

Magische Triangle driehoek of magique ou zwart gat? trou noir?

Twintig jaar
hogesnelheids-
trein in Rijsel en
Nord-Pas-de-Calais

Vingt ans de
TGV à Lille et
dans le Nord-
Pas-de-Calais

Trein TGV Nord-Europe, station Lille-Europe, zakenwijk Euralille: deze benamingen alleen al tonen aan hoe groot de ambitie van Rijsel was om zich met de komst van de hogesnelheidstrein in 1993 als een Europese metropool op de kaart te zetten. En dat had niet enkel te maken met de euforie van “Europa’92” en de afschaffing van de Europese binnengrenzen. Vanaf het begin was de TGV Nord meer dan alleen een binnenlands project tussen Parijs en Nord-Pas-de-Calais, het ging ook om een internationale verbinding richting Engeland, via de Kanaaltunnel, en richting België. Twintig jaar later echter worden de groeiende aantrekkingskracht van

Christophe Boval

TGV Nord-Europe, gare Lille-Europe, quartier d'affaires Euralille : à elles seules déjà, ces appellations illustrent la grande ambition de Lille de se positionner, avec le lancement du TGV en 1993, comme une métropole de dimension européenne. Cet objectif ne s'inscrivait pas uniquement dans la foulée de l'euphorie suscitée par l'initiative « Europe '92 » et par la suppression des frontières internes de l'Union européenne. Dès le départ, le TGV Nord était plus qu'un projet de liaison intérieure entre Paris et le Nord-Pas-de-Calais. Il s'agissait aussi d'une liaison internationale, d'une

Londen, de hogesnelheidslijnen naar Amsterdam en Keulen en de naderende concurrentie op het spoor een bedreiging voor de positie van Rijsel als Europese draaischijf in het hogesnelheidsverkeer.

De TGV (*Train à Grande Vitesse*) is de afgelopen twintig jaar zowel katalysator als symbool geweest van de metamorfose die de Rijselse regio heeft weten te realiseren. Aanvankelijk wilden de plannenmakers van de Franse spoorwegen de hogesnelheidslijn ver weg houden van de Rijselse agglomeratie, met slechts in de verre periferie van Rijsel een halte op de lijn naar Brussel of naar Londen. Alleen binnenlandse TGV-treinen zouden via een

verbindingsspoor tot in het centrum van Rijsel rijden. Maar de Rijselse *decision makers* begrepen welke unieke kans de hogesnelheidsstrein hen bood om de ligging in het midden van “de magische driehoek” Londen-Parijs-Brussel optimaal te benutten.

De toenmalige burgemeester en gewezen Frans premier Pierre Mauroy heeft hemel en aarde bewogen om ervoor te zorgen dat het nieuwe TGV-station Rijsel niet ergens in de ruime omgeving kwam te liggen, maar in het centrum van de stad, vlakbij het bestaande station dat voortaan Lille-Flandres zou heten. Bovenop het nieuwe station Lille-Europe werd een nieuwe wijk gebouwd, Euralille, om Europese hoofdkantoren van

part, en direction de l'Angleterre via le tunnel sous la Manche et, d'autre part, en direction de la Belgique. Vingt ans plus tard, l'attractivité croissante de Londres, les liaisons TGV vers Amsterdam et Cologne, et l'ouverture imminente à la concurrence du transport ferroviaire mettent en danger la position de Lille comme plaque tournante du trafic TGV.

Au cours des vingt dernières années, le TGV (train à grande vitesse) a été à la fois le catalyseur et le symbole de la métamorphose que la région lilloise a su réaliser. Dans un premier temps, les planificateurs de la SNCF voulaient que la ligne à grande vitesse passe loin de l'agglomération lilloise, ne prévoyant,

dans la lointaine périphérie de Lille, qu'un seul arrêt sur la ligne desservant Bruxelles ou Londres. Seuls les trains TGV de trafic intérieur amèneraient les voyageurs, via une voie de raccordement, au centre de Lille. Mais les décideurs lillois prirent vite conscience de l'opportunité unique que leur offrait le TGV de rentabiliser au maximum l'emplacement de leur ville au centre du « triangle magique » Londres-Paris-Bruxelles.

Pierre Mauroy, à l'époque maire de Lille et ancien Premier ministre, a fait alors des mains et des pieds pour obtenir que la nouvelle gare TGV ne soit pas implantée quelque part dans la vaste périphérie de sa ville mais au centre, tout près de la gare existante,

multinationals aan te trekken. De renovatie van het Palais des Beaux-Arts en van de Opéra versterkten tegelijk de culturele uitstraling, bekroond met de titel Lille 2004, Europese hoofdstad van Cultuur. Het oude, verloederde stadsdeel Vieux-Lille werd tot een hippe winkel- en uitgaansbuurt omgetoverd. Kortom, de komst van de hogesnelheidstrein paste in een ruimere strategie om Rijsel en omgeving uit het grijze, industriële verleden los te trekken en te transformeren tot metropool met internationale uitstraling, gericht op hoogwaardige dienstverlening.

In welke mate die transformatie al is gelukt, is voer voor discussie en niet direct de opzet van deze bijdrage.

De kantoren van Euralille worden nauwelijks of niet ingenomen door buitenlandse multinationale ondernemingen, maar door filialen van grote nationale groepen (AG2R, Gan, Cetelem, ...) of door openbare bedrijven en overheden (SNCF, EDF, Conseil Régional van Nord-Pas-de-Calais, ...). In tegenstelling tot de internationale zakenlui hebben de buitenlandse toeristen wel de weg naar Rijsel gevonden. Toch blijft het zogeheten grenseffect stevig overeind. Het aantal reizigers naar en van Parijs (een kleine 5 miljoen per jaar) bedraagt tien keer zo veel als naar en van Londen of naar en van Brussel. In Rijsel nemen meer mensen de TGV naar Lyon dan de Eurostar naar Londen, hoewel de

appelée dorénavant Lille-Flandres. Au-dessus de la nouvelle gare Lille-Europe fut construit un nouveau quartier, Euralille, destiné à accueillir les sièges européens d'entreprises multinationales. Dans le même temps, la rénovation du Palais des Beaux-Arts et de l'Opéra allait intensifier le rayonnement culturel de la ville, ce qui lui valut le titre de « Lille 2004, capitale européenne de la culture ». Le Vieux-Lille, autrefois un quartier délabré, fut transformé en un lieu huppé, doté de nombreux commerces et offrant de multiples possibilités de détente et de sorties. Bref, la mise en service du train à grande vitesse s'inscrivait dans une stratégie plus vaste, visant à

84 extraire Lille et sa région de

la grisaille de leur passé industriel et à les transformer en une métropole au rayonnement international, prestataire de services de haut niveau.

Dans quelle mesure cette transformation a-t-elle déjà été menée à bien? Voilà une question dont on peut débattre mais qui n'entre pas dans le cadre du présent article. Une chose est sûre : les bureaux d'Euralille ne sont pas ou quasiment pas occupés par des multinationales étrangères mais par des filiales de grandes sociétés françaises (AG2R, Gan, Cetelem,...) ou par des entreprises ou administrations publiques (SNCF, EDF, Conseil régional du Nord-Pas-de-Calais,...). Contrairement aux hommes d'affaires internationaux, les touristes étrangers

reistijd naar de Britse hoofdstad de helft korter is.

Het zou oneerlijk zijn op basis van die cijfers Rijsel af te doen als een veredelde voorstad van Parijs, maar het kan niet worden ontkend dat de internationale dimensie van Rijsel vrij fragiel is, zeker nu de bediening

van Rijsel door de Eurostar tussen Brussel en Londen minder vanzelfsprekend dreigt te worden. Sinds de opening van de Kanaaltunnel in 1994 rijden Eurostar-treinen tussen Londen en Parijs zonder tussenstop in Rijsel, en tussen Londen en Brussel met een halte in Lille-Europe.



ont, eux, trouvé le chemin de Lille. N'empêche que ce qui est communément appelé « l'effet frontière » persiste. Les personnes se rendant à Paris ou partant de la capitale française (quelque 5 millions par an) sont dix fois plus nombreuses que celles qui vont à Londres ou à Bruxelles et vice-versa. À Lille, les voyageurs sont plus nombreux à prendre le TGV pour Lyon que l'Eurostar pour

Londres, bien que le temps de parcours vers la capitale anglaise soit moitié moins long.

Sur la base de ces chiffres, il serait malhonnête de rabaisser Lille au rang d'une ville en quelque sorte « labellisée » de la banlieue parisienne. Toutefois, l'on ne saurait nier que sa dimension internationale est assez fragile, d'autant qu'à l'heure actuelle la desserte de Lille par l'Eurostar entre

Aanvankelijk haalde Eurostar lang niet de verhoopte commerciële resultaten, onder meer wegens exploitatieproblemen in de Kanaaltunnel en de lange reistijd van meer dan drie uur bij gebrek aan een hogesnelheidslijn op Brits grondgebied. In die omstandigheden was het tijdverlies van een stop in Rijsel te verwaarlozen en waren de extra reizigers die er opstapten, meer dan welkom.

Maar sinds november 2007 wordt tot in Londen tegen hoge snelheid gereden, waardoor de snelste reistijd Brussel – Londen 1u51 bedraagt en Parijs-Londen 2u15. Met dergelijke reistijden kan de Eurostar ook veeleisende zakenreizigers en diplomaten aanspreken die voordien toch vaak

nog het vliegtuig vanuit Brussel of Parijs verkozen. De reistijd is een doorslaggevend argument geworden in de concurrentiestrijd met de luchtvaartmaatschappijen, waardoor het commerciële nut van een tussenstop in Rijsel betwijfeld wordt.

En de commerciële logica is de enige die telt, zeker sinds in 2009 het internationale passagiersvervoer per trein in de Europese Unie open staat voor concurrentie. Voorlopig is in de praktijk van die concurrentie op het spoor nog niet veel te merken, onder meer door de huidige economische crisis, maar het is ongetwijfeld slechts een kwestie van tijd voordat ook andere spoorwegmaatschappijen naar Londen gaan sporen. De

Londres et Bruxelles semble ne plus s'imposer comme une évidence. Depuis l'ouverture du tunnel sous la Manche en 1994, les trains Eurostar circulent entre Londres et Paris sans arrêt à Lille et entre Londres et Bruxelles avec arrêt à Lille-Europe. Au début, la société Eurostar était loin d'obtenir les résultats commerciaux escomptés, notamment en raison de problèmes d'exploitation dans le tunnel sous la Manche et à cause de la durée du trajet (plus de trois heures), due à l'absence d'une ligne TGV sur le territoire britannique. Dans ces circonstances, la perte de temps causée par un arrêt à Lille était négligeable et les voyageurs supplémentaires qui y prenaient le train étaient accueillis à bras ouverts.

Toutefois, depuis novembre 2007, l'Eurostar circule à grande vitesse jusqu'au cœur de Londres et, de ce fait, la durée la plus courte du trajet Bruxelles-Londres est de 1h51, celle du trajet Paris-Londres de 2h15. De telles durées permettent à Eurostar de proposer ses services à des hommes d'affaires et à des diplomates exigeants, habitués autrefois à prendre l'avion au départ de Bruxelles ou de Paris. Le temps de parcours est devenu un argument décisif dans la bataille concurrentielle opposant Eurostar aux compagnies aériennes. Aussi l'intérêt commercial d'une desserte de Lille est-il mis en question.

Et, de fait, la logique commerciale est la seule qui compte, surtout depuis qu'en 2009 le transport ferroviaire de

aantrekkingskracht van Londen is de voorbije jaren sterk toegenomen, met de succesvolle Olympische Spelen in 2012 als voorlopig hoogtepunt, en dankzij de nieuwe hogesnelheidslijnen ten noorden en oosten van Brussel zijn zelfs verbindingen Amsterdam-Londen of Keulen-Londen denkbaar.

De historische oprichters van de Eurostar (de Franse SNCF, de Belgische NMBS en de Britse London & Continental Railways) hebben zich alvast voorbereid en het commercieel samenwerkingsverband dat ze in 1994 aangingen, in 2010 omgesmeed tot een volwaardige, autonome spoorwegmaatschappij. Die nieuwe spoorwegmaatschappij

voyageurs au sein de l'Union européenne a été ouvert à la concurrence. Pour l'instant, celle-ci n'est pas très visible, entre autres en raison de la crise économique, mais ce n'est sans doute qu'une question de temps : d'autres sociétés de chemins de fer mettront bientôt le cap sur Londres. Ces dernières années, l'attractivité de la capitale britannique s'est fortement accrue, portée à son plus haut niveau en 2012 par le succès des Jeux olympiques. Grâce aux nouvelles lignes TGV au nord et à l'est de Bruxelles, même des liaisons Amsterdam-Londres ou Cologne-Londres sont dorénavant envisageables.

87 De toute façon, les sociétés fondatrices de l'Eurostar (la

heeft als opdracht rendabel van en naar Londen te sporen. Hoe meer reizigers tussen Brussel - of in de toekomst misschien tussen Amsterdam of Keulen - en Londen reizen, hoe meer de tussenstop in Rijsel onder druk kan komen te staan. De "magische driehoek" kan dan wel eens een zwart gat worden. Het lijkt geen twijfel dat er de komende jaren meer hogesnelheidsstreinen naar Londen door Lille-Europe zullen rijden, maar of er daar nog evenveel, laat staan meer, halt zullen houden, is veel minder zeker.

Een derde station

Van de strenge Britse douanediensten hoeft Rijsel alvast niet veel

française SNCF, la belge SNCB et la britannique London & Continental Railways) se sont déjà préparées à de telles éventualités. En 2010, elles ont transformé le partenariat, conclu en 1994, en une société de chemins de fer autonome. La nouvelle société a pour objectif de faire circuler, de manière rentable, des trains depuis et vers Londres. Plus le nombre de voyageurs se déplaçant entre Bruxelles – et à l'avenir peut-être entre Amsterdam ou Cologne – et Londres augmente, plus l'arrêt à Lille risque d'être mis en question. Il se pourrait alors que le « triangle magique » devienne un trou noir. Il ne fait aucun doute qu'au cours des prochaines années le nombre de trains à grande vitesse à destination

steun te verwachten. Het Verenigd Koninkrijk maakt zoals bekend geen deel uit van de Schengen-zone en controleert nauwgezet al wie het eiland binnen wil. De tussenstops op weg naar Londen in Rijsel (en Calais) kunnen daarbij een veiligheidsrisico inhouden. In Brussel zouden namelijk reizigers met bestemming Rijsel onzorgvuldig worden gecontroleerd, terwijl ze in werkelijkheid toch niet in Rijsel uitstappen en naar Londen sporen. Een BBC-reportage daarover begin 2012 leidde er zelfs even toe dat de verkoop van Eurostar-tickets tussen Brussel en Rijsel werd stopgezet.

De onzekerheid omtrent de toekomst van de Eurostar-bediening van Rijsel heeft lokale belanghebbenden,

onder impuls van de onvermijdelijke oud-voorzitter van de Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) van Grand Lille, Bruno Bonduelle, ertoe gebracht te ijveren voor een derde Rijsels TGV-station, ten zuiden van de agglomeratie langs de hogesnelheidslijn Parijs-Brussel. De motivatie voor dat project is drievoudig.

Ten eerste is er de verlenging sinds 2009 van de hogesnelheidslijnen naar Amsterdam en Keulen, waardoor de Thalys-treinen Parijs-Brussel-Antwerpen-Rotterdam-Amsterdam en Parijs-Brussel-Luik-Keulen aan aantrekkingskracht en belang winnen. Parijs-Keulen en Parijs-Amsterdam kunnen voortaan in iets meer dan drie uur bereikt worden. Dit benadert

de Londres et passant par Lille-Europe s'accroîtra, mais il est beaucoup moins certain qu'il y en ait autant, voire plus qui s'y arrêteront.

Une troisième gare

Lille ne doit pas s'attendre à de solides soutiens de la part des services douaniers britanniques connus pour leur sévérité. Le Royaume-Uni ne fait pas partie de la zone Schengen et contrôle minutieusement ceux qui veulent entrer dans l'île. Sur la ligne vers Londres, les arrêts intermédiaires à Lille (et à Calais) peuvent poser problème en matière de sécurité. Le bruit court qu'à Bruxelles les voyageurs

à destination de Lille ne sont pas suffisamment contrôlés

et qu'au lieu de descendre dans la métropole lilloise, ils se rendent en fait à Londres. À la suite d'un reportage diffusé par la BBC début 2012, la vente de billets Eurostar entre Bruxelles et Lille a même été temporairement suspendue

L'incertitude concernant la desserte de Lille par l'Eurostar a conduit un certain nombre d'acteurs locaux, sous l'impulsion de l' incontournable ancien président de la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) de Grand Lille, Bruno Bonduelle, à se mobiliser en faveur d'une troisième gare TGV lilloise, laquelle devrait être implantée dans le sud de l'agglomération, le long de la ligne à grande vitesse Paris-Bruxelles. Ce projet s'appuie sur une triple motivation.

dicht de grens van drie uur die wordt beschouwd als de drempel waaronder de hogesnelheidstrein echt competitief wordt met het vliegtuig. Die treinen scheren nu langs de Rijselse agglomeratie, zonder er te stoppen. Binnenrijden in Lille-Europe, er halt houden en vervolgens terugrijden naar de lijn Brussel-Parijs is wegens het tijdverlies uitgesloten.

“De Randstad, het Ruhrgebied, de drie Belgische metropolen (Brussel, Antwerpen en Luik) en de Parijse regio: de Thalys verbindt zes van de meest dichtbevolkte en welvarende stedelijke gebieden op het Europese continent, goed voor 40 miljoen inwoners. Die trein passeert op het grondgebied van Lille

Il y a d’abord le prolongement, depuis 2009, des lignes TGV vers Amsterdam et Cologne, ce qui renforce l’attractivité et l’importance des trains Thalys circulant sur la ligne Paris-Bruxelles-Anvers-Rotterdam-Amsterdam et sur la ligne Paris-Bruxelles-Liège-Cologne. Les trajets Paris-Cologne et Paris-Amsterdam peuvent désormais être effectués en un peu plus de trois heures. On s’approche ainsi du seuil des trois heures au-dessous duquel le train à grande vitesse est réellement en mesure de concurrencer l’avion. Ces trains longent actuellement l’agglomération lilloise sans s’y arrêter. Desservir

Lille-Europe, puis réintégrer la ligne Paris-Bruxelles est exclu

Métropole, zonder er te stoppen. Onaanvaardbaar!”, betoogt Bruno Bonduelle in zijn boek uit 2009 met de veelzeggende titel *XXLille*.

Een tweede motivatie voor een derde TGV-station is dat dit zou kunnen bijdragen tot de ontlasting van de twee bestaande stations, die met capaciteitsproblemen kampen. Ten derde biedt een nieuw TGV-station de kans om een bijkomende ontwikkelingspool te creëren ten zuiden van Rijsel.

Rijst dan de vraag waar dat station zou moeten komen, en daarbij blijken subregionale gevoeligheden en belangen een rol te spelen. De CCI Grand Lille pleitte aanvankelijk voor een station ter hoogte van de

en raison de la perte de temps.

« La Randstad, la Ruhr, les trois métropoles belges (Bruxelles, Anvers et Liège) et la région parisienne : le Thalys relie six régions urbaines parmi les plus peuplées et les plus prospères du continent européen, totalisant 40 millions d’habitants. Ce train passe sur le territoire de Lille Métropole sans s’y arrêter. Inacceptable ! » s’insurge Bruno Bonduelle dans son livre au titre significatif : *XXLille*, publié en 2009.

Deuxième raison qui plaide en faveur d’une troisième gare TGV : le décongestionnement des deux gares existantes, confrontées à des problèmes de capacité. Enfin, troisième argument : une nouvelle gare TGV offre la possibilité de créer un pôle de

luchthaven Lille-Lesquin, waardoor deze zou worden opgenomen in de beperkte kring van Europese luchthavens dat door hogesnelheidstreinen wordt aangedaan. Geen belangeloos pleidooi, want de CCI Grand Lille is de grootste aandeelhouder van de Rijselse luchthaven en wil daarom de luchthaven alle ontwikkelingskansen geven. Wel enigszins ironisch, want het zijn tot op vandaag precies de goede hogesnelheidsverbindingen vanuit Parijs, Brussel, Londen en Amsterdam (via overstap in Brussel) naar Rijsel die de ontwikkeling van de Rijselse luchthaven afremmen. Technisch bleek het echter niet mogelijk te zijn om een station aan te leggen dichtbij de driehoek die de hogesnelheidslijn daar vormt.

Vervolgens is het stadje Seclin, twaalf kilometer ten zuiden van Rijsel, opgedoken. Het nieuwe station zou dan komen op de kruising van de hogesnelheidslijn met de klassieke lijn Douai – Rijsel, vlakbij de afrit 19 van de autoweg A1 Rijsel-Parijs. Belangrijk argument is dat dit station voor veel Rijselse *métropolitains* die niet in het centrum wonen, een stuk gemakkelijker te bereiken is.

Daniel Percheron, al twaalf jaar voorzitter van de Conseil Régional Nord-Pas-de-Calais, voortrekker van het regionaal treinverkeer en verkozen in het oude *Bassin Minier*, ijvert de jongste jaren voor een nieuwe spoorlijn van Rijsel naar het mijnbekken langs de structureel verzadigde

développement supplémentaire au sud de Lille.

Se pose alors la question de savoir où il faudrait implanter cette gare. Des susceptibilités et des intérêts subrégionaux semblent influencer sur le choix du site. Dans un premier temps, la CCI Grand Lille plaidait pour une gare jouxtant l'aéroport de Lille-Lesquin, ce qui ferait entrer celui-ci dans le petit club d'aéroports européens desservis par des trains à grande vitesse. Ce plaidoyer n'est pas dénué d'intérêt propre étant donné que la CCI Grand Lille est le principal actionnaire de l'aéroport lillois, désireux par conséquent de lui offrir le maximum d'opportunités de développement. Cela ne

90 manque pas d'ironie puisque,

à l'heure actuelle, ce sont précisément les liaisons TGV depuis Paris, Bruxelles, Londres et Amsterdam (via une correspondance à Bruxelles) vers Lille qui freinent le développement de l'aéroport lillois. Cependant, sur le plan technique, il semblait impossible de construire une gare à proximité du triangle formé là-bas par la ligne à grande vitesse.

Dans un deuxième temps, les regards se sont tournés vers la petite ville de Seclin, située à douze kilomètres au sud de Lille. La nouvelle gare devrait alors être édifiée au croisement de la ligne à grande vitesse et de la ligne classique Douai-Lille, tout près de la sortie 19 de l'autoroute A1 Lille-Paris. Argument important : pour beaucoup

autoweg A1, waar dan ter hoogte van Hénin-Beaumont, vlakbij de kruising van de A1 met de A21, een nieuw station voor zowel hogesnelheidstreinen als regionale treinen zou kunnen worden ontwikkeld. De lijn, zo'n 30 kilometer lang, zou tussenliggende haltes krijgen aan de luchthaven Lille-Lesquin, in Seclin en in Carvin. De reistijd van Hénin-Beaumont tot Rijsel zou 17 minuten bedragen, de frequentie zou tot één trein om de vijf minuten tijdens de spitsuren kunnen gaan. Daarmee zou het oude mijnbekken, sinds kort door de Unesco erkend als werelderfgoed en op de culturele kaart gezet met de opening van Louvre-Lens, er een troef bij hebben.

de Lillois métropolitains n'habitant pas dans le centre-ville, cette gare serait plus facilement accessible.

Daniel Percheron, depuis douze ans président du Conseil régional du Nord-Pas-de-Calais, figure de proue des transports ferroviaires régionaux, élu de l'ancien bassin minier, milite ces derniers temps en faveur d'une nouvelle voie ferrée reliant Lille au bassin minier, longeant l'autoroute A1 structurellement saturée où, à hauteur d'Hénin-Beaumont, tout près de l'intersection de l'A1 et de l'A21, une nouvelle gare pourrait être construite, destinée tant aux trains à grande vitesse qu'aux trains régionaux. La ligne, longue de quelque 30

Dreigt het oude mijnbekken op die manier niet Rijsel zelf concurrentie aan te doen? Het is in ieder geval een publiek geheim dat Martine Aubry, burgemeester van Rijsel en voorzitter van Lille Métropole Communauté Urbaine (LMCU), een zeer koele minnaar is van een derde TGV-station buiten de Rijselse agglomeratie. Maar ook elders klinken waarschuwingen. De Rijselse professor en urbanist Philippe Menerault vreest dat een nieuw TGV-station in het oude mijnbekken de SNCF er wel eens toe zou kunnen aanzetten om het rechtstreekse treinaanbod van Parijs naar oude mijnsteden als Lens, Béthune of Douai, verder af te bouwen met als

intermédiaires à l'aéroport de Lille-Lesquin, Seclin et Carvin. Le temps de trajet entre Hénin-Beaumont et Lille serait de 17 minutes et les trains pourraient avoir une fréquence de 5 minutes aux heures de pointe. L'ancien bassin minier, récemment classé au patrimoine mondial de l'Unesco et mis sur la carte culturelle grâce à l'ouverture du Louvre-Lens, bénéficierait ainsi d'un atout supplémentaire.

L'ancien bassin minier ne risque-t-il pas, de cette manière, de concurrencer la métropole elle-même? En tout cas, il n'est un secret pour personne que Martine Aubry, maire de Lille et présidente de Lille Métropole Communauté urbaine (LMCU), est loin d'être un fervent partisan d'une

argument het bestaan van een nieuw TGV-station. Overigens is al gebleken dat de creatie van een nieuwe halte *ex nihilo* lang geen garantie op succes is, zoals blijkt uit de stations TGV Haute Picardie, halverwege Parijs en Rijsel, of Calais-Frethun, vlak voor de Kanaaltunnel. Want ook in dat nieuwe station zal natuurlijk de afweging worden gemaakt tussen het tijdverlies dat de trein oploopt en het aantal extra reizigers dat een tussenstop oplevert. Hoe dan ook, gezien het gebrek aan politieke eensgezindheid en de grote investeringen die ermee zijn gemoeid, is het zeer twijfelachtig dat een derde station er op korte termijn komt.

Minder spectaculair, en daarom

misschien makkelijker te realiseren, is de optie om tussen Rijsel en Brussel een TER-GV (*train express régional à grande vitesse*) te laten rijden, te vergelijken met wat al bestaat tussen Rijsel en Arras en Rijsel en de kust (vooral Duinkerke, Calais en Boulogne). Naar die steden laat de Région Nord – Pas-de-Calais, bevoegd voor regionaal treinverkeer, TGV-stellen op de hogesnelheidslijn rijden als regionale treinen. Met een kleine toeslag kan wie een ticket of abonnement heeft voor de TER, dan tegen hoge snelheid reizen. Die TER-GV is een groot succes, maar de kostprijs voor de Région is aanzienlijk want ze moet aan de SNCF de huur betalen voor dure TGV-stellen. Er zijn dan ook

troisième gare TGV située à l'extérieur de l'agglomération lilloise. Mais ailleurs aussi retentissent des mises en garde. Le professeur et urbaniste lillois Philippe Menerault craint que la construction d'une nouvelle gare TGV dans l'ancien bassin minier n'incite la SNCF à continuer de réduire l'offre des liaisons entre Paris et les vieilles cités minières telles que Lens, Béthune ou Douai, faisant valoir comme argument l'existence d'une nouvelle gare TGV. D'ailleurs, on a pu constater que la création d'une nouvelle halte *ex nihilo* est loin d'être une garantie de succès comme le prouvent la gare TGV Haute Picardie, à mi-chemin

entre Paris et Lille, ou celle de

92 Calais-Fréthun, à proximité

immédiate du tunnel sous la Manche. Il va de soi que dans cette nouvelle gare on évaluera la perte de temps encourue par le train à l'aune du nombre supplémentaire de voyageurs généré par un arrêt. Quoi qu'il en soit, étant donné le manque de consensus politique et l'ampleur des investissements nécessaires, il est fort douteux qu'à brève échéance une troisième gare voie le jour.

Moins spectaculaire et peut-être plus facile à réaliser : l'option d'une liaison Lille-Bruxelles par TER-GV (*train express régional à grande vitesse*), comparable à ce qui existe déjà entre Lille et Arras et entre la métropole lilloise et la côte (en particulier Dunkerque, Calais et Boulogne). La région Nord-Pas-de-Calais, compétente en matière

maar enkele dergelijke treinen per dag per bestemming.

De Région Nord-Pas-de-Calais heeft al gesprekken gevoerd met de

SNCF en met de Franse en Belgische beheerders van het spoorwegnet, RFF en Infrabel, om tussen Brussel en Rijsel een TER-GV te laten rijden. Ook hier helpt de crisis niet echt



de transport ferroviaire régional, fait circuler des rames TGV comme trains régionaux sur la ligne à grande vitesse. Moyennant le paiement d'un modique supplément, le détenteur d'un billet ou d'un abonnement TER peut voyager à grande vitesse. Ce TER-GV est un grand succès mais représente une dépense considérable pour la Région parce qu'elle doit payer à la SNCF le loyer pour des rames TGV plutôt chères. Raison pour laquelle, par jour et par destination, seuls quelques trains de ce type sont mis en circulation.

La région Nord-Pas-de-Calais a déjà mené des pourparlers avec la SNCF et les gestionnaires des réseaux ferrés français (RFF)

et belge (Infrabel) en vue de faire circuler un TER-GV entre Bruxelles et Lille. Dans ce dossier aussi, la crise économique joue les trouble-fête, mais il n'est pas exclu que, dans un avenir plus ou moins proche, une telle offre soit proposée. Depuis belle lurette, Lille s'efforce de devenir une espèce d'antenne privilégiée de Bruxelles, capitale européenne. Des institutions, bureaux ou cabinets de lobbying qui ne trouvent plus où s'implanter dans le quartier européen de Bruxelles pourraient s'installer à Lille. Pour réaliser une telle ambition, une liaison fréquente et rapide avec Bruxelles est indispensable.

Avec un temps de parcours de 34 minutes entre Bruxelles-Midi et

mee, maar de kans dat een dergelijk aanbod er ooit komt, is zeker niet denkbeeldig. Rijsel streeft er al langer naar om een soort van geprivilegieerde antenne van het Europese Brussel te worden: instellingen, administraties of lobbygroepen die geen plaats meer vinden in de Europese wijk van Brussel, zouden kunnen worden gelokaliseerd in Rijsel. Om die ambitie waar te maken, is een frequente, snelle verbinding met Brussel onontbeerlijk.

De snelheid is er, met een reistijd van 34 minuten tussen Brussel-Zuid en Lille-Europe, maar de frequentie wordt als onvoldoende ervaren. Zo is er nu tussen 8 uur en 9u30 geen trein uit Rijsel naar Brussel. Omgekeerd

moeten reizigers die in Brussel de Eurostar naar Rijsel willen nemen, rekening houden met de veiligheidscontroles voor treinen richting Londen. Ten slotte is ook de stiptheid nu soms een probleem, want de treinen naar Brussel zijn ofwel Eurostar-treinen die vanuit Londen komen ofwel TGV-treinen vanuit Zuid-Frankrijk. In beide gevallen komt de rit naar Brussel aan het einde van een langere verbinding, hetgeen de risico's op vertraging vergroot. Al dient opgemerkt te worden dat de stiptheid van de Eurostar-treinen aanzienlijk is verbeterd sinds ze ook op Brits grondgebied op een eigen hogesnelheidslijn rijden.

Lille-Europe la rapidité est au rendez-vous, mais la fréquence est jugée insuffisante. Exemple : entre 8h00 et 9h30 aucun train ne part de Lille vers Bruxelles. Par ailleurs, les voyageurs qui au départ de Bruxelles désirent se rendre à Lille en Eurostar, doivent tenir compte des contrôles de sécurité effectués pour les trains à destination de Londres. Enfin, la ponctualité elle aussi pose parfois problème parce que les trains vers Bruxelles sont soit des trains Eurostar venant de Londres soit des TGV venant du midi de la France. Dans les deux cas, le voyage vers Bruxelles s'effectue à la fin d'une liaison plus longue, ce qui augmente les risques de retard. Il est à noter toutefois que la ponctualité des

trains Eurostar s'est considérablement améliorée depuis que sur le territoire britannique ces derniers circulent également sur une ligne à grande vitesse.

La circulation ferroviaire transfrontalière

Lille doit sa position de plaque tournante de la circulation à grande vitesse (internationale) en partie à l'afflux de voyageurs venant de la vaste région frontalière belge. Il n'existe pas d'études spécifiques là-dessus, mais il est communément admis qu'entre 15% et 25% des voyageurs prenant le TGV ou l'Eurostar à Lille viennent de Belgique. En effet, pour une bonne partie des provinces de Flandre-Occidentale, de Flandre-Orientale et

Grensoverschrijdend spoorverkeer

De positie van Rijsel als knooppunt voor (internationaal) hogesnelheidsverkeer wordt voor een deel bepaald door reizigers vanuit de ruime Belgische grensstreek. Specifiek onderzoek bestaat daar niet naar, maar aangenomen wordt dat 15 tot zelfs 25 procent van de reizigers die in Rijsel de TGV of Eurostar nemen, uit België komen. Voor een groot deel van West- en Oost-Vlaanderen en Henegouwen is inderdaad Rijsel veeleer dan Brussel, het aangewezen station richting Londen, Parijs of het zuiden van Frankrijk. En de aantrekkingskracht van Rijsel zou wellicht nog groter zijn indien

de grensoverschrijdende spoorverbindingen naar Kortrijk en Doornik performanter waren.

De treinen naar Rijsel vanuit respectievelijk Kortrijk en Doornik naar Rijsel zijn al ruim twintig jaar de droom en nachtmerrie van al wie de grensoverschrijdende samenwerking een warm hart toedraagt. Een droom, want ze zijn het tastbare symbool bij uitstek van samenwerking en uitwisseling, van vervagende grenzen en een gezamenlijke toekomst. Een nachtmerrie, want van de vele mooie plannen en voornemens is nog maar weinig terecht gekomen: de trein naar Rijsel vanuit België is nog altijd te duur, te traag en te weinig frequent. Maar die beeldvorming is voor

de Hainaut, Lille, beaucoup plus que Bruxelles, est la gare qui s'impose pour des déplacements vers Londres, Paris ou le midi de la France. De plus, l'attractivité de Lille serait sans doute plus grande encore si les liaisons transfrontalières vers Courtrai et Tournai étaient plus performantes.

Les trains à destination de Lille provenant respectivement de Courtrai et de Tournai sont depuis plus de vingt ans à la fois le rêve et le cauchemar de celles et ceux qui portent la coopération transfrontalière dans leur coeur. Un rêve parce que ces trains constituent le symbole tangible par excellence de la coopération, des échanges, de l'effacement progressif des frontières et d'un avenir

commun. Un cauchemar parce que, jusqu'ici, tous ces beaux projets, toutes ces nobles intentions n'ont été que très partiellement réalisés : le train au départ de la Belgique et à destination de Lille demeure trop cher, trop lent et assure des liaisons trop peu fréquentes. Mais cette image peu flatteuse est en partie le résultat d'attentes excessives, voire irréalistes. Entre Courtrai et Lille et entre Tournai et Lille circule presque chaque heure un train qui met à peu près une demi-heure à couvrir la distance. Dans une région fortement urbanisée, la performance n'est guère brillante mais ne peut être qualifiée de catastrophique. L'automobiliste qui depuis Courtrai ne met qu'une demi-heure pour se rendre à Lille et s'y garer

een stuk precies het resultaat van de hoge, om niet te zeggen irreële verwachtingen die worden gekoesterd. Tussen Kortrijk en Rijsel en Doornik en Rijsel rijdt zo goed als om het uur een trein die daar ongeveer een half uur over doet. In een verstedelijkt gebied is dat niet schitterend, maar ook niet dramatisch slecht. Wie binnen het half uur van Kortrijk naar Rijsel rijdt en zijn auto parkeert, heeft geluk gehad. Het tarief is wel vrij hoog, vooral omdat heel wat binnenlandse kortingen of *pass*-formules slechts gelden tot aan de grens. Al is ook dat relatief in vergelijking met de parkeertarieven in het centrum van Rijsel.

Wat echter het meest opvalt, is het gebrek aan inspanningen van de

twee nationale spoorwegmaatschappijen, NMBS en SNCF, en de Région Nord – Pas-de-Calais, organisator van het regionale treinverkeer aan de Franse kant van de grens, om het aanbod bekend te maken en te promoten. Er bestaat een goedkoop, zogeheten Trampoline-tarief voor reizen van Kortrijk, Moeskroen en Doornik naar Rijsel, maar dat is op de website van de NMBS goed verborgen. Wie in de kerstperiode vanuit pakweg Brugge of Gent een ticket naar Rijsel koopt, betaalt het volle pond, terwijl een combinatie van de promotionele *Christmas Deal* tot de grens met een klassiek biljet Moeskroen-Rijsel een stuk goedkoper is. Dat reizigers die laatste optie zelf moeten ontdekken,

a de la chance. Il est vrai que le billet de train est relativement cher parce que nombre de réductions ou de formules « pass » ne sont valables que jusqu'à la frontière. Mais il faut relativiser ce coût si on le compare aux tarifs de stationnement pratiqués dans le centre-ville de Lille.

Le plus surprenant, c'est le peu d'efforts que font, d'une part, les deux sociétés de chemins de fer nationales, SNCB et SNCF, et, d'autre part, la région Nord-Pas-de-Calais, organisatrice côté français de la frontière du transport ferroviaire régional, pour faire connaître et promouvoir leurs offres. Il existe bien une formule à tarif réduit, baptisée « Trampoline », pour des trajets au départ de Courtrai,

Mouscron ou Tournai vers Lille, mais elle est bien cachée sur le site Internet de la SNCB. Le voyageur qui, pendant la période des fêtes de fin d'année, achète un billet, par exemple à Bruges ou à Gand, pour se rendre à Lille, paie le plein tarif alors que la combinaison du billet « Christmas Deal » jusqu'à la frontière et d'un billet classique Mouscron-Lille est beaucoup plus avantageuse. Que les voyageurs en soient réduits à découvrir eux-mêmes cette option montre qu'en tant que clients ils sont loin d'être chouchoutés. Côté français, on peut lire tant sur le site web que sur les distributeurs de billets qu'il y a quatre liaisons Lille-Bruges par jour. On omet toutefois de signaler qu'en plus les trains à destination d'Anvers assurent à

getuigt niet echt van veel klantvriendelijkheid. Aan Franse kant vind je zowel op de website als aan de ticketautomaten in het station dat er dagelijks vier treinen vanuit Rijsel naar Brugge rijden. Dat daarnaast ook de treinen naar Antwerpen in Kortrijk direct aansluiting geven naar Brugge en Oostende, zodat er feitelijk een uurdienst is naar Brugge-Oostende, wordt niet meegedeeld. Meest sprekende illustratie van de afwezigheid van een grensoverschrijdende reflex was de affiche die de NMBS enkele jaren geleden tot in het station van Kortrijk ophing om promotie te maken voor haar aanbod naar Rijsel ... met de TGV of Eurostar vanuit Brussel!

Courtrai des correspondances immédiates pour Bruges et Ostende, ce qui revient en fait à une liaison par heure vers Bruges-Ostende. L'illustration la plus éloquente de l'absence d'un réflexe transfrontalier fut sans doute l'affiche diffusée il y a quelques années par la SNCB, visible partout, y compris dans la gare de Courtrai, proposant aux voyageurs de se rendre à Lille en TGV ou en Eurostar... au départ de Bruxelles !

Il ne fait pas de doute que l'offre de transport peut être améliorée, mais une meilleure promotion de l'offre existante serait déjà un pas dans la bonne direction. On ne peut aimer et, par conséquent, utiliser ce
97 qu'on ne connaît pas. On ne

Het aanbod is ongetwijfeld voor verbetering vatbaar, maar een betere promotie en bekendmaking van het aanbod dat nu al bestaat, kan al helpen. Onbekend maakt onbemind en daarom ongebruikt. Slechts wanneer meer mensen de trein nemen, kan er worden gehoopt op een versterking van het aanbod. Zeker in tijden van budgettaire beperkingen is een aanbodverhoging zonder dat daar een duidelijke vraag tegenover staat, weinig waarschijnlijk. In december 2012 schrapte de NMBS nog de eerste ochtendtrein van Kortrijk naar Rijsel omdat er geen 40 reizigers op zaten. Tegelijk stijgt het totale aantal reizigers wel, van 1.300 per dag tussen Rijsel en Kortrijk in 2006 naar

peut espérer un renforcement de l'offre qu'à condition que davantage de personnes prennent le train. À une époque de restrictions budgétaires, une extension de l'offre sans qu'il y ait en contrepartie une demande accrue, semble peu probable. Ainsi, en décembre 2012, la SNCB a supprimé le premier train de la journée entre Courtrai et Lille parce qu'il transportait moins de quarante voyageurs. À noter toutefois que, dans le même temps, le nombre total de voyageurs augmente, de 1 300 par jour entre Lille et Courtrai en 2006 à 2 000 en 2011 et de 1 800 à 2 700 entre Lille et Tournai. C'est ce qui ressort d'une étude des potentialités du transport public transfrontalier, commandée par l'Eurométropole

2.000 in 2011 en van 1.800 naar 2.700 tussen Rijsel en Doornik. Zo blijkt uit cijfers van een potentieelstudie van het grensoverschrijdend openbaar vervoer die de Eurometropool Lille-Kortrijk-Tournai liet uitvoeren. Dit is nog lang niet het niveau van de meeste binnenlandse verbindingen, maar toch ook niet meer anekdotisch.

Dat grenseffect is dus toch geen noodlot. ■

Lille-Kortrijk-Tournai. Ces chiffres sont loin d'égaliser le niveau de la plupart des liaisons nationales, mais ils ne sont pas négligeables pour autant.

Comme quoi, « l'effet frontière » n'est donc pas une fatalité. ■

Op de hogesnelheidslijnen in Noord-Frankrijk rijden drie soorten treinen:

→ Grijs TGV-treinen voor binnenlands verkeer, in de eerste plaats tussen Parijs en de belangrijkste steden in Nord – Pas-de-Calais. Lille-Flandres (24 ritten heen en terug per dag) en Arras (18 H/T per dag) zijn de belangrijkste bestemmingen. Vanuit die laatste stad rijden TGV-treinen via klassieke spoorlijnen verder naar Lens-Hazebrouck-Duinkerke en Douai-Valenciennes. Dagelijks rijden er ook enkele TGV's via het oostelijk ringspoor langs Parijs tussen Zuid-Frankrijk en Rijsel, waarvan er sommige doorrijden tot Brussel.

→ Rode Thalys-treinen van Parijs naar Brussel zonder tussenstop (24 H/T per dag), die dan 10 keer daags verder rijden naar Antwerpen-Rotterdam-Schiphol-Amsterdam en 5 keer daags naar Luik-Aken-Keulen.

→ Geel-witte Eurostar-treinen tussen Parijs en Londen (16 maal daags) en tussen Brussel en Londen (10 maal daags). Die laatste hebben ook een stop in Lille-Europe.

In totaal rijden gemiddeld 200 hogesnelheidstreinen per dag op de hogesnelheidslijnen in Noord-Frankrijk.

Trois types de train circulent sur les lignes à grande vitesse dans le nord de la France :

→ Les TGV gris circulant sur le réseau national, essentiellement entre Paris et les villes les plus importantes du Nord-Pas-de-Calais. Lille-Flandres (24 allers-retours par jour) et Arras (18 allers-retours par jour) sont les principales destinations. Depuis cette dernière ville, les TGV continuent par ligne classique vers Lens-Hazebrouck-Dunkerque et Douai-Valenciennes. Tous les jours, quelques TGV circulent, contournant Paris par l'est, entre le midi et l'ouest de la France et Lille. Certains d'entre eux poursuivent leur trajet jusqu'à Bruxelles.

→ Les trains Thalys de couleur rouge circulent entre Paris et Bruxelles sans halte intermédiaire (24 allers-retours par jour) et continuent, 10 fois par jour, vers Anvers-Rotterdam-Schiphol-Amsterdam et, 5 fois par jour, vers Liège-Aix-la-Chapelle-Cologne.

→ Les trains Eurostar habillés en jaune et blanc assurent la liaison Paris-Londres (16 trajets par jour) et la liaison Bruxelles-Londres (10 fois par jour), avec, pour ce qui concerne cette dernière, un arrêt à Lille-Europe.

200 TGV par jour en moyenne circulent sur la ligne à grande vitesse Nord. ■