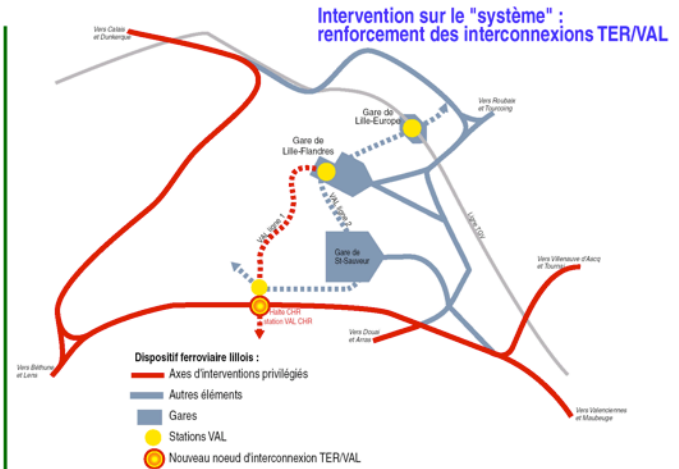
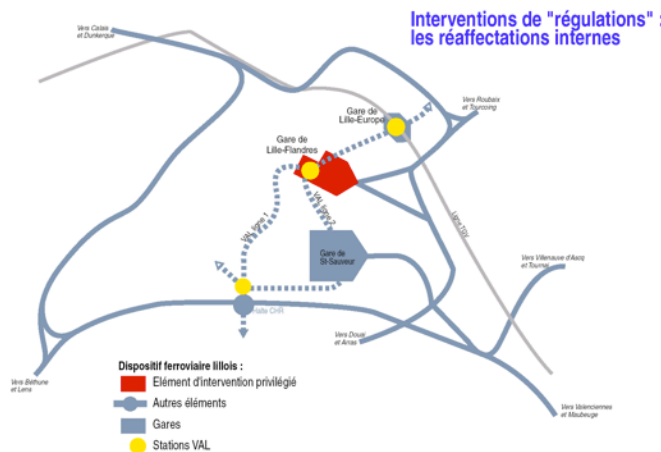
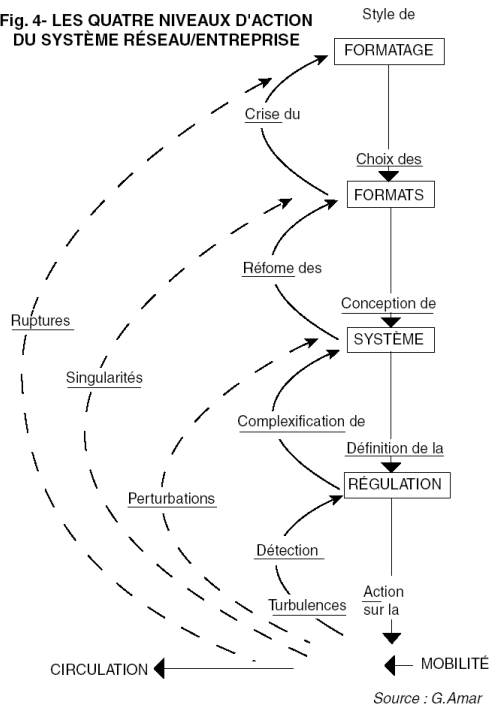
Régulations appartenant aux capacités du système

Enrichissement du système

Transformation des formats élémentaires du système

Crise du formatage

Fig. 4- LES QUATRE NIVEAUX D'ACTION DU SYSTÈME RÉSEAU/ENTREPRISE



Interventions de « régulation » : les ré-affectations sur le pôle d'échanges existant

Les pôles d'échanges : des espaces en mutation constante

(ex. terminus de Cadorna à Milan)

années 1990



années 2000

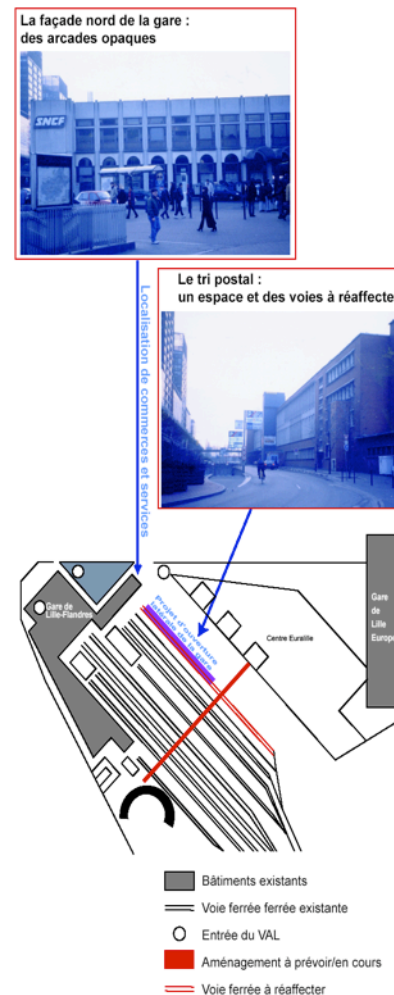


Interventions de « régulation » : les ré-affectations sur le pôle d'échanges existant

Les réglementations de premier niveau déjà introduites Interventions sur l'espace de la gare de Lille-Flandres et son voisinage



Les réglementations de premier niveau programmées ou envisagées



Projet urbain – gestion des centralités existantes
Nodalité – logique de redistribution interne des fonctions

Interventions sur le système : renforcement des connexions VAL-train dans les secteurs sud de Lille

Le site de Lille-Sud :
de la gare de banlieue aux installations désaffectées
en milieu urbain dense

Vues de la gare de Lille-Sud au début des années 1960



Source : SNCF



Source : SNCF

Plan de localisation



Voies ferrées et
emprises ferroviaires



Source : CE-SNCF, N. Bizeret

Une gare aujourd'hui murée



Source : CE-SNCF, N. Bizeret

Fig. 2 - Projet ferroviaire et organisation urbaine
dans le Plan Dubuisson, 1921



 Nouvelles gares
 Emplacement de l'ex-gare terminus
 Place de la gare
et trame viaire associée
 Nouvelle mairie

Projet urbain – multipolarité
Nodalité – logique de connexion

Interventions sur le système : renforcement des connexions métro-train et aménagement urbain dans la banlieue de Milan

Ferrovie Nord-Milano (FNM) : le rôle d'aménageur d'un opérateur ferroviaire privé

FNM : propriétaire de lignes ferroviaires en direction du Nord de Milan et notamment de l'aéroport de Malpensa. A Milan, FNM opère principalement à partir de la gare terminus de Cadorna, récemment réaménagée et qu'il possède

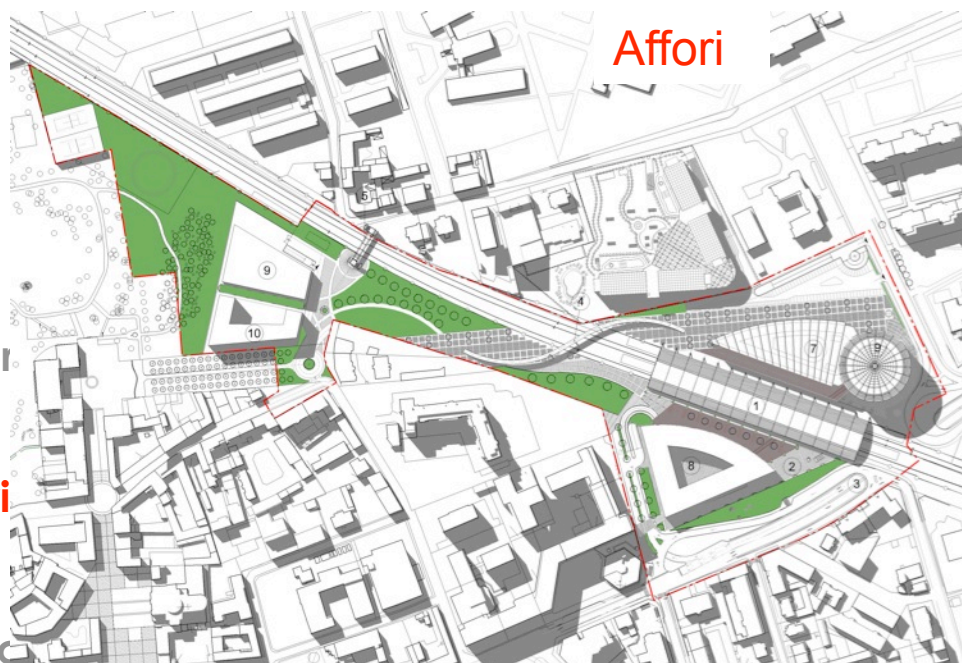
➔ Plusieurs projets d'aménagement de gares qui visent :

- À transformer en pôles d'échanges les gares de quelques lieux stratégiques (extension métro à Affori ; arrivée TGV à Novare)
- À encourager l'intermodalité (traitement des itinéraires de connexions, signalétique, billettique)
- À utiliser ses propres terrains pour réaliser des opérations d'aménagement

➔ Projet d'aménagement de la gare d'Affori

- Gare située dans la banlieue Nord de Milan
- Organisation d'un pôle d'échanges avec le prolongement de la ligne 3 du métro
- Réaménagement des abords et accueil d'activités diversifiées

➔ Investissements valorisant le patrimoine et apport de clientèle pour les réseaux



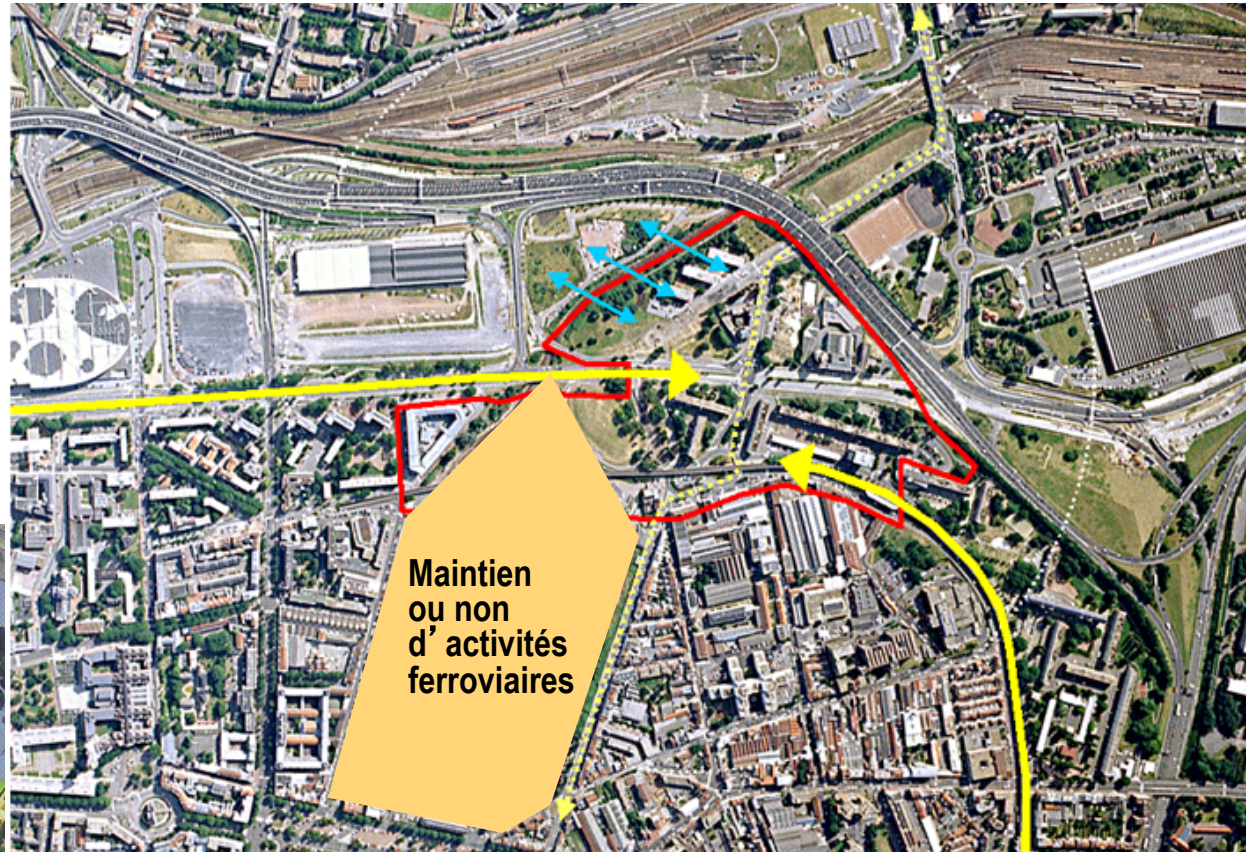
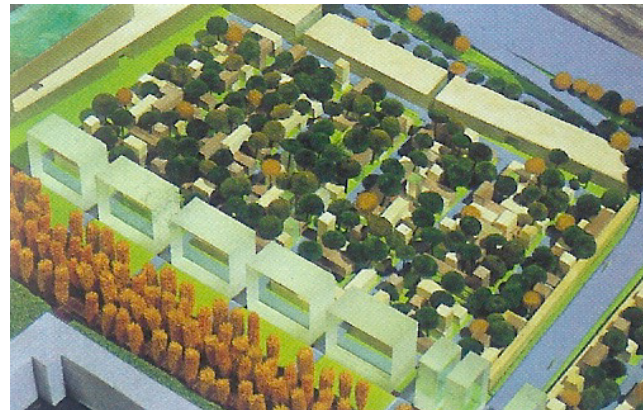
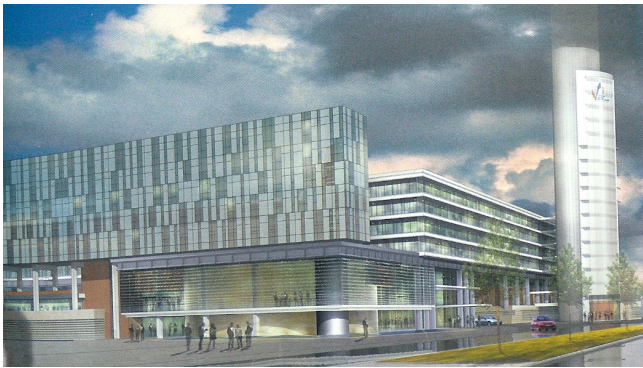
- 1 – Gare FNM
- 2 – Station métro
- 3 – Passage souterrain
- 4 – Passerelle piétons & cyclistes
- 5 – Passerelle piétons

- 6 – Hôtel
- 7 et 10 – Logements
- 8 – Bureaux et commerces
- 9 – Bâtiment d'entreprises
- ➔ Périmètre d'intervention (7,5 ha)

Interventions sur les formats : de la gare de marchandises au pôle d'échanges voyageurs sur le site de St-Sauveur

EURALILLE 2 | Secteur Porte de Valenciennes

- **Recomposer les territoires**
- **Relier les axes structurants**
- **Aménager progressivement dans le temps.**



Projet urbain – Extension d’une centralité

Nodalité – logique de diffusion des réseaux dans un espace nodal élargi

Interventions sur les formats : de la gare de marchandises au pôle d'échanges voyageurs à Milan

Nombreuses opérations d'aménagements associées aux gares du service Suburbain et du « *Passante* » milanais

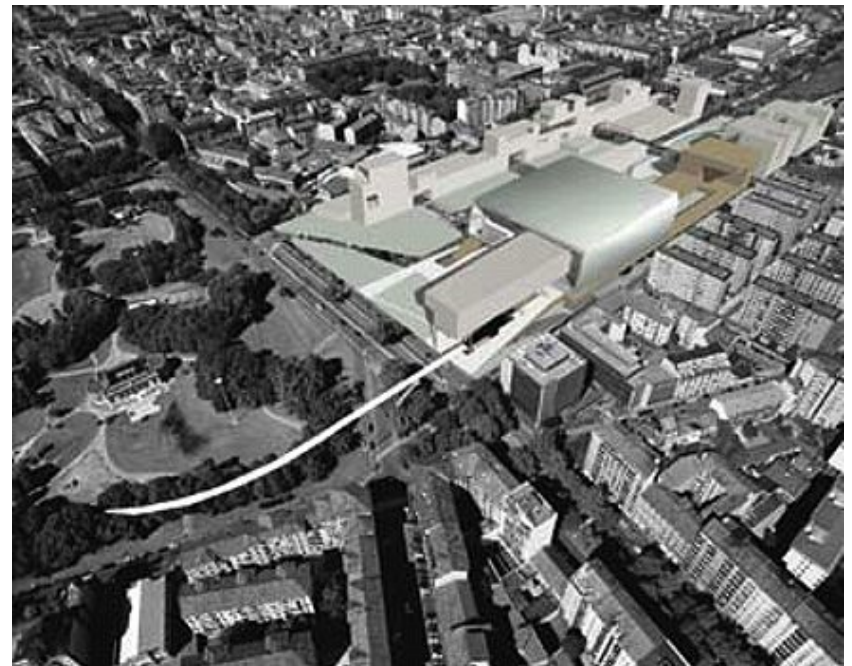
Ex. Gare de *Porta Vittoria* sur le *Passante* : réutilisation de friches ferroviaires à des fins conjointes d'urbanisme et de transport.

➔ **Porta Vittoria :**

- Ancienne gare terminus transformée en gare de passage souterraine (2004)
- requalification urbaine complexe (15 ha dont 10,5 provenant des FS) associant secteurs public et privé (PRUSST)

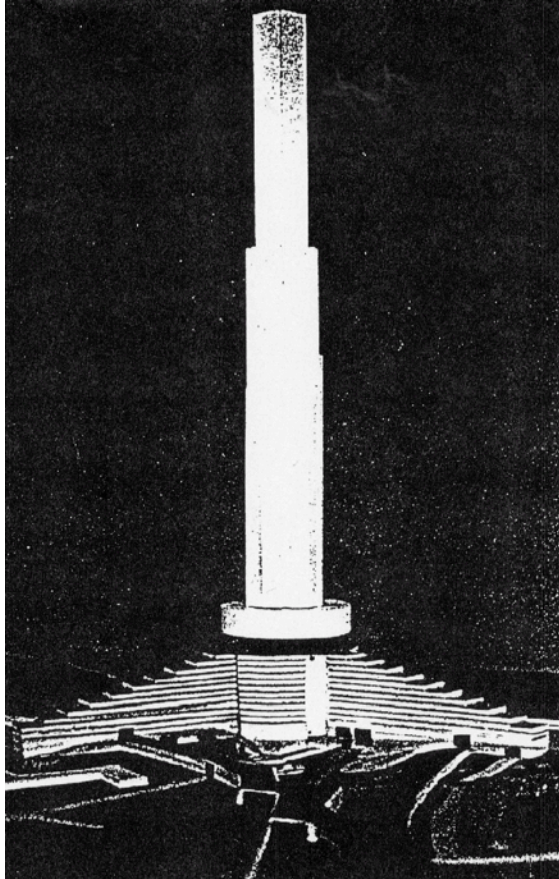
Éléments du programme :

- Fonction culturelle (grande bibliothèque européenne)
- Fonction résidentielle
- Fonction commerciale
- Bureaux
- Espaces verts sur le site et réhabilitation du parc voisin

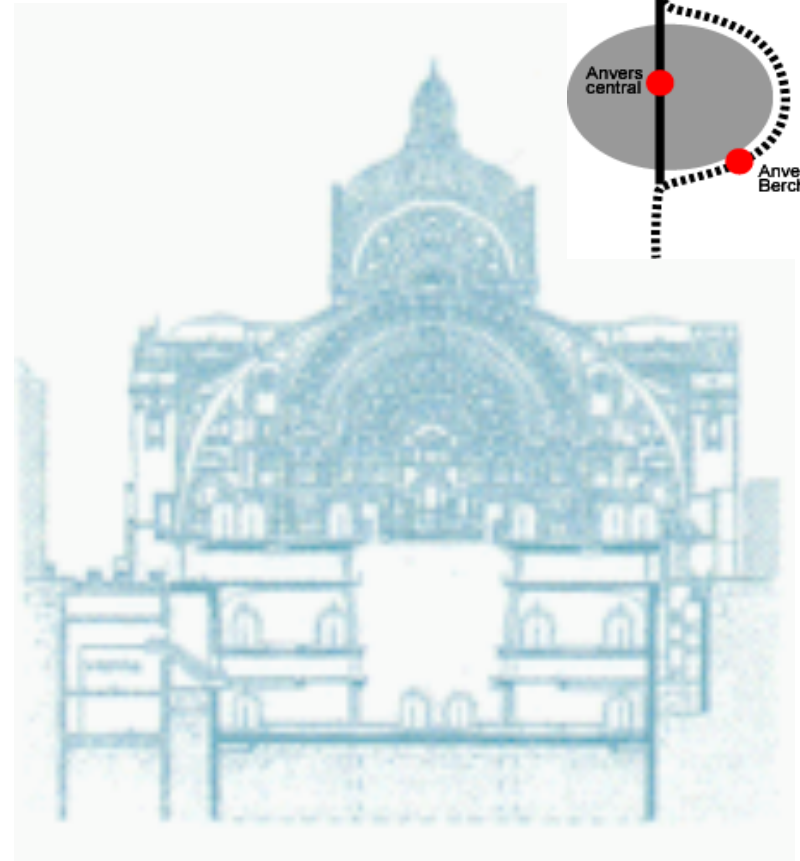


Interventions sur le style de « formatage » : la mutation de la gare terminus en gare de passage

Projet pour une gare de passage unique
à Lille proposé par J. Derying (1990)



Transformation de la gare « cathédrale »
d'Anvers, (fin des travaux, 2006)



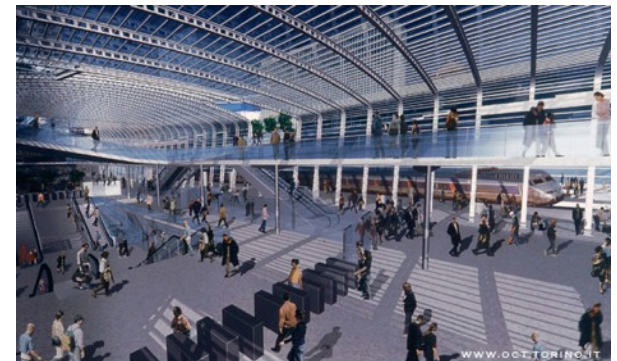
Projet urbain – Renforcement de la centralité existante
Nodalité – logique de sur-concentration des réseaux

Interventions sur le style de « formatage » à Turin : Préférence pour une gare passante et souterraine



Pôle d'échanges :

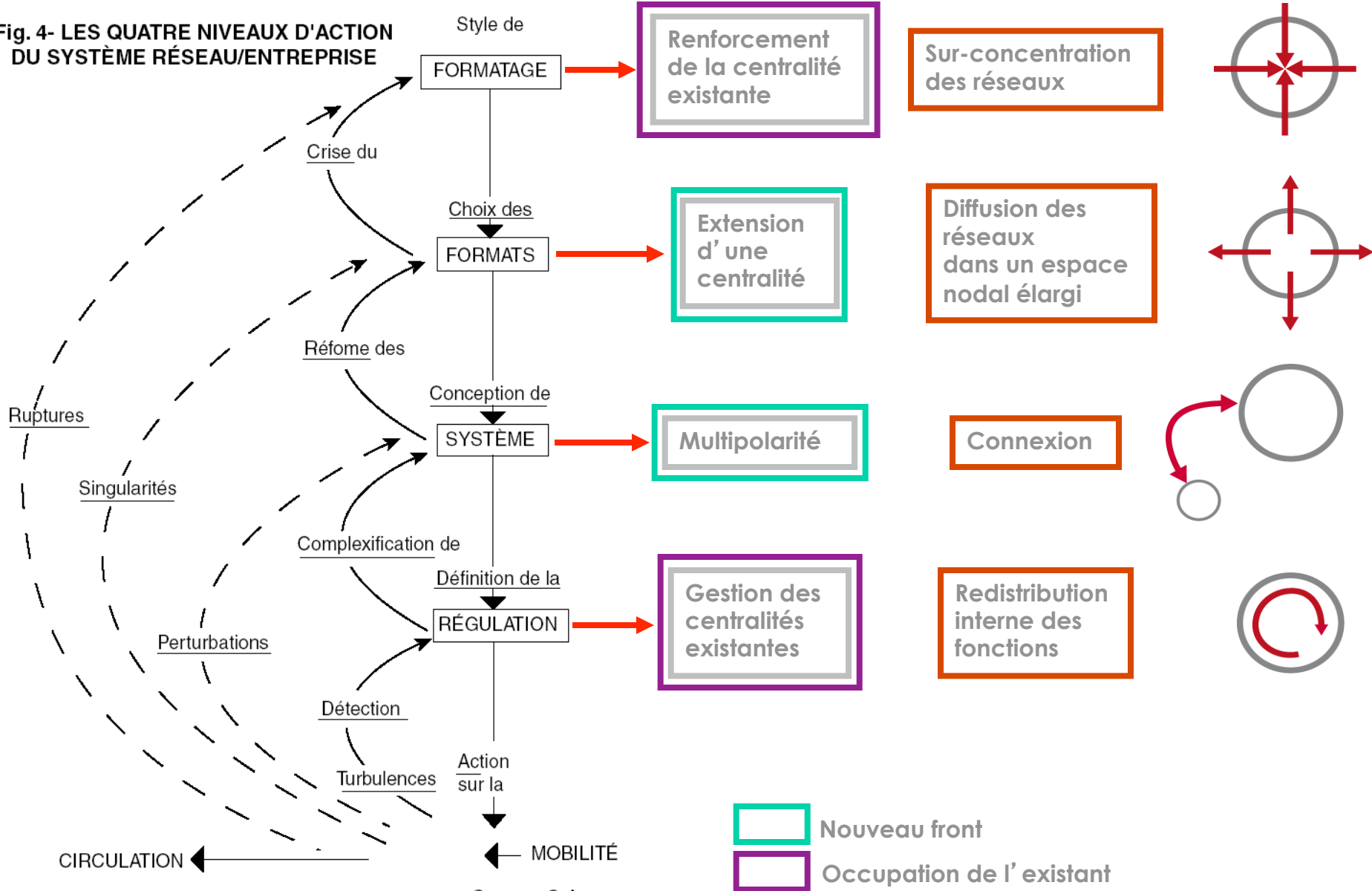
- ▶ Nouvelle ligne de VAL
- ▶ Système de transport ferroviaire régional
- ▶ Lignes de transports publics de surface (dont tramway rénové ligne 4)
- ▶ Gare TGV



La gare terminus de porta nuova est déclassée de fait pour une **gare de passage**

A la différence de l'actuelle gare de "Porta Susa", la nouvelle, en construction, sera **souterraine**

**Fig. 4- LES QUATRE NIVEAUX D'ACTION
DU SYSTÈME RÉSEAU/ENTREPRISE**



Source : G.Amar