

# ***Organisation des réseaux ferrés et projets territoriaux : convergences et divergences (échelles, temporalités et acteurs)***

**Philippe MENERAULT**

***Professeur des Universités en Urbanisme et Aménagement  
Directeur de l'UFR de Géographie-Aménagement de l'Université Lille 1***

## ***Plan de l'intervention :***

- Acteurs (Région – Communauté urbaine – Ville de Lille) organisation des réseaux ferrés et enjeux territoriaux***
- Convergence/divergence et espaces de mise en scène des questions stratégiques***

# Complexité des relations entre réseaux et territoires : 6 points saillants

Un projet qui s'inscrit dans différentes temporalités :

- Longue ≈ ½ siècle d'une vision politique
- Moyenne : 5 à 10 ans des procédures de planification (SRT – PDU)
- Courte : durée des procédures administratives  
(ex. débat public pour créer un espace d'apprentissage)

Les échelles de perception et de définition des enjeux associées au projet de Réseau Express Grand Lille sont multiples et protéiformes

Il n'existe pas de vision commune des acteurs du territoire sur l'organisation des réseaux ferrés métropolitains ce qui confère une importance cruciale à la propriété d'adaptabilité du projet

Aucun acteur unique n'est à lui seul capable d'imposer sa vision de l'aménagement du territoire métropolitain

- La métropole transfrontalière

Le projet de Réseau Express Grand Lille part d'une logique d'infrastructure ferroviaire (réseau-support traversant) plutôt que d'une logique d'exploitation du réseau-service (radial / tangential / rocade)

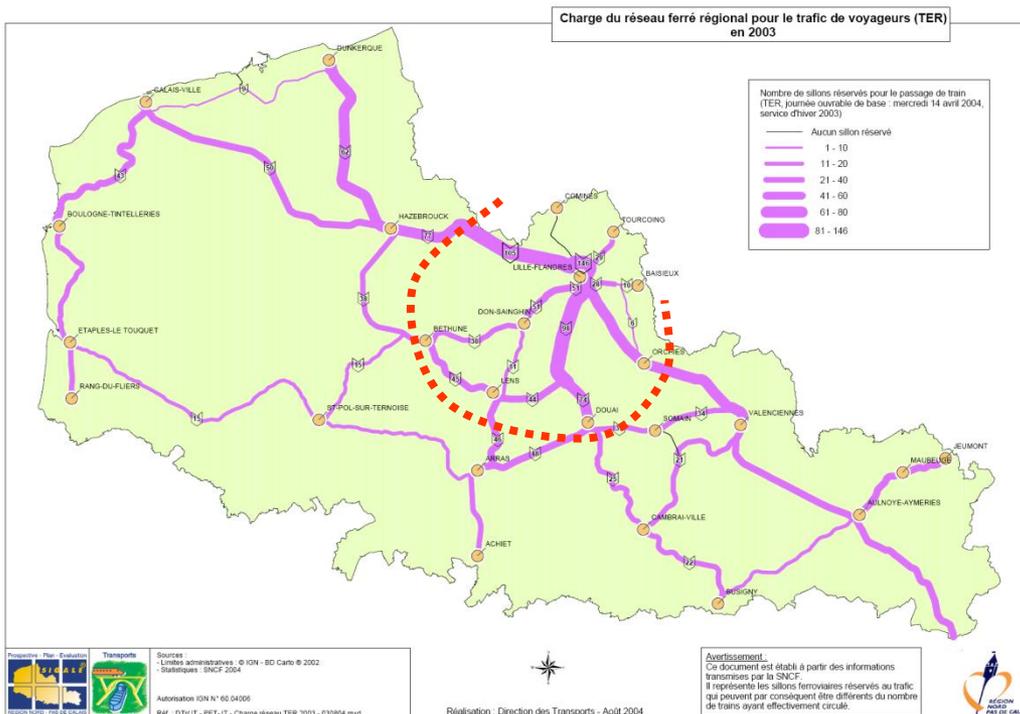
(parties française et belge)

Eclairer/clarifier les correspondances entre les différents enjeux territoriaux et l'évolution prévue des réseaux de transport est une démarche très utile pour faire progresser les projets



***Acteurs (région – communauté urbaine – ville de Lille)***  
***organisation des réseaux ferrés et enjeux territoriaux***

# L'acteur Région : Échelle de la région métropolitaine et potentiel ferroviaire dans le Nord-Pas-de-Calais



Un réseau ferré dense et bien équipé

Un réseau ferré inégalement occupé :

Composé de 3 axes principaux :

- vers le littoral (*Armentières, Dunkerque*) ;
- vers l'est (*Orchies, Valenciennes*)
- vers le sud (*Douai, Lens*)

Axes moins occupés :

- internes à la CUDL (*concurrence VAL vers Tourcoing ou Villeneuve d'Ascq*)
- vers le sud-ouest (*Béthune/Lens via Don Sainghin*)

Enjeu du rôle métropolitain du rail

- sur les services (*radiaux/tangentiels/rocade*)
- sur les fréquences (*cadencement*)
- sur les points d'arrêts (*articulation avec les projets stratégiques métropolitains*)
- sur la tarification (*intégration - billettique*)
- sur la communication (*plans de réseaux - information multimodale*)

# L'acteur Région : SRTM - « le TER épine dorsale de la mobilité régionale »

## 4 Objectifs du SRTM

(Approuvé en 2013)

Améliorer l'accès à la métropole lilloise

Affirmer la multipolarité hiérarchisée régionale

Favoriser l'intégration de l'aire métropolitaine

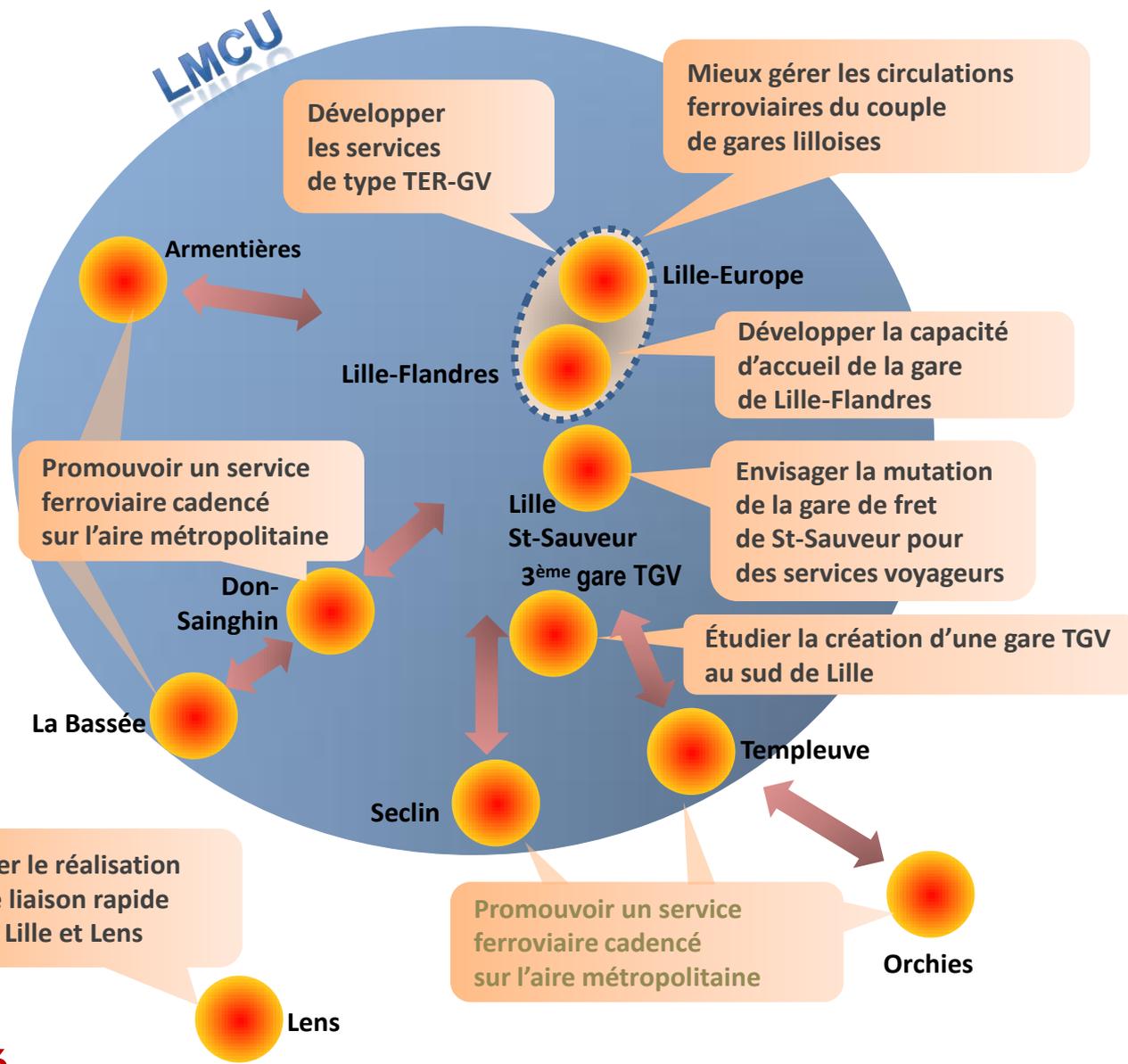
Assurer la continuité des services de transport

### Création du SMIRT

- Coordination de l'offre
- Information multimodale
- Intégration tarifaire

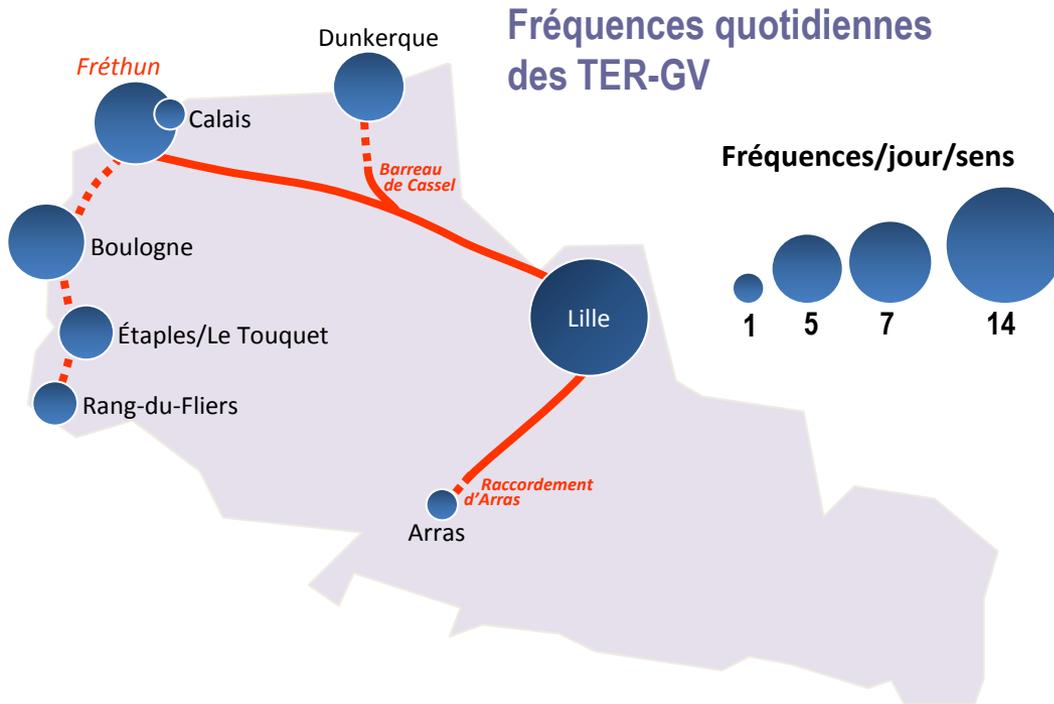
Mesure

Pôle d'échange ciblé

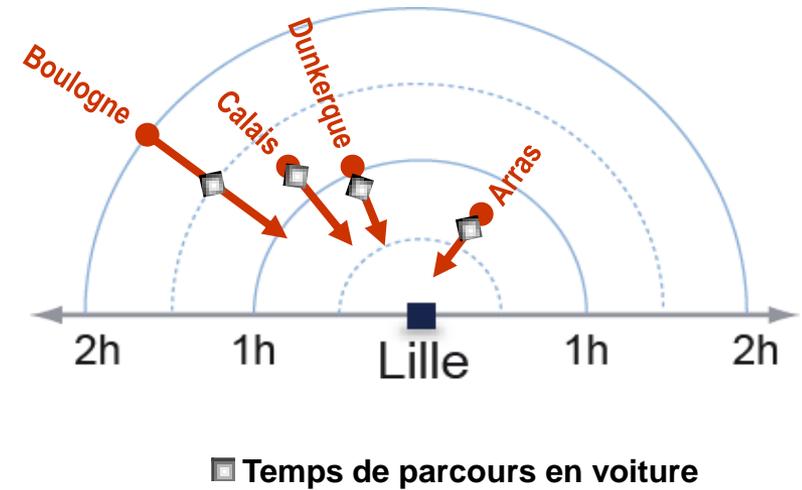


# Le TER-GV : contraction espace/temps et complexification de « l'espace nodal » lillois

[en temps : Lille-Dunkerque (TER-GV) = Lille-Tourcoing(en VAL)]



TER-GV et contraction de l'espace-temps vers Lille



**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'1 heure de Lille

(temps symbolique de la liaison Paris-Lille)

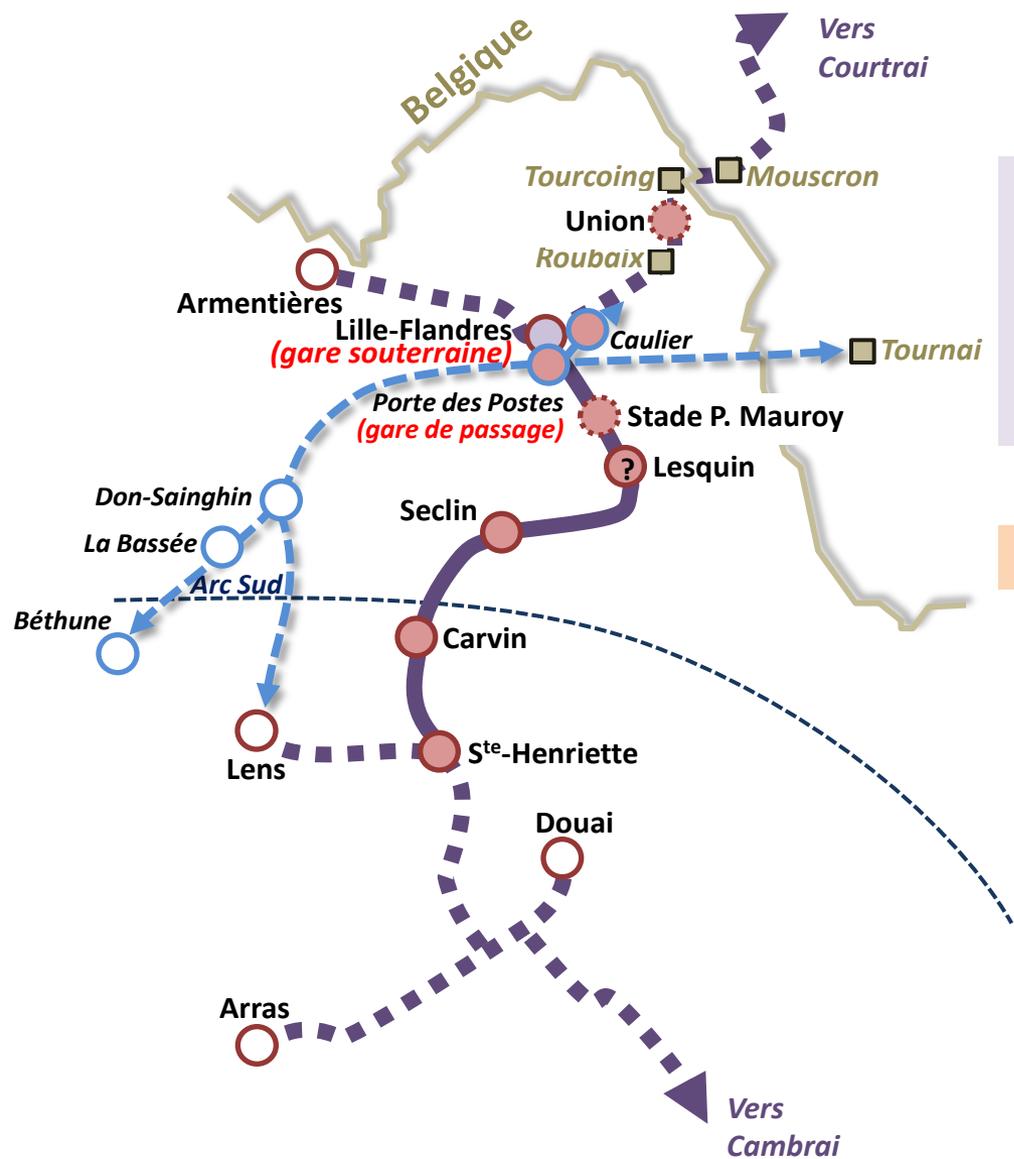
➔ TER-GV = instrument pour parvenir à cet objectif

➔ **Complexification du pôle d'échanges des gares de Lille** :

- Initialement : Lille-Europe = international (Eurostar) [+ national (intersecteur)]

- Aujourd'hui : Lille-Europe = international (Eurostar) + national (intersecteur + Paris/Lille) + régional (TER-GV)

# L'acteur Région : tracé à l'étude du projet d'infrastructure ferroviaire entre Lille et Hénin-Beaumont



## Meilleur temps de parcours

	Prévus	Actuels
Lille-Hénin :	21 mn	22 mn
Lille-Armentières :	11 mn	12 mn
Lille-Tourcoing :	12 mn	14 mn
Lille-Douai :	32 mn	19 mn
Lille-Lens (via Libercourt) :	33 mn	35 mn
Lille-Arras :	36 mn	33 mn

Fréquences : 5 mn en heure de pointe (12 trains/h)

Lille-Lens (via Don-Sainghin) : 33 mn (sans arrêt intermédiaire)

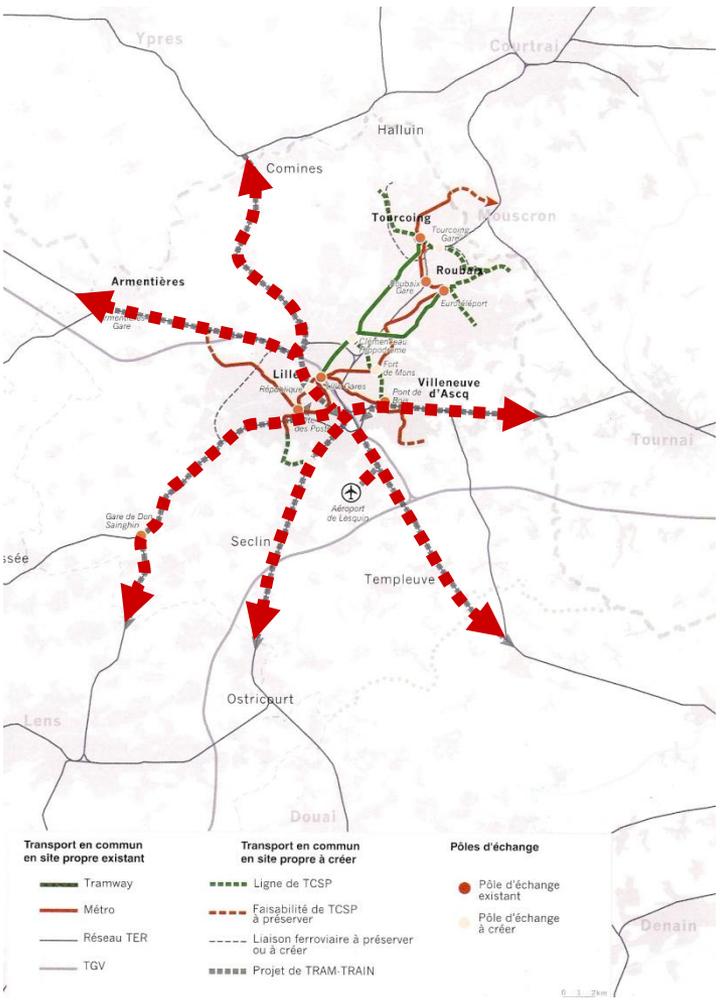
- Infrastructure nouvelle
- Infrastructure existante
- Gare existante
- Gare nouvelle
- Gare réaménagée
- Arrêt
- Alternative utilisant en tangentielle des infrastructures existantes aménagées

**D'une logique radiale à une logique traversante de Lille**

# L'acteur LMCU/MEL : réseaux ferrés métropolitains du Schéma directeur (2002) : utilisation de l'étoile ferroviaire : des ambitions aux réalisations

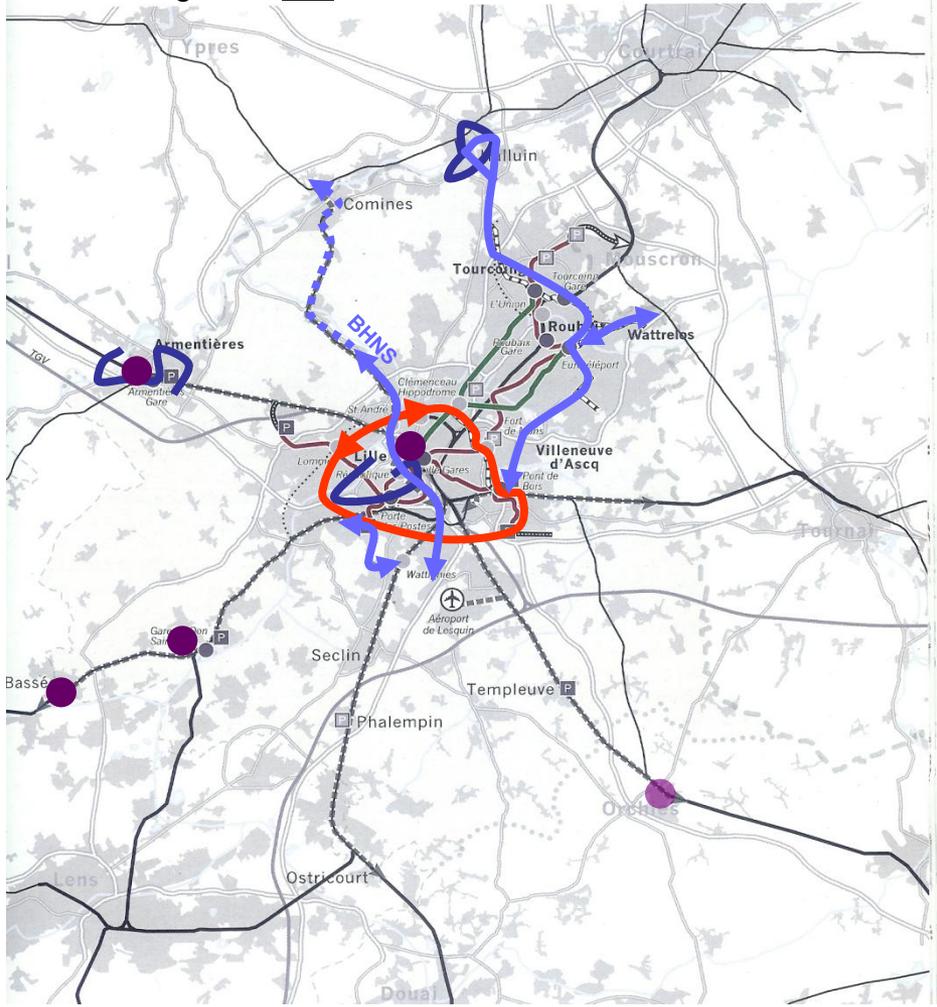
Le réseau existant de transports urbains ferrés  
**2 lignes de VAL + 1 vieux tramway modernisé**

Le projet au SD (2002) :  
 un important **réseau de tram-train** (horizon 2015)  
 valorisant l'étoile ferroviaire



## Les réalisations en 2014

- Lignes 1, 2, 3 et 4 : **Bus** à Haut Niveau de Service
- Citadine : Liaisons bus internes : Lille, Halluin, Armentières
- Aménagement de plusieurs pôles d'échanges TER/VP/TCU
- Corolle : ligne de bus de rocade en 1<sup>ère</sup> couronne lilloise



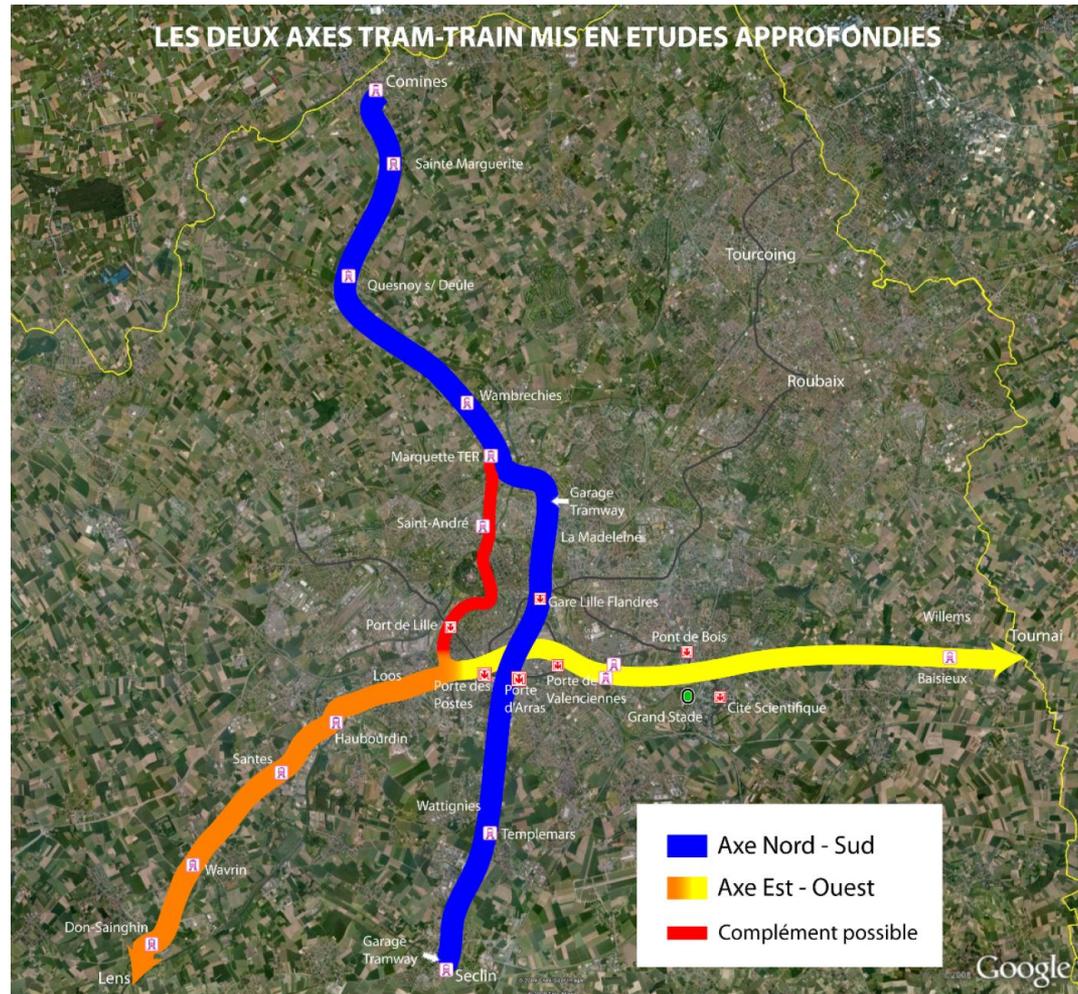
# L'acteur LMCU/MEL : territoire des réseaux et planification

Délibération 2009 de LMCU

*Remise en question du Schéma directeur de 2002*

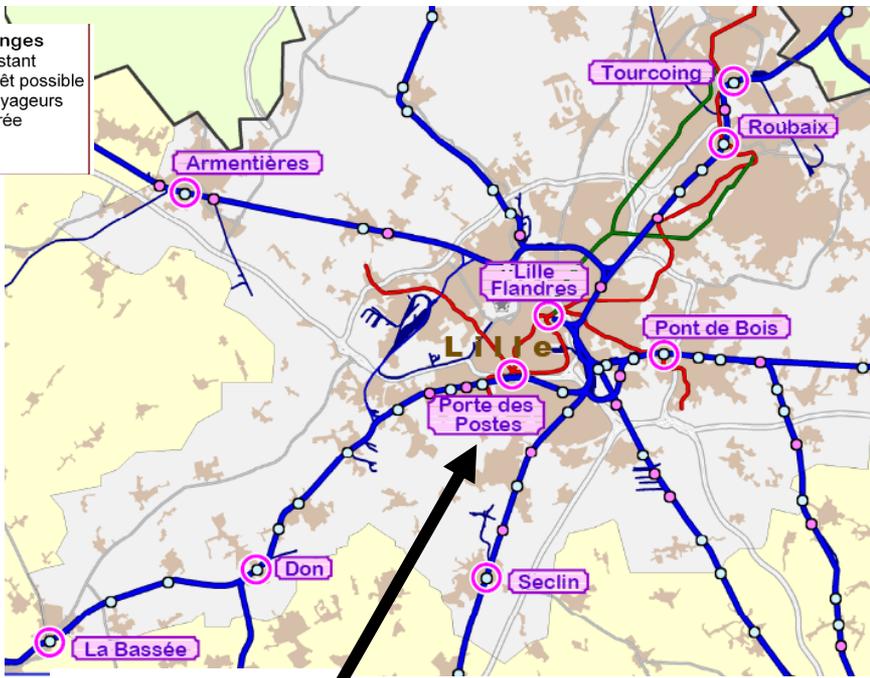
*Vers un développement de relations tangentielles lilloises*

*(Projet Tram-train aujourd'hui ajourné)*



# Les priorités communautaires à l'épreuve de celles d'autres territoires de projets

○ Pôle d'échanges  
○ arrêt TER existant  
○ tram train, arrêt possible  
— voie ferrée voyageurs  
— autre voie ferrée  
— métro  
— tramway



## Renforcer l'offre du métro

- Rénovation de la station « gare Lille-Flandres » (PE majeur)
- Doublement des rames VAL sur la ligne 1
- Prolongement sud du VAL vers « Eurasanté »

## Faciliter le passage d'un mode de transport à l'autre

- Aménager des pôles d'échanges :  
 Armentières – Don-Sainghin  
 La Bassée – Seclin – Pont de Bois
- Créer un pôle d'échanges à la Porte-des-Postes
- Redimensionnement/création de parcs-relais

Site privilégié d'une nouvelle porte d'entrée sur Lille

## Affirmer le rôle urbain du train

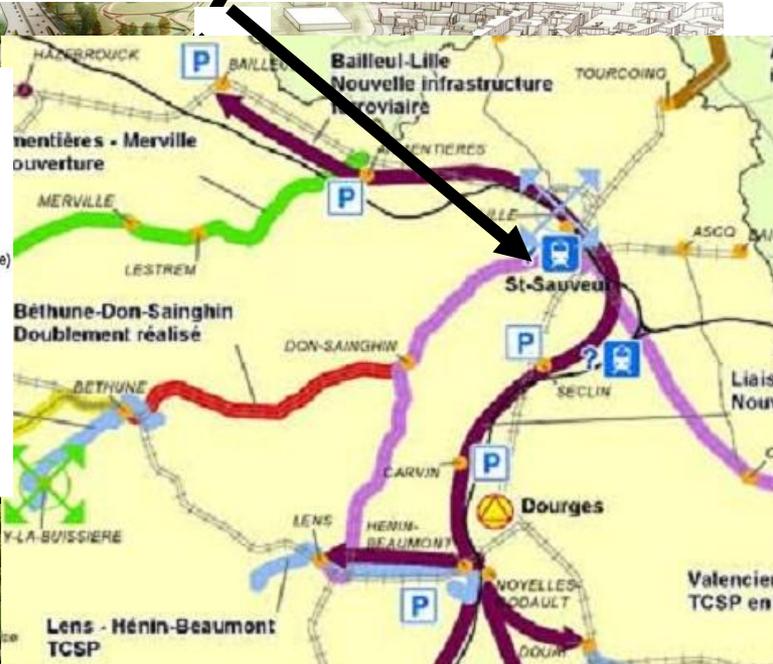
- Tram-train :  
 - Axe Nord-Sud (Comines/Seclin)  
 - Axe sud-ouest/Est (Don-Sainghin/Baisieux via la Porte-des-Postes)



**Légende**

**Projets d'infrastructures et de services**

- Création de nouvelles infrastructures ferroviaires
- Amélioration des performances
- Projet réalisé entre 2006 et 2011
- Electrification
- Etude - Réouverture / Mise en service
- Mise en place de TCSP (Transport en Commun en Site Propre)
- Amélioration des liaisons internationales
- Création de nouvelles gares
- Création de nouveaux services à grande vitesse
- Création de nouveaux points de rabattement
- Amélioration de la desserte ferroviaire des ports
- Connexion aux autoroutes ferroviaires
- Etude et amélioration des services de transport d'un territoire
- Aménagement du grand contournement fret



## LMCU/Région : Convergence :

- Des pôles d'échanges de rabattement/intermodalité en lisière de la communauté urbaine
- Une nouvelle porte d'entrée sur Lille

Cohérence des choix LMCU/villégiés

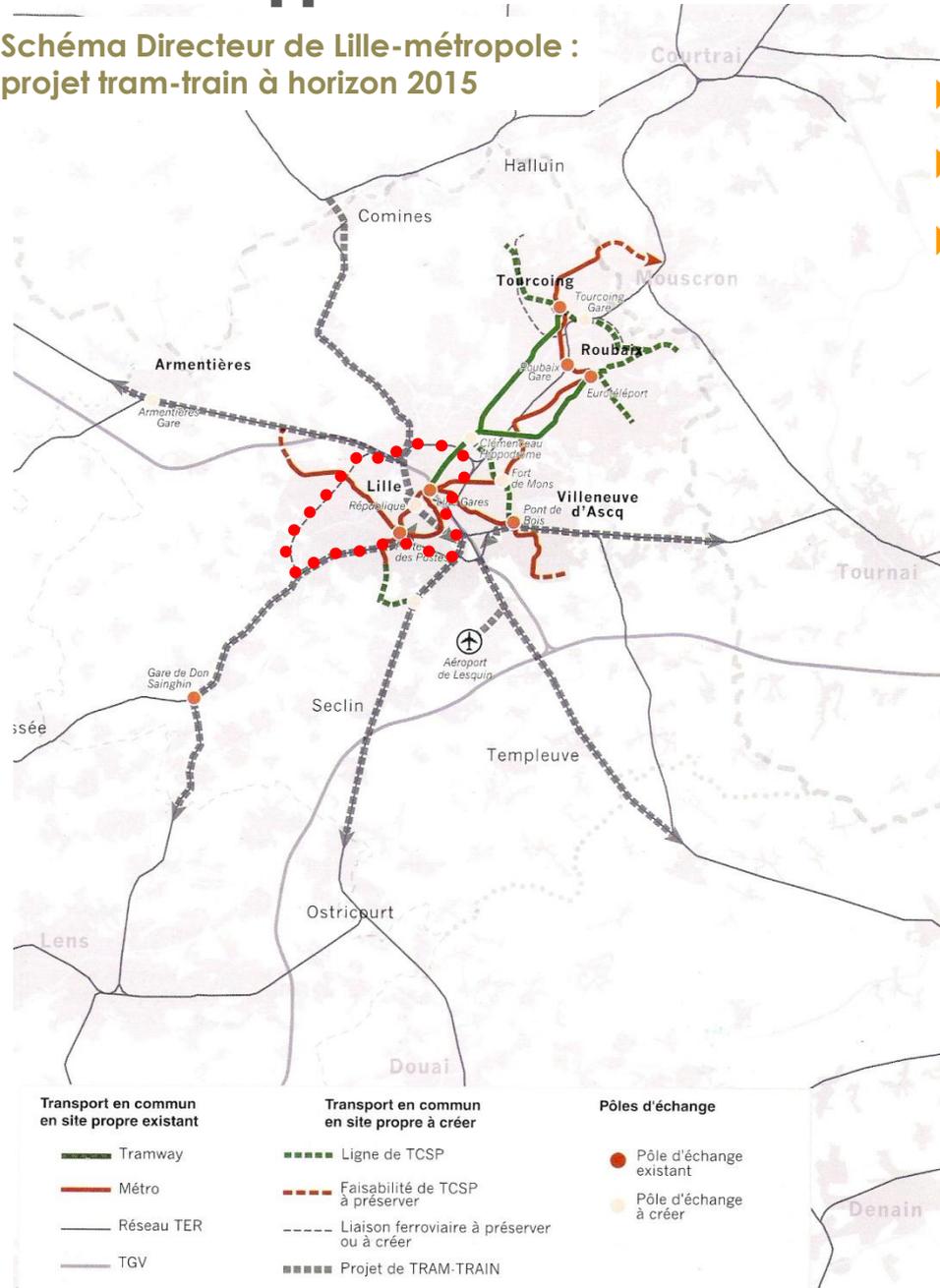
## Divergence :

- Le site du pôle d'échange lillois

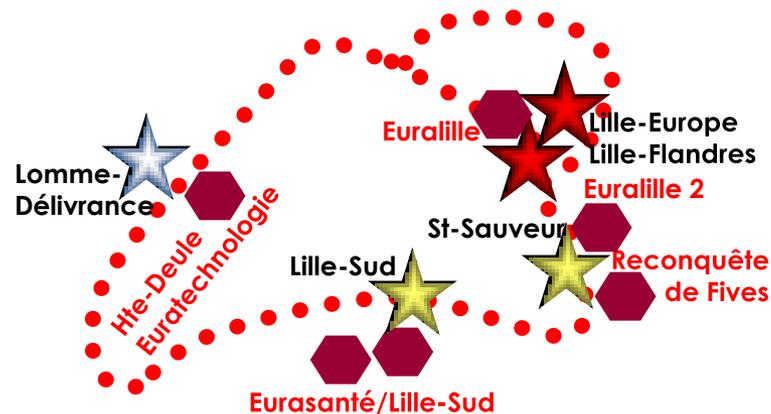
Extrait de la carte :  
 Infrastructures et services de transports ferroviaires à l'horizon 2020-30 (SRTM Nord-Pas-de-Calais, 2013)

# L'acteur ville de Lille : territoire des réseaux et planification opportunités urbaines et anneau ferroviaire lillois

Schéma Directeur de Lille-métropole : projet tram-train à horizon 2015

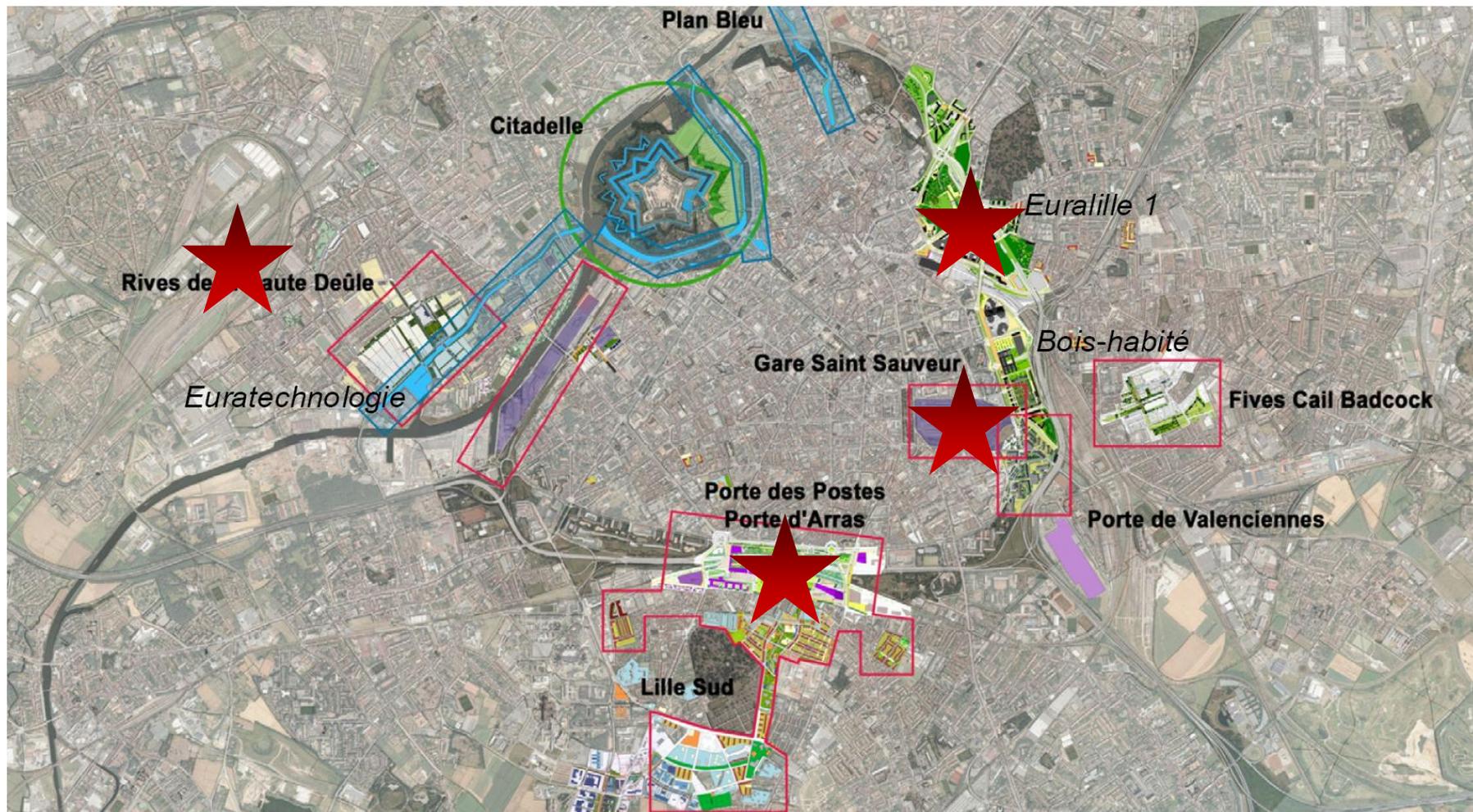


- ▶ Concentration des réseaux (espace nodal)/projet
- ▶ Desserrement des projets urbains lillois stratégiques
- ▶ Opportunités pour réajuster pôles/noeuds



- ★ Gares voyageurs majeures
- ★ Ancienne gare
- ★ Gare fret à activité réduite
- ◆ Projets urbains lillois stratégiques

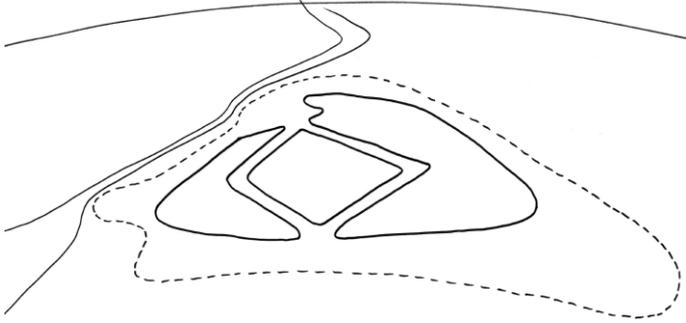
# Le projet urbain de Lille



Sites à potentiel ferroviaire

# Groupe de réflexion « Lille 3000 » équipe KCAP : Intra-ring + Extra-ring

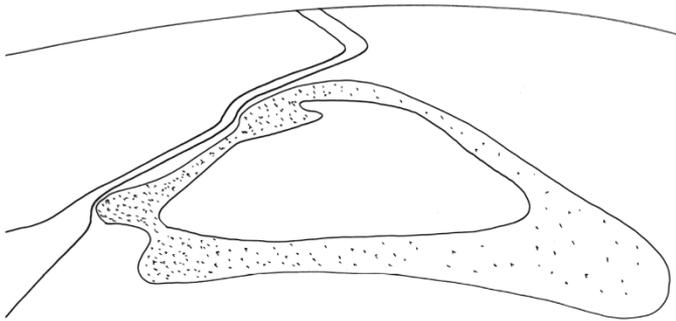
## ➤ Intra-ring



Renforcer le cœur métropolitain  
L'aménagement de la boucle des 4 boulevards  
(5,5 km de long) renforcerait efficacement le maillage urbain



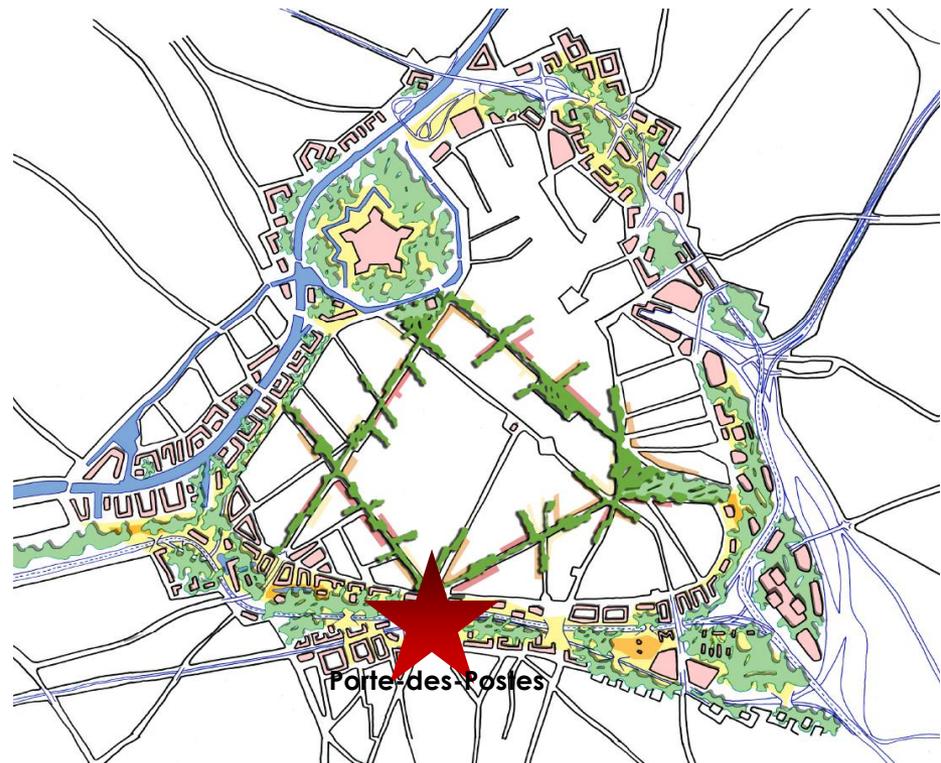
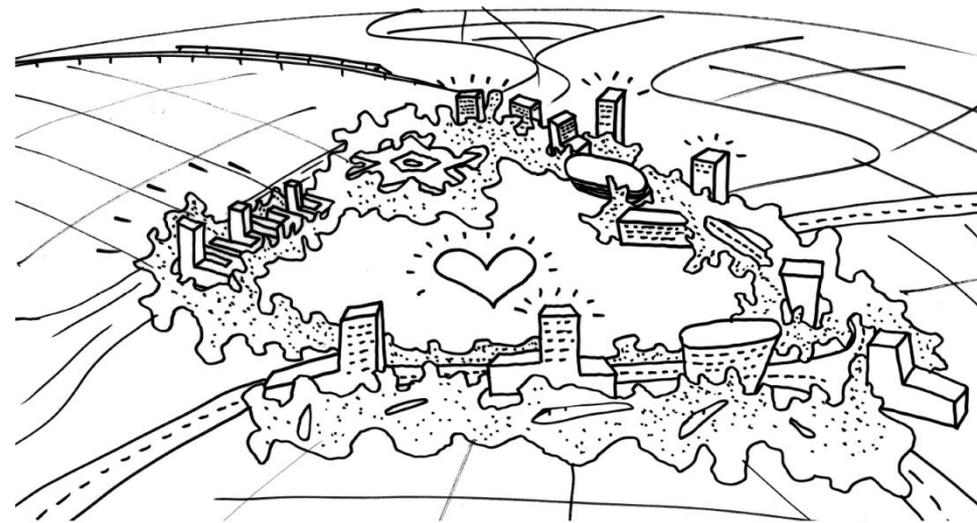
## ➤ Extra-ring



Compléter les opérations récentes et les accompagner  
(Euralille, Euratechnologie, Eurasanté) sous forme d'un ring continu



# KCAP : Eura-ring (Intra-ring + Extra-ring)



 Principal site à potentiel ferroviaire et intermodal articulant intra et extra ring

***Convergences/divergences  
et espaces de mise en scène des questions stratégiques***

# Convergences et divergences dans les options privilégiées par les collectivités

## Les dispositifs de planification (problème de temporalité)

**SD** (adopté en 2002) /  
**PDU** (1<sup>er</sup> PDU adopté en 2000 –  
2<sup>ème</sup> PDU adopté en 2011)



**Lancement du SCOT  
de Lille Métropole en 2009**  
(SD approuvé en 2002)

**SRADT/ SRT(M)**  
(1<sup>ers</sup> adoptés en nov. 2006  
2<sup>èmes</sup> en approuvés en 2013)

## Mode de transport ferré de référence

	TER	Tram-train	VAL	tramway
Région	++	-	-	-
LMCU	-	+	++	-
Ville de Lille	-	+	+	++

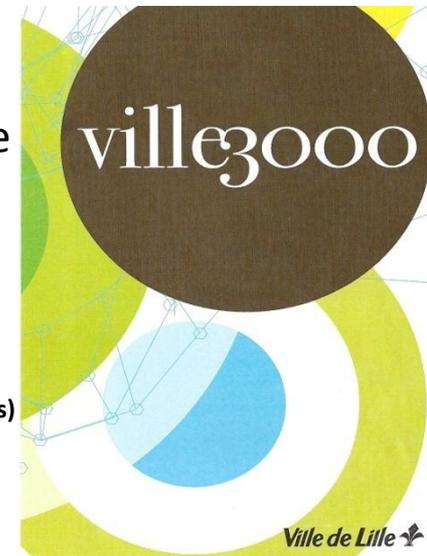
- ++ Mode principal de référence
- + Mode secondaire de référence
- Mode de référence mineur

Collectivité affaiblie dans le contexte métropolitain lillois : le Conseil général  
(retrait du Syndicat Mixte – mais participation au financement de PE)

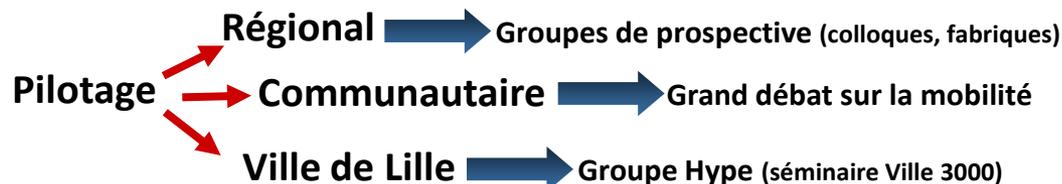
## Sites de référence pour une nouvelle porte d'entrée lilloise

	Lille Flandres	St-Sauveur	Porte-des -Postes
Région	++	+	-
LMCU	++	-	+
Ville de Lille	++	-	++

- ++ Pôle principal de référence
- + Pôle secondaire de référence
- Pôle mineur

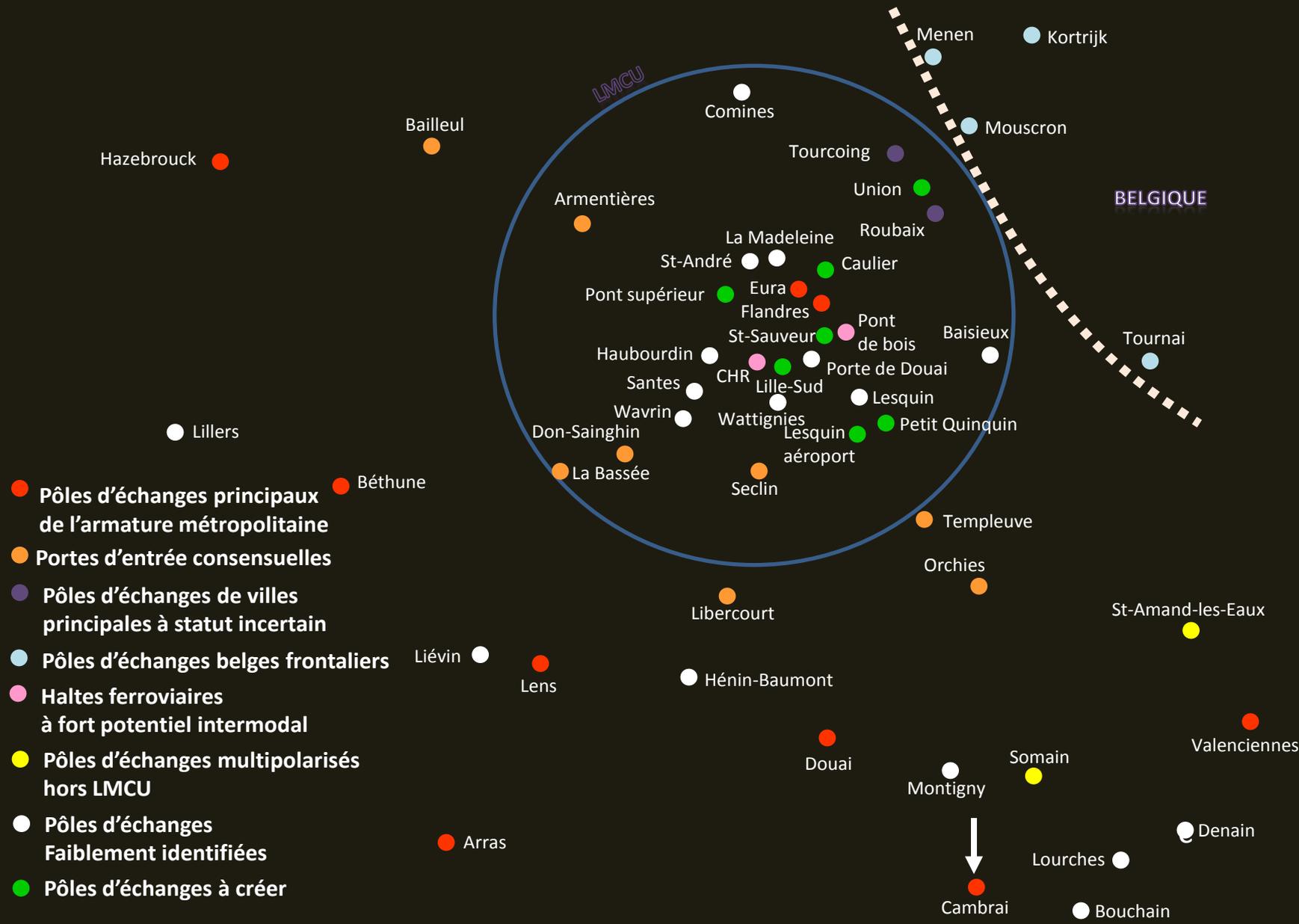


Complexité accrue des processus décisionnels :  
multiples espaces  
de mise en scène  
des questions  
stratégiques

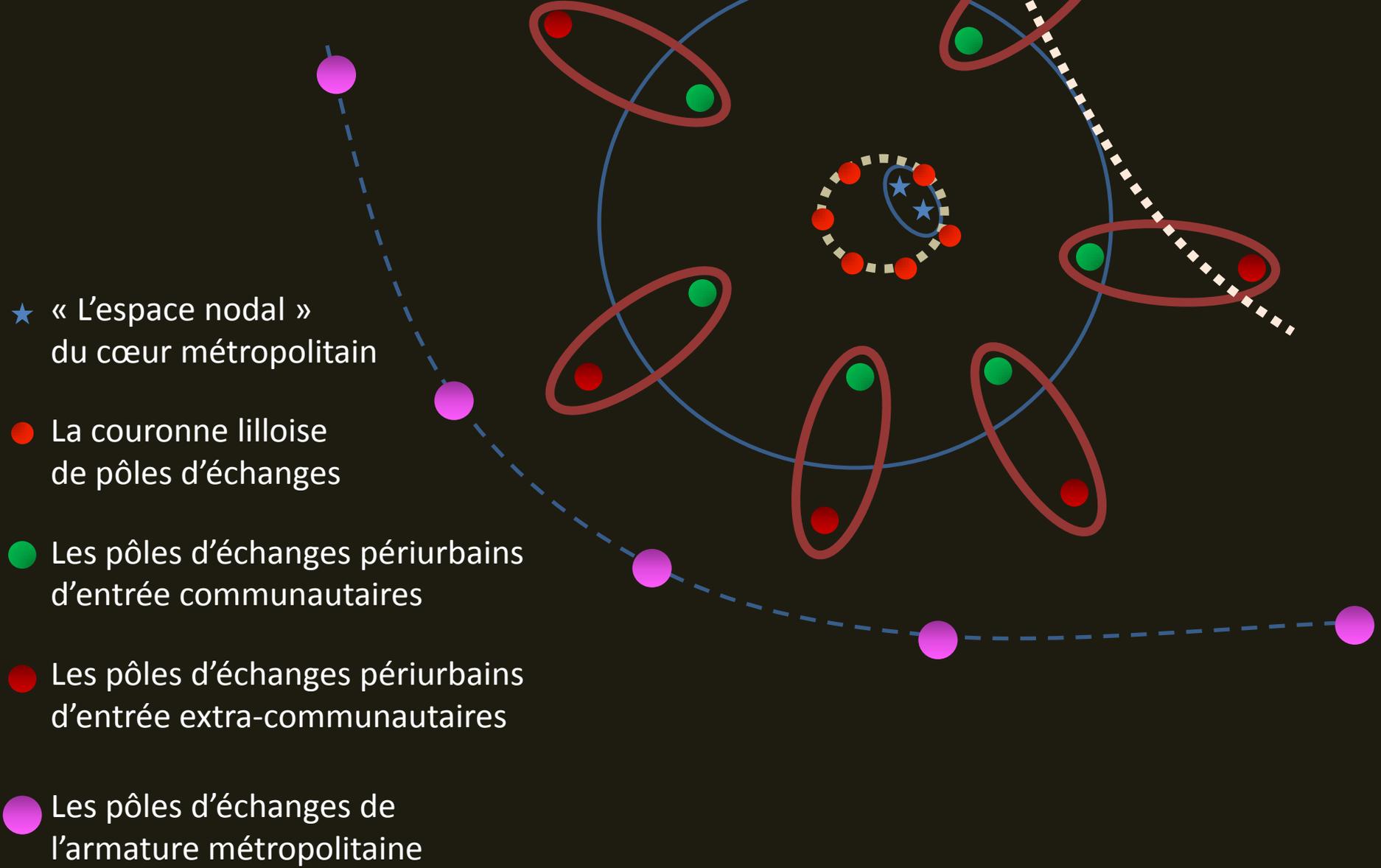




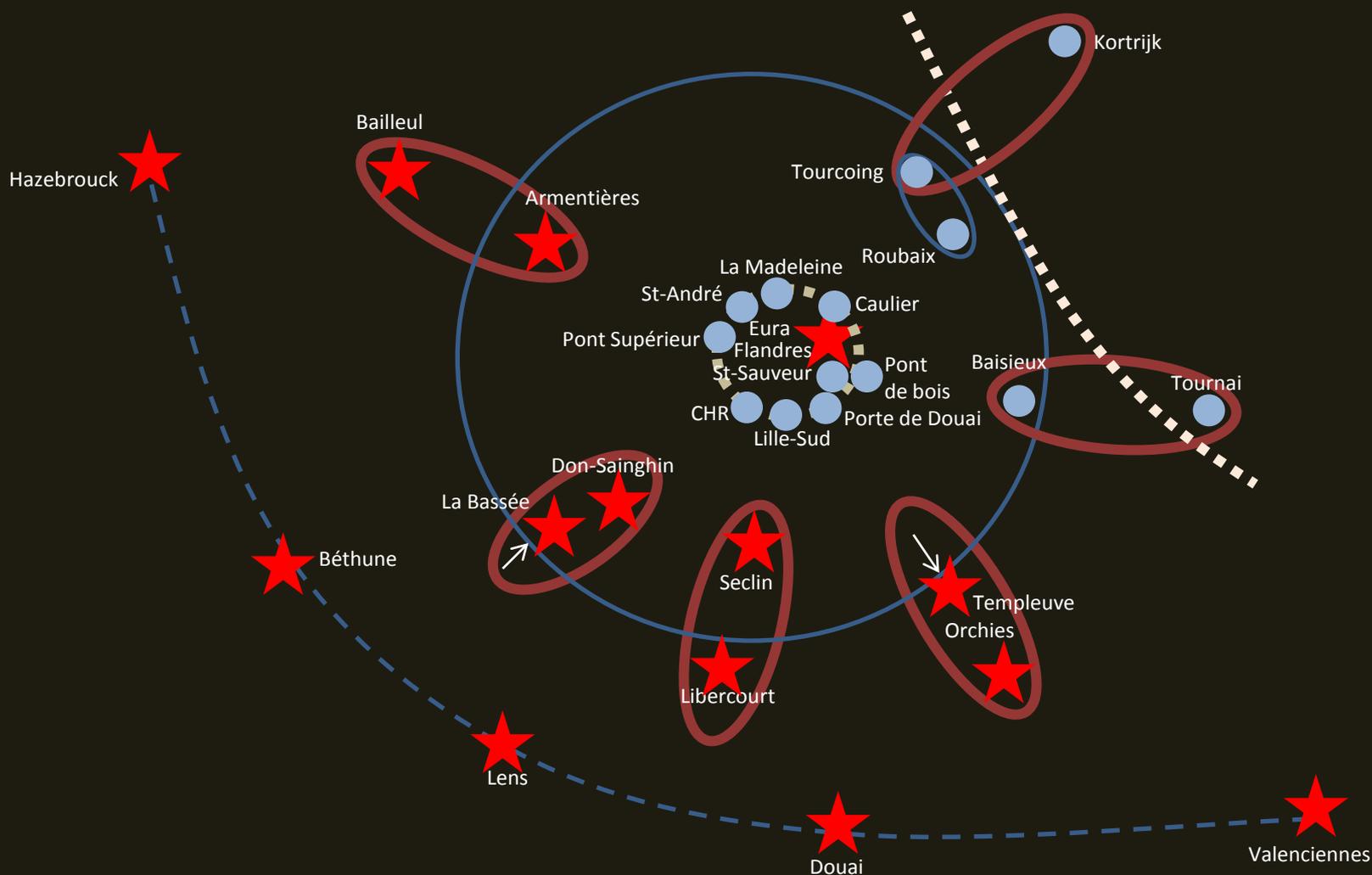
# Les pôles d'échanges métropolitains lillois comportant un accès TER : Importance des sites répertoriés (50) et diversité des statuts



# Schématisation de l'organisation spatiale des pôles d'échanges métropolitains lillois comportant un accès TER



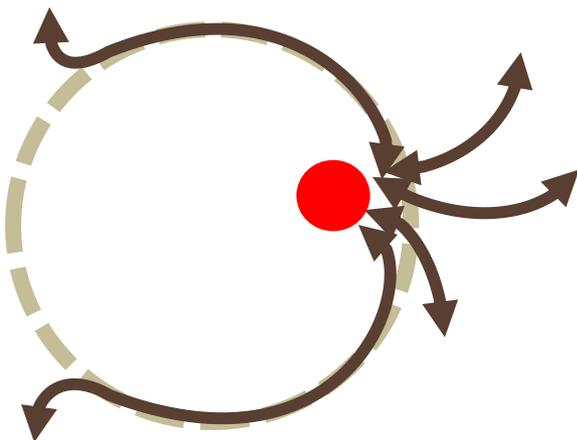
# Convergence et divergence des acteurs sur les différents pôles d'échanges comportant un accès TER



-  Soutien collectif et convergence des acteurs
-  Soutien faible / divergence des points de vue

# Une question majeure : le statut de la ceinture ferroviaire : Former la « communauté de l'anneau » ?

## Radial

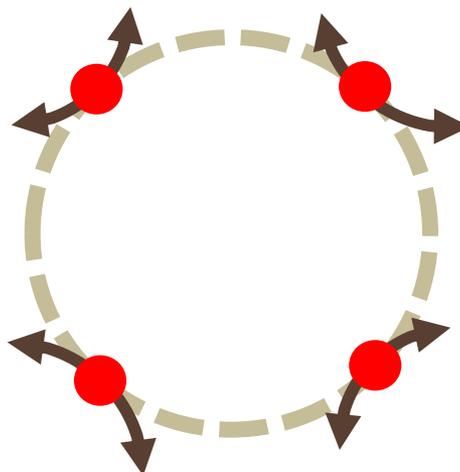


- Ceinture = « *effet tunnel* »
- Logique de **rabattement** sur :
  - Une centralité urbaine unique
  - Un pôle d'échanges majeur, très bien connecté à toutes les échelles du territoire



**Limiter** au maximum  
les pôles d'échanges  
sur la ceinture ferroviaire

## Tangentiel

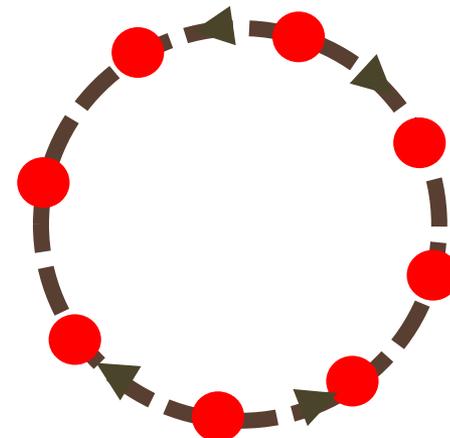


- Ceinture = *interface métropolitaine*
- Logique de **maillage** :
  - Nouvelles relations métropolitaines directes :
    - Ne passant pas systématiquement par une centralité unique
    - Pouvant être associées à des projets urbains lillois en cours,
    - Connectées aux TCU (dont VAL/tram/BHNS)



**Sélectionner**  
quelques pôles d'échanges  
sur la ceinture ferroviaire

## Rocade



- Ceinture = « *ligne de vie* »
- Logique de **cabotage** :
  - Revitalisation de friches et terrains mutables le long ou à proximité de l'axe
  - Élément unificateur d'un tissu urbain hétérogène
  - Amélioration des liaisons inter-banlieues



**Ouvrir** le plus grand nombre  
possible de pôles d'échanges  
sur la ceinture ferroviaire