

Vingt années sous la Manche, et au-delà :
Twenty Years under the Channel, and beyond:

Nouveaux visages de la géographie et de l'économie des transports
New Aspects of Transports Geography & Economics

Premier Colloque
First Conference

Accueilli par la Ville de Lille
Maison européenne des Sciences de l'Homme et de la Société (MESHS)
Espace Baïetto
2, rue des Canonniers, F-59000 Lille

Jeudi 19 mars 2015
Thursday, 19 March 2015

En modifiant la géographie d'un point de passage stratégique, en proposant de nouvelles conditions à ce passage, la réalisation du tunnel sous la Manche a bouleversé l'économie des échanges entre les régions concernées. Cette nouvelle liaison ferroviaire constitue un système technique à l'échelle de plusieurs pays européens : tunnel sous la Manche – le plus grand ouvrage d'ingénierie du 20^e siècle –, navettes en circuit fermé pour véhicules automobiles, infrastructures dédiées à la grande vitesse ferroviaire en Angleterre, dans le Nord de la France et en Belgique, services de transport de marchandises. Elle a donc donné, aussi, un nouveau visage à la géographie des transports de l'ouest de l'Europe.

Premier d'une série de cinq événements scientifiques prévus en 2015 et 2016 dans le cadre du programme **Vingt années sous la Manche, et au-delà**, ce colloque a pour objectif d'étudier l'évolution des flux de trafic voyageurs et marchandises, tous modes confondus, depuis l'ouverture de la liaison ferroviaire transmanche. Il s'adresse à un public d'universitaires et d'étudiants, de décideurs publics et de professionnels des secteurs de la logistique, des transports et des grandes infrastructures.

The fulfillment of the Channel Tunnel brought a dramatic change into the economics of traffic flows between the concerned regions; the tunnel both altered the geography of a strategic pass and proposed new conditions to cross it. The new railway link consists of a technical system on an international scale, encompassing several European countries: the Channel Tunnel –the major engineering work of the 20th Century–, shuttles for cars on a rail loop, the high speed railway infrastructure built in England, Northern France and Belgium, and freight services. It has hence given a new aspect to the geography of transportation in Western Europe.

*The present conference is the first of a series of five, planned in 2015 and 2016 by the **Twenty Years under the Channel, and beyond** programme, and aims at studying changes in passengers and freight flows since the opening of the cross-Channel rail link, all transport modes being considered. The target public for the conference is a mixture of academics and students, decision-makers and professionals of the infrastructure, transportations and logistics sectors.*

Vingt années sous la Manche, et au-delà :
Twenty Years under the Channel, and beyond:
Nouveaux visages de la géographie et de l'économie des transports
New Aspects of Transport Geography & Economics

9 h 30/9 :30 **Accueil des participants /Registration and Welcome**

10 h/10 :00 **Présentation du programme « Vingt années sous la Manche, et au-delà »**
The 'Twenty Years under the Channel, and beyond' programme
par **Monsieur David AZÉMA**, Président de Rails et histoire /Chairman, Rails et histoire

10 h 15/10:15 **Introduction au colloque / Keynote speech**
par **Monsieur Émile QUINET**, Professeur émérite, École des Ponts Paris Tech, membre du Conseil scientifique du programme **Vingt années sous la Manche, et au-delà**, co-président de la journée d'étude de Lille

10 h 30/10:30 **Première séance : Perspectives trans-Manche**
Session 1: A Cross-Channel Perspective

Sous la présidence de/Chair : **Monsieur Yves CROZET**, Professeur à l'Université de Lyon, L.E.T.

Prof. John PRESTON, Professor of Rail Transport, **Dr Simon BAILEY**, Lecturer in Transportation, University of Southampton, United Kingdom

The Channel Tunnel Rail Link in the UK: Is it all that it seems?..... 4

Louis GILLIEAUX, ancien cadre supérieur, Société Nationale des Chemins de Fer Belges, Belgique
Les apports belges dans le trafic ferroviaire du tunnel sous la Manche. Émergence, évolutions, impacts et perspectives 5

11 h30 - 11 h 45/ 11:30 - 11:45 **Pause / Coffee break**

Philippe AYOUN, Économiste en chef à la Direction générale de l'Aviation civile, France

L'évolution du trafic aérien entre la France et le Royaume-Uni depuis 20 ans, profondément remodelée par la libéralisation du ciel et le tunnel sous la Manche 6

Jean-Marc JOAN, Maître de conférences à l'Université de la Côte d'Opale, France

Les transformations du paysage concurrentiel depuis la mise en service du tunnel sous la Manche..... 7

12 h 45 /12:45 **Discussion générale / Debate**

13 h **Buffet (sur inscription) / Buffet Lunch (upon registration)**

14 h/14:00 **Deuxième séance : Perspectives régionales et locales**
Session 2: Regional and Local perspectives

Sous la présidence de / Chair: **Monsieur Erik BUYST**, Professeur à l'Université Catholique de Louvain (KU Leuven)

Etienne AUPHAN, Professeur émérite à l'Université de Paris-Sorbonne, France

Lille : de l'impasse au carrefour de premier niveau ou comment utiliser un nouveau réseau à son profit 8

Odile HEDDEBAUT, Chercheuse à l'IFSTTAR, France

Has the construction of the Channel Tunnel been a factor of rapprochement of the cities of Calais and Dover and of their respective regions? **9**

15 h - 15 h 15/ 15:00 - 15:15 **Pause / Break**

Didier DUBANT, Chargé de mission métiers opérationnels, Philippe PELGAS, Chef du service activités subaquatiques, Direction scientifique et technique de l'Institut national de recherches archéologiques préventives, France

Vingt ans de liaison transmanche, l'impact des travaux d'aménagement sur l'évolution de la perception du patrimoine enfoui **10**

Etienne RIOT, Doctorant au Laboratoire Ville Mobilité Transport - Ecole des Ponts Paris Tech, France

De Waterloo à St Pancras International : le choix de la porte londonienne du tunnel sous la Manche..... **11**

16 h 15 /16:15 **Discussion générale / Debate**

16 h 30/ 16:30 **Synthèse et conclusion / Conclusion**

par Monsieur Roger VICKERMAN, Professor of European Economics, Dean for Europe, University of Kent, Member of the Scientific Board of Advisers for the Programme, **Twenty years under the Channel, and beyond** and Co-chairman for the Lille conference

17 h/17 :00 **Fin du colloque/End of conference**

Contact programme :

Email : 20yearschannel@ahicf.com

Partenaires Événement :



Partenaires Programme :

Partenaire « Golden Arrow » :



Partenaire « Etoile du Nord » :

M. Christian Cambier

Vingt années sous la Manche, et au-delà :
Twenty Years under the Channel, and beyond:
Nouveaux visages de la géographie et de l'économie des transports
New Aspects of Transport Geography & Economics

Jeudi 19 mars 2015
Thursday, 19 March 2015

Résumés des communications / Abstracts

Prof. John Preston, Professor of Rail Transport, University of Southampton.

Dr Simon Blainey, Lecturer in Transportation, University of Southampton

The Channel Tunnel Rail Link in the UK: Is it all that it seems?

The Channel Tunnel Rail Link, rebranded as High Speed 1 (HS1), is perceived as a physical and political success and has provided the springboard for further proposed investments in HS2 and even HS3. However, there is less certitude over the economic success of HS1 and its predecessor investments. National Audit Office reports in 2001 and 2012 arguably raised more questions than they answered. It is clear that the investments to link the UK rail network to the Channel Tunnel were relatively expensive and have proved difficult to finance. It is also evident that taken as a whole the usage of these rail services has been substantially below forecast and that competition from other modes for cross Channel traffic has been more stubborn than expected. Although performing well in terms of market share of the capital to capital market, demand forecasts of Eurostar have had to be revised down on a number of occasions. The performance of through freight services has been even more disappointing. It seems unlikely that these rail services have been an economic success in a purely transport sense.

Using, and updating, a series of research and student projects undertaken at the University of Southampton, in combination with publicly available data sets, the transport benefits of HS1 are re-appraised. This includes consideration of the domestic high speed services that have operated since late 2009.

It seems that the economic success of the UK's Channel Tunnel Rail Links is dependent on wider economic effects. As a result work on the extent of economic development at St Pancras, Stratford, Ebbsfleet and Ashford is reviewed and the impact on property prices is re-assessed. These impacts are compared with other locations in the South East, including those on the domestic high speed rail network (e.g. Canterbury) and those that are not (e.g. Tunbridge Wells). The effects of external impacts such as the 2008 economic downturn and the 2012 London Olympics are also considered.

In concluding, the performance of HS1 is compared with international developments in High Speed Rail and an assessment made of its comparative performance.

Les apports belges dans le trafic ferroviaire du tunnel sous la Manche. Émergence, évolutions, impacts et perspectives

La Belgique est à l'évidence un pays riverain de la Manche et, par conséquent, fort proche de la Grande-Bretagne. Les échanges entre les deux pays sont importants depuis très longtemps. Le chemin de fer y a, de longue date, joué un rôle majeur. Mais la décision de construire le tunnel ferroviaire sous la Manche a profondément modifié les courants d'échanges existants.

La communication se propose de rappeler tout d'abord très brièvement l'articulation des différents modes de trafic entre la Belgique et la Grande-Bretagne, en mettant l'accent sur les transports ferroviaires, en combinaison avec la voie maritime au départ d'Ostende et de Zeebrugge.

Elle mettra ensuite en évidence, tout aussi brièvement, comment une nouvelle relation ferroviaire a été conçue entre la Belgique et la Grande-Bretagne, via le tunnel sous la Manche, en articulation avec la construction des lignes à grande vitesse, tant en France qu'en Belgique, dans le contexte du réseau à grande vitesse européen en devenir. La maturation de ce projet fut complexe et délicate, tant sur le plan des infrastructures à prévoir, en ligne et dans les terminaux, que sur le plan des spécificités techniques des trains à grande vitesse à concevoir, ainsi qu'au niveau des opérateurs devant collaborer très étroitement entre eux ainsi qu'avec les gestionnaires du tunnel. Il en résulta la mise en service, en novembre 1994, d'une nouvelle relation voyageurs directe par train entre Bruxelles et Londres via le tunnel, en même temps que la relation Paris-Londres.

La communication montrera ensuite que la liaison à grande vitesse Bruxelles – Londres a démarré progressivement via un itinéraire provisoire en Belgique, avant de bénéficier de la mise en service de la ligne à grande vitesse sur le territoire belge à partir de décembre 1997.

Le service Eurostar a lui aussi accru sa notoriété et le trafic s'est alors nettement développé au fil des années jusqu'à nos jours. Progressivement, le trafic Eurostar a acquis une part de marché substantielle dans la répartition modale des flux de trafic voyageurs entre la Belgique et la Grande-Bretagne, ce qui a entraîné d'importantes transformations dans les échanges entre les deux pays. Les impacts furent très nets sur les anciens courants de trafic, spécialement via Ostende, où l'on a dû acter une attrition pratiquement complète du trafic des voyageurs venus par chemin de fer et effectuant la traversée de la Manche par les ferries.

Grâce à la rapidité des liaisons à grande vitesse, le trafic via le tunnel a également impacté les liaisons aériennes entre Bruxelles et Londres, mais dans une moindre mesure, compte tenu du fait que ce trafic aérien spécifique présente certaines caractéristiques propres, entre autres liées aux vols en transit.

Même si le fait est moins connu, le trafic de fret entre la Belgique et la Grande-Bretagne a lui aussi été très impacté par la mise en service du tunnel sous la Manche. La communication s'efforcera de montrer que celui-ci a donné lieu à l'apparition de nouveaux courants de trafic, spécialement marqués en ce qui concerne le fret ferroviaire. Des trains directs entre des gares marchandises belges et des gares similaires en Grande-Bretagne, avec relais de traction à Calais, ont progressivement vu le jour. Des trafics à plus longue distance transitant par la Belgique se sont aussi développés. Là également, l'impact sur les ports belges d'Ostende et de Zeebrugge s'est révélé très important.

Les flux ferroviaires liés au tunnel sous la manche n'apparaissent pas figés. La communication montrera que, en trafic voyageurs, l'opérateur Eurostar envisage différents projets d'extension de ses services. Certains de ceux-ci concernent la Belgique, puisqu'une relation entre Londres et Amsterdam via Bruxelles est à l'étude. D'autres projets sont aussi envisagés par d'autres opérateurs, tels la Deutsche Bahn, qui examine la faisabilité d'une relation directe entre l'Allemagne et la Grande-Bretagne via Bruxelles et le tunnel sous la Manche.

Dans le secteur du fret, les évolutions seront liées à l'adaptation continue des flux de trafic et des liaisons, elles-mêmes fonction de l'évolution du contexte économique européen et des tendances de la restructuration profonde du fret ferroviaire européen, actuellement en cours.

L'évolution du trafic aérien entre la France et le Royaume-Uni depuis 20 ans, profondément remodelée par la libéralisation du ciel et le tunnel sous la Manche

Le trafic aérien entre Paris et Londres a été fortement impacté par le tunnel sous la Manche et les développements successifs de la grande vitesse entre les deux villes. Mais le rapprochement des deux pays symbolisé par le tunnel et le puissant mouvement de libéralisation intervenu au cours des deux décennies ont également soutenu le trafic aérien entre les deux pays, particulièrement de et vers les régions, de sorte que le trafic aérien entre la France et le Royaume-Uni est passé de 7 à 11 millions de passagers entre 1992 et 2013. Les données détaillées de trafic, mais également des enquêtes DGAC auprès des passagers aériens (ENPA), permettent d'illustrer ce cas d'école de l'économie des transports.

1 – L'ouverture du tunnel a eu l'impact attendu sur le trafic aérien entre Paris et Londres

Le passage sous les 3 heures du temps de parcours en train en 1994 alors qu'il était de plus de 5 heures auparavant, grâce au tunnel et au TGV Nord en France, puis à 2h15 aujourd'hui grâce au progrès de la grande vitesse en Grande-Bretagne, a divisé par deux le trafic aérien (passé d'un record de 4 millions de passagers en 2014 à moins de 2 millions aujourd'hui).

La perte de trafic est bien supérieure à 2 millions de passagers, mais est de l'ordre de 7 millions de passagers par rapport à une situation de référence où le trafic aurait été multiplié par 2 ou 2,5, comme observé sur le trafic aérien entre Paris et la plupart des capitales européennes entre 1993 et 2013.

Cette diminution du marché s'est accompagnée d'une forte diminution du nombre d'opérateurs (il n'y en a plus que 4 aujourd'hui contre plus de 10 il y a 15 ans).

Les échanges se font principalement entre les hubs de Paris-CDG et Heathrow (65% du total) mais il faut noter également le rôle de Luton (base d'easyJet) et le marché de niche vers London City. De plus ce trafic résiduel est dans une proportion importante un trafic de correspondance aussi bien à Paris qu'à Londres, comme le révèle l'ENPA (par exemple, 23% des passagers au départ sont en correspondance à Paris).

Cette forte corrélation entre l'amélioration de l'offre ferroviaire et le trafic aérien se vérifie étroitement, comme l'ont montré les pertes de trafic liées à la mise en service des tronçons de LGV au Royaume-Uni (30 000 passagers par mois par exemple avec celle qui est intervenue en novembre 2007) ou à l'inverse l'impact positif – temporaire – de l'incendie du tunnel de septembre 2008 (environ 20 000 passagers en octobre).

Il serait cependant imprudent d'imputer la totalité de cet impact au tunnel. Une partie de celui-ci peut s'expliquer par la saturation de l'aéroport d'Heathrow et surtout par le développement de l'offre et de la demande entre les régions des deux pays qui a pu absorber une partie de la demande de trafic entre les deux capitales.

2. Le trafic aérien depuis les régions françaises a fortement bénéficié de la libéralisation du transport aérien et est désormais de nature essentiellement touristique

Une des conséquences les plus importantes de la libéralisation totale du transport aérien à l'intérieur de l'Europe intervenue en 1992 a été le développement spectaculaire des compagnies à bas coûts, qui ont concurrencé les compagnies traditionnelles, mais aussi développé le marché. Leur présence explique le développement très important du trafic entre les régions françaises et le Royaume-Uni (passé de 2,3 à 7,1 millions de voyageurs entre 1992 et 2013) et à un moindre degré entre Paris et les régions du Royaume-Uni (qui a doublé de 1 à 2 millions de voyageurs), performance d'autant plus significative qu'Eurostar a pris sa part dans ce marché.

Le phénomène le plus emblématique est l'explosion du trafic entre régions des deux pays (de 0,36 à 2 millions de voyageurs) avec deux acteurs majeurs (Ryanair et easyJet). Le nombre de liaisons a été multiplié par deux, en renforçant les flux traditionnels comme Nice et Dinard et aussi en revitalisant des aéroports à l'activité jusque-là confidentielle comme Carcassonne, la Rochelle ou Bergerac.

Au-delà du stéréotype du voyage dans la maison de campagne détenue par des ressortissants britanniques dans les régions touristiques de l'Ouest et du Sud-Ouest, le transport aérien et le tourisme ont interagi pour contribuer à ce développement. L'ENPA révèle que le transport aérien entre les deux pays est de nature

essentiellement touristique et qu'il est en majorité (hors passagers en correspondance) le fait de résidents au Royaume-Uni.

3. Le tunnel et le transport aérien : une concurrence mais aussi une interaction positive

Sous l'effet de causes multiples (libéralisation du transport aérien, tunnel sous la Manche), le trafic des deux modes de transports s'est développé. Le Tunnel a contribué à alléger les contraintes de capacité des hubs des deux pays ; il a aussi renforcé les liens de toute nature et la mobilité entre les deux pays, au bénéfice notable des régions qui ont su attirer cette demande en combinant et en renforçant l'offre des deux modes. Le rythme d'évolution devrait se stabiliser dans l'avenir : les parts de marché se sont ajustées à mesure des progrès de la grande vitesse, les liaisons aériennes pérennes sont en place. L'avenir dépendra de l'évolution économique des deux pays, et des capacités des opérateurs des deux modes de continuer à contenir l'évolution de leurs prix et de leurs coûts.

Les données utilisées sont produites par la DGAC (DTA-SDE), et seront détaillées et expliquées dans le papier complet.

Jean-Marc JOAN, Maître de conférences à l'Université de la Côte d'Opale, France

Les transformations du paysage concurrentiel depuis la mise en service du tunnel sous la Manche

Le Tunnel sous la Manche correspond en fait à 3 systèmes modaux différenciés : le système de navettes destiné à l'acheminement de trafics motorisés entre Calais et Folkestone et exploité par Eurotunnel s'apparente au concept d'autoroute ferroviaire (véhicules fret, voitures, autocars ...) ; le système de trains à grande vitesse avec Eurostar, s'intègre au réseau ferroviaire européen rapide ; et l'interconnexion du réseau ferré Britannique au réseau continental permet d'assurer le transit de trains plus classiques, notamment de fret. Ces trois systèmes s'inscrivent dans un contexte concurrentiel assez différent avec schématiquement, les binômes modaux concurrentiels suivants : navettes/transport maritime Ro/Ro, trains à grande vitesse/mode aérien et trains de fret/transport maritime plus traditionnel. Bien évidemment, ces systèmes ne sont pas hermétiques et se concurrencent eux-mêmes. De même, ils sont au service de la mobilité anglo--- continentale qui n'a cessé d'évoluer au fil de ces deux dernières décennies. La présente communication se propose d'analyser les principales transformations modales des échanges fret et passagers anglo---continentaux depuis 1994. Quelles ont été les transformations du paysage maritime Ro/Ro depuis la mise en services des navettes d'Eurotunnel qui achemine désormais 1,4 million de véhicules fret et 2,5 millions de véhicules de tourisme correspondant à plus de 10 millions de voyageurs ? Quelles ont été les transformations du paysage aérien face à la concurrence d'Eurostar qui a dépassé le cap des 10 millions de voyageurs en 2013 ? Pourquoi les trains de fret classiques ont--- ils autant de difficultés à émerger ? La première partie de la communication fera état de ces évolutions dans chacun des registres. Au-delà, de l'analyse marché *stricto sensu*, la communication aborde surtout les différents facteurs explicatifs de ces transformations. D'abord, la mobilité anglo-continentale a évolué en fonction de facteurs généraux et macro-économiques tels que la poursuite de l'intégration politique européenne avec l'élargissement vers l'Est, la constitution des blocs institutionnels tels que l'Espace Schengen ou la Zone euro dont en est exclu le Royaume-Uni, le positionnement géopolitique et économique du Royaume---Uni dont les flux anglo-continentaux en sont fondamentalement dépendants, les différentes réglementations communautaires (ex : fin du *duty-free*, Directive soufre) ... sans omettre le contexte mondial avec la crise, l'évolution des cours du pétrole, ... Ensuite, ces évolutions s'intègrent également dans un contexte plus spécifique lié aux différentes concurrences modales faisant appel à des facteurs plus spécifiques liés aux caractéristiques de l'offre de transport. Dans ce registre apparaissent notamment les stratégies des opérateurs (Eurotunnel, compagnies maritimes et aériennes, autorités portuaires, opérateurs ferroviaires...). *In fine*, il s'agit bien d'analyser les ressorts des transformations opérées sur le paysage des échanges anglo-continentaux et de tenter d'identifier ce qui relève plus particulièrement de la mise en place du tunnel sous la Manche. Cette communication sera constituée de nombreux graphiques et cartes afin d'illustrer au mieux et de manière plus pédagogique les transformations du marché.

Lille : de l'impasse au carrefour de premier niveau ou comment utiliser un nouveau réseau à son profit

Au sein du réseau ferré français, tel qu'il était issu du 19^{ème} siècle au seuil de l'apparition du réseau à grande vitesse et du point de vue des liaisons de grandes lignes, Lille souffrait de sa position terminale contre la frontière belge, à l'écart des grands axes internationaux. En dehors de quelques exceptions qui ne présentaient plus qu'un caractère résiduel (*Night-Ferry*, *Flandre-Riviera* et *Italia-Express*), Lille n'était plus reliée qu'à Paris, toutes les liaisons vers le reste de la France se trouvant gravement pénalisées par le changement de gares à Paris. A l'échelle de la France, Lille se trouvait donc en quelque sorte au fond d'une impasse.

En marge du tunnel sous la Manche, mais grâce à la nouvelle infrastructure ferroviaire qui y donne accès, cette situation est aujourd'hui totalement inversée : Lille se place désormais au cœur du réseau à grande vitesse européen, que ce soit par des liaisons directes ou par de brèves correspondances à l'intérieur même de la gare de Lille-Europe qui devient ainsi l'un des plus grands carrefours de ce réseau, même et surtout vers le reste de la France : bien que placée marginalement au sein du territoire national, Lille jouit de nos jours d'une accessibilité de tout premier niveau vers les grandes métropoles régionales françaises et étrangères. Qui plus est, grâce à la proximité immédiate des deux gares de Lille (*Flandres* et *Europe*), c'est une grande partie de la région *Nord-Pas de Calais* qui bénéficie de cette situation par un trajet d'approche largement facilité.

Cette transformation n'a été rendue possible que grâce à un nouveau mode de transport : le réseau ferré à grande vitesse dans son ensemble, et en particulier sa branche *Nord-Europe* dont la métropole du Nord (initialement exclue du projet) a su déterminer le tracé à son profit, non sans difficultés d'ailleurs et au prix de fortes déformations du modèle initial de la grande vitesse pour l'adapter au cas particulier du Nord : faibles distances entre les métropoles à desservir, prédominance du trafic international, dispersion des flux principaux, etc... Mais la seule mise en place du réseau n'aurait pas suffi à transformer la situation de Lille si la SNCF n'avait pas développé parallèlement un réseau de dessertes interrégionales à grande vitesse via la ligne d'interconnexion périparisienne.

Au total, la lucidité, la constance et l'unité dont firent preuve les responsables, tant de la Région que de la métropole du Nord face au projet initial de la SNCF ont valeur d'exemple pour une opération réussie d'aménagement du territoire qui n'est pas sans rappeler celle que mena Darcy sur le réseau classique au bénéfice de Dijon près d'un siècle plus tôt.

Bibliographie succincte

AUPHAN E. L'Europe du Nord-ouest à la recherche de la grande vitesse ou la difficile genèse d'un réseau européen d'axes lourds rapides in : Mélanges P. FLATRES, Lille H.T.N., num. spécial 1986, p. 168 -176.

AUPHAN E. L'espace et les systèmes à grande vitesse *Cahiers du CREPIF*, n°61, 1997, p. 9-38.

AUPHAN E. Un quart de siècle de grande vitesse ferroviaire en France, *Bulletin de l'Association de géographes français*, 2008, vol. 85, n°4 [pp. 431-442]

AUPHAN E. Le TGV ou le démantèlement du réseau ferré français, *Annales de Géographie*, n°684, 2012, p. 194-213.

BARRE A. Vingt-cinq ans d'infrastructures de transport dans la Région Nord-Pas-de-Calais, *Hommes et Terres du Nord*, 1995 n°3 p. 128-134.

BARRE A. et al. Chemins de fer en Nord-Pas-de-Calais, Ed. La Vie du Rail, 2004, 238 p.

BRUYELLE P. Lille-Roubaix-Tourcoing : d'une métropole régionale à une métropole européenne? in *La grande ville, enjeu du XXI^e siècle*. Hommage à J. Bastié, PUF, Paris, 1991 [pp. 523-533]

GASMEUR J.F. Lille : un centre d'affaires internationales, *Le Moniteur des Travaux Publics*, 1990, n°4506 [pp. 54-57]

MENERAULT P. Dynamiques et politiques régionales autour du tunnel sous la Manche et du T.G.V. Nord, *Annales de géographie*, 1997, vol. 106, n° 593-594 [pp. 5-33]

Has the construction of the Channel Tunnel been a factor of rapprochement of the cities of Calais and Dover and of their respective regions?

This communication is based on work done in 2001 as part of research conducted by the University of Nijmegen on binational cities (Buursink et al., 2000) and the case of Calais and Dover has been studied (Heddebaut, 2001) and as well as research on cross border governance in the European Union and particularly in the "transmanche region" and later in the Euroregion (Heddebaut, 2004). The paper analyses the question of cities that are localised at each part of an international border. We take as an example the two cities of Dover and Calais and wonder if they can be considered as binational cities because they have been connected by a tunnel in 1994, the "fixed link", and because since 1993, the inner state borders of the European Union have disappeared. The main issue is to understand the nature of this new link created between the two sides of the Straits of Dover. Does the Channel Tunnel have managed to erase the physical barrier between the French and British coasts? We examine if Dover and Calais are actually brought closer by the construction of the Channel tunnel. We raise the question of the difference between land-border and sea-borders and determine if it could be applied to our example (Van Geenhuizen, Rietveld, 1999). Since these two cities are twinned cities, do they really act as binational cities? Probably, if the construction of the Channel tunnel has not led to turn Calais and Dover into real binational cities, we see that this event has obliged the regions to take accompanying measures (Heddebaut, Laudren, 1998). It has led the two regions that host the Channel tunnel terminals on both sides of the Channel to tackle nearly the same problems (Vickerman, 1997) and to cooperate to resolve them (Heddebaut, 1998). This joint action has persuaded the two regional Authorities of the need to twin two sea-border regions. The Kent County Council and the Nord-Pas-de-Calais Regional Council were twinned on the 27th of February 1987. Therefore, this Kent/Nord-Pas-de-Calais Euroregion can really be considered, as said by Luchoire (1992), as "the natural child" of the materialisation of the tunnel. They intended to present joint dossiers to be financed by the European Union under INTERREG Funds (Church, Reid, 1996, 1999). Since it exists, does the "Transmanche Region" lead to cross-border activity? We scrutinize different joint actions this new entity has undertaken since it has been twinned. We see that it is mainly in tourism and commercial domains that this cooperation is more efficient. Are cross-border movements important and cross-border labour markets increasing or do obstacles still remain (Gijssels de, Janssen, 1999)? Do we witness an increase in flow between these two countries and between the two regions on either side of the fixed link? What is the share generated by Eurotunnel for both the "Shuttles" and the Eurostar traffic?

2 We compare economic networking over the French-Belgian border and the French-English border to determine the importance of for example foreign companies in the French part of the twinned EUROREGION (Houtum Van, 1999). We focus on passenger flows and especially tourism flows because, this new EUROREGION «of five regions of Europe» area seems to attract more and more tourists and day-trippers (Heddebaut, 1999; CRT, 2000). We conclude that if we cannot really consider that the Channel tunnel has led to Calais and Dover becoming binational cities, their regions were twinned because of its construction. They are experiencing a new way of working together. We observe at that time a strong willingness to create new "cross-border" activities but probably in a wider context. The EUROREGION «of five regions of Europe» constitutes one step of this widening but joint cooperating activity is more likely to develop in another dimension.

References

- Buursink J., Boekema F., Ehlers N., (2000), "Binational cities and their regions, Setting the scene for the international Seminar on September 27th and 28th Nijmegen, 4 p.
- Church A., Reid P., (1996), "Urban power, international network competition: the example of cross-border co-operation", *Urban studies*, 33, pp. 1,297-318
- Church A., Reid P., (1999), "Cross-border co-operation, institutionalisation and political space across the English Channel", *Regional Studies* 33, pp. 643-655.
- CRT Nord-Pas-de-Calais, Kent County Council, (2000) 'Transmanche Tourism facts 2000'. June, 33p.
- Geenhuizen, M. van, Rietveld P., (2002), "Land-Borders and Sea-Borders: An Exploration of Differences in Border Region Development", *Journal of Borderlands Studies*, Volume 17, N°2, Fall 2002, pp. 63-78 p.

Gijssels, P. de, Janssen M., (1999), "Perceived obstacles and willingness to enter Dutch- German cross-border labour markets: the case of highly educated workers in border regions", paper for the 38th Annual Meeting of the Western Regional Science Association, February 21-24, Ojai, USA, California, 18 p.

Heddebaut O., (1998), "La stratégie d'accompagnement transmanche dans le Kent et le Nord- Pas-de-Calais: entre contextes institutionnels spécifiques et temporalité décalée", in Nemery, J.C., et Loinger, G., (sous la direction de), "Construire la dynamique des territoires", L'Harmattan, Paris, juin, pp.293-315.

Heddebaut O., (1999), " Cross channel back-up policy and tourist frequentation evolution at Nord-Pas-de-Calais regional Borders ", in Meersman H., Van de Voorde E., Winkelmanns W., (editors), "Transport Modelling/Assessment", Volume 3 of selected proceedings from the 8th World Conference on Transport Research, Pergamon, December, pp. 471-484.

Heddebaut O., Laudren E., (1998), « La rocade du littoral participe-t-elle à une transformation du littoral du Nord-Pas-de-Calais ? Évaluation ex-post du programme d'accompagnement routier transmanche », *Cahiers Économiques de Bretagne*, N°4, décembre, pp. 17-48. 3

Heddebaut, O., (2001), "The Binational cities of Dover and Calais and their region", *Geojournal*, vol. 54, N°1, pp. 61-71.

Heddebaut, O., (2004), "The Euroregion from 1991 to 2020: an ephemeral stamp?" pp. 70-87, in Kramsh, O., and Hooper, B., "Cross-Border governance in the European Union", Routledge, Research in Transnationalism, 236 p.

Houtum, H. van, (1999), "Do borders matter in international economic networking?", paper for the 38th Annual Meeting of the Western Regional Science Association, February 21-24, Ojai, USA, California, 26 p.

Lucaire, Y. (1992) 'L'euro-région, fille naturelle du tunnel sous la Manche ?' pp. 379-415, In Marcou, G. Vickerman, R. Lucaire, Y. (eds) 'Le Tunnel sous la Manche entre États et marchés', Presses Universitaires de Lille, Lille, 447 p.

Marcou, G. Vickerman, R. Lucaire, Y. (eds) (1992), 'Le Tunnel sous la Manche entre États et marchés', Presses Universitaires de Lille, Lille, 447 p.

Perkmann M., (1999), "Building Governance institutions across European borders", *Regional Studies* 33, pp. 657-667

Vickerman R., (1997), «The emperor without clothes: regional impacts of the Channel tunnel and associated infrastructure in Kent» in Burmeister A. and Joignaux G (Eds), «*Infrastructures et territoires, approches de quelques grands projets*», L'Harmattan, Paris, pp. 57-82.

Didier DUBANT, Chargé de mission métiers opérationnels, **Philippe PELGAS**, Chef du service activités subaquatiques, Direction scientifique et technique de l'Institut national de recherches archéologiques préventives, France

Vingt ans de liaison transmanche, l'impact des travaux d'aménagement sur l'évolution de la perception du patrimoine enfoui

Au moment de la construction du tunnel sous la Manche des fouilles archéologiques financées par Eurotunnel furent effectuées du côté anglais (permettant la mise au jour de traces d'occupation allant de l'âge du bronze jusqu'au Moyen Age) et du côté français (de différentes traces d'habitats). Après l'ouverture au trafic du tunnel, les échanges de biens évoluèrent provoquant la création de nouveaux aménagements ferroviaires et routiers, l'installation d'infrastructures d'accompagnement, ainsi qu'une évolution du marché foncier des agglomérations du littoral. Tout ces changements étalés sur une vingtaine d'année provoquèrent une évolution progressive de la perception du patrimoine enfouis dans toute cette zone et favorisèrent le développement de projets scientifiques européens, tel Planarch qui associait archéologie et aménagement du territoire.

Le tunnel sous la Manche par sa présence à également influé sur le trafic maritime transmanche provoquant indirectement la réalisation d'aménagements portuaire, qui bénéficient désormais outre de la traditionnelle approche archéologique terrestre, de son extension dans le domaine subaquatique, comme le montre l'intervention en 2013 de l'Inrap à Calais, dans le cadre du projet «*Port 2015* ».

Par effet de prisme les principales modifications dans le paysage de la concurrence intermodale, intervenues depuis 1994 sur ce territoire, pourront être restituées.

Bibliographie :

- BOULET (Claude), FRICHET-COLZY (Hélène) - *Archéologie et Grands travaux. Les fouilles du TGV Nord et de l'Interconnexion. Catalogue d'exposition. Premier bilan des recherches archéologiques (1988-1991)*, Paris, SNCF / Ministère de la Culture, 1991.
- LEGRAND (Jacques) dir. - *Chronique du tunnel sous la Manche*. Paris 1994, 144 pages.

Internet :

- Le projet archéologie européen Planarch (http://www.inrap.fr/userdata/c_bloc_file/7/7555/7555_fichier_recherches13-blanquaert.pdf).
- La découverte d'un camp napoléonien à Etaples-sur-Mer (camp établi en prévision de l'invasion de l'Angleterre). L'apport de l'archéologie à l'histoire. Communiqué de presse du 1er août 2005 (http://www.inrap.fr/userdata/c_bloc_file/5/5400/412_fichier_communique_84.pdf).
- Rapports d'activité de l'Inrap (<http://www.inrap.fr/archeologie-preventive/l-inrap/rapport-d-activites/p-274-Rapport-d-activites.htm>).
- Archéologie subaquatique (<http://www.inrap.fr/archeologie-preventive/Recherche-scientifique/Direction-scientifique-et-technique/Methodes-et-recherches/p-18043-Activites-subaquatiques-et-sous-marines.htm>).
- Archéologie subaquatique. L'Inrap dans le cadre le projet Calais «Port 2015 » : (http://www.lavoixdunord.fr/Locales/Calais/Bonjour/2011/12/05/article_des-fouilles-archeologiques-sous-la-mer.shtml).

Etienne RIOT, Doctorant au Laboratoire Ville Mobilité Transport - Ecole des Ponts Paris Tech, France

De Waterloo à St Pancras International : le choix de la porte londonienne du tunnel sous la Manche

« On pourrait l'appeler London Azincourt: voyagez comme une flèche jusqu'au cœur de la France »¹.

Cette communication propose de retracer et d'analyser les raisons qui ont conduit à choisir la gare de St Pancras comme terminal londonien de la ligne à grande vitesse issue du tunnel sous la Manche. La pratique quotidienne et les vingt années qui se sont écoulées depuis la mise en service du tunnel ne sauraient faire oublier les nombreuses tergiversations qui ont conduit à insérer dans la vieille gare du XIX^{ème} siècle la technologie ferroviaire de la fin du XX^{ème} siècle. Le choix de la gare de St Pancras comme terminal londonien du trafic trans-Manche est le fruit d'une conjonction d'intérêts et de projets qui ne sont pas tous liés à des ambitions ferroviaires. La requalification du quartier de King's Cross, la localisation des quais de la ligne à grande vitesse, son tracé jusqu'à Londres, ont répondu à des logiques contradictoires.

Un premier temps de la communication sera consacré à l'explication des différentes tensions qui se sont fait jour entre le positionnement des tracés du Channel Tunnel Rail Link et ses débouchés potentiels dans la capitale londonienne. La question posée visera à comprendre la part du tracé du réseau ferroviaire et celle de la politique d'aménagement urbain dans le choix définitif de St Pancras comme gare terminus de CTRL.

Un second temps de la communication proposera une lecture de l'évolution du quartier King's Cross comme terrain d'élection du terminal Eurostar. Il sera alors question de démontrer que la transformation de St Pancras en une gare internationale dédiée à la grande vitesse ferroviaire est intriquée dans une volonté politique et industrielle de longue date de renverser la logique marginale du quartier King's Cross en le repositionnant comme une centralité dans la ville. Dans cette perspective, la communication insistera sur l'appariement symbolique de la grande vitesse à une résurgence de l'imaginaire victorien dans la Grande-Bretagne de la fin du X^{ème} siècle et du début de ce siècle. A l'appui de la démonstration, le cas de la gare du Nord à Paris permettra de poser une perspective contrastante. L'accueil du trafic Trans-Manche

¹ Traduction de « *I suggest London Azincourt « Travel like an arrow to the Heart of France »*, extrait de Webb, David, *Letter to The Time*, 17 march 2004, courrier des lecteurs de The Time lors des débats autour du choix du nom de la gare rénovée de St Pancras. Cité dans Dow A., *Dow's dictionary of railway quotations*, Baltimore, Md, Johns Hopkins University Press, 2006.

n'a en effet pas produit les mêmes effets structurants en termes d'aménagement à Paris et à Londres. Ce sera un argument complémentaire pour comprendre la singularité et la spécificité du choix londonien.

Bibliographie

- ALLINGTON-JONES L., « The Phoenix: The Role of Conservation Ethics in the Development of St Pancras Railway Station (London, UK) », *Journal of Conservation and Museum Studies*, 2013, vol. 11, n° 1, p. Art-1.
- BENNETT R., I. GARDNER, M. GATES-SUMNER, et A. LANSLEY, « St Pancras Station and Kings Cross Railway Lands », *ARUP JOURNAL*, 2004, vol. 39, p. 46-54.
- BOOTH P., « Partnerships and networks: The governance of urban regeneration in Britain », *Journal of Housing and the Built Environment*, 2005, vol. 20, n° 3, p. 257-269.
- BRADLEY S., *St Pancras Station*, London, Profile, 2011.
- CARTER I., *Railways and culture in Britain : the epitome of modernity*, Manchester; New York, Manchester University Press, 2001.
- CHODOROWSKI A. et M. GATES-SUMNER, « The Thameslink station at St Pancras, London », *Arup Journal*, 2009, vol. 44, n° 3, 2009.
- COSSONS N., « Oubliez Waterloo: The St Pancras effect », *Industrial Archaeology Review*, 2010, vol. 32, n° 2, p. 129-142.
- CROMPTON G. et R. JUPE, « "Such a silly scheme": the privatisation of Britain's Railways 1992-2002 », *Critical perspectives on Accounting*, 2003, vol. 14, p. 617-645.
- EDWARDS M., « King's Cross: renaissance for whom? », 2009.
- GOURVISH T.R. et M. ANSON, *The official history of Britain and the Channel Tunnel*, London; New York, Routledge, 2006.
- GREATER LONDON COUNCIL et PLANNING WORKING PARTY, *Rationalisation of King's Cross and St. Pancras Railway Stations: Planning Working Party Interim Report April 1967.*, [S.l.], G.L.C., 1967.
- HAYWOOD R., *Railways, urban development and town planning in Britain: 1948-2008*, Farnham, England; Burlington, VT, Ashgate, 2009.
- HOLLAND J., *Dr Beeching's axe: 50 years on : illustrated memories of Britain's lost railways*, 2013.
- HUGHES H., « Whose blue? The true story behind the sky-blue roof of St Pancras International Station », *Icon News*, 2008, n° 15, p. 18-21.
- LANSLEY A., *The transformation of St Pancras Station*, London, Laurence King, 2012.
- LONDON R.W.I., « Bidders queue up for sale of high-speed UK rail link », *Financial Times*, 21/06/2010.
- NEWMAN P. et D. PAPIN, « De King's Cross à St. Pancras, le nouveau quartier de l'Eurostar : géopolitique de trente ans de conflits », *Hérodote*, 17 juin 2010, n° 137, n° 2, p. 93-118.
- OMEGA CENTRE, *Project Profile: UK Channel Tunnel Rail Link*, Omega Centre - centre for Mega Projects in Transport and Development - UCL Bartlett, 2008.
- RIOT E., « A European perspective on the planning of major railway stations: Considering the cases of St Pancras Station and Paris Gare du Nord », *Town Planning Review*, 2014, vol. 85, n° 2, p. 191-202.
- ROBERTS G., « St Pancras station: Victorian 'cathedral of the railways' », *Proceedings of the ICE-Engineering History and Heritage*, 2009, vol. 162, n° 3, p. 157-166.
- ROBINSON D., « Fortnum & Mason opens store in London St Pancras station », *Financial Times*, 05/06/2013.
- SIMMONS J., *St. Pancras Station.*, London, Allen & Unwin, 1968.
- WRIGHT R., « UK high-speed rail link auction opens », *Financial Times*, 21/06/2010.