

MOBILITÉ ET ACCESSIBILITÉ DE L'EUROMÉTROPOLE LILLE - KORTRIJK - TOURNAI

MOBILITEIT EN BEREIKBAARHEID VAN DE EUROMETROPOOL LILLE - KORTRIJK - TOURNAI

*Conclusions du diagnostic partagé
et Identification des enjeux en matière de mobilité*

*Gemeenschappelijke diagnostiek en in kaart brengen
van de mobiliteitsuitdagingen op korte middellange en
lange termijn*



**EUROMÉTROPOLE
EUROMETROPOOL**
LILLE • KORTRIJK • TOURNAI

TRANSITEC
SumResearch
Urban Consultancy

SOMMAIRE - OVERZICHT



INTRODUCTION	4
INLEIDING	
1. NOTION DE FLUX A L'ÉCHELLE EUROMÉTROPOLITAINE - ÉTAT 2007	7
ENKELE NOTIES OVER DE VERKEERSSTROMEN OP SCHAAL VAN DE EUROMETROPOOL – TOESTAND 2007	
Le nombre de déplacements transfrontaliers par jour ouvrable	8
Het aantal grensoverschrijdende verplaatsingen op werkdagen	
2. BILAN DE L'OFFRE ET DE LA DEMANDE EN TRANSPORT MOTORISÉ	9
SITUATIESCHETS VRAAG EN AANBOD GEMOTORISEERD VERVOER	
2.1 Offre en train de voyageurs a l'échelle de l'eurométropole élargie - Etat 2010	10
Treinreizigersaanbod op het niveau van de ruimere eurometropoolzone - Toestand 2010	
2.2 Offre en bus transfrontaliers - Etat 2010	11
Grensoverschrijdend busaanbod - Toestand 2010	
2.3 Charges de trafic automobile d'un jour ouvrable - Etat 2007	12
Autoverkeersdruk op werkdagen - Toestand 2007	
3. ENJEUX AU NIVEAU DES RÉSEAUX STRUCTURANTS DE L'EUROMETROPOLE ÉLARGIE	13
ZOOM OP DE RUIMERE EUROMETROPOOLZONE	
3.1 Enjeux a l'échelle de l'eurométropole	14
Uitdagingen op schaal van de eurometropool	
3.2 Principales infrastructures projetées à l'échelle de l'eurométropole élargie	16
De voornaamste infrastructuurprojecten op schaal van de ruimere eurometropoolzone	
3.3 Enjeux de liaisons par les transports en commun entre les pôles urbains forts	18
Uitdagingen op het vlak van de openbaarvervoersverbindingen tussen de grote stedelijke polen	
4. ENJEUX TRANSFRONTALIERS CIBLÉS SUR LES ZONES LES PLUS STRATÉGIQUES	19
ZOOM OP DE ZONES WAAR DE GRENSOVERSCHRIJDENDE UITDAGINGEN GROOT ZIJN	
4.1 Enjeux transfrontaliers par secteur géographique	20
Grensoverschrijdende uitdagingen per deelgebied	
4.2 Enjeu de valorisation de l'axe fort de transports en commun	21
Uitdaging betreffende de versterking van de structurerende openbaarvervoersas	
4.3 Synthèse des enjeux de transports en commun a l'échelle de la zone transfrontalière urbaine dense	22
Synthese van de uitdagingen voor het openbaar vervoer op schaal van het grensoverschrijdend verstedelijkt gebied	
4.4 Enjeux transfrontaliers dans le secteur de la vallée de la Lys	24
Grensoverschrijdende uitdagingen in het gebied van de leievallei	
CONCLUSIONS	26
CONCLUSIES	



INTRODUCTION

Le Groupe de Travail Thématique (GTT) « Mobilité et accessibilité de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai », regroupe les représentants politiques et techniques des 14 membres de l'Eurométropole ainsi que 4 représentants de la société civile. En 2011, il s'est notamment concentré sur la réalisation d'un diagnostic partagé de la mobilité à l'échelle transfrontalière.

Cette démarche était nécessaire pour établir un constat partagé sur les questions et les enjeux de la mobilité et de l'accessibilité eurométropolitaine. En effet, c'est la première fois qu'une étude de ce type est réalisée à l'échelle transfrontalière. Elle a été menée pour chaque mode de transport et se structure globalement selon trois échelles :

- l'Eurométropole élargie (pour avoir un meilleur regard sur les grands projets en dehors de ce territoire qui auront un impact sur la mobilité eurométropolitaine),
- le territoire de l'Eurométropole (pour analyser les réseaux structurants des différents modes de transport),
- les zones stratégiques à proximité de la frontière (zoom sur la vallée de la Lys, la zone urbaine dense Mouscron-Roubaix-Tourcoing-Wattrelos).

L'existence de cette étude facilitera la mise en œuvre des actions concrètes au sein du GTT dont certaines sont désormais lancées (cf. plan d'action de l'Eurométropole) notamment dans les domaines des transports collectifs et des liaisons douces.

INLEIDING

De Thematische Werkgroep (TWG) "Mobiliteit en bereikbaarheid van de Eurometropool Lille-Kortrijk-Tournai" bestaat uit de politieke en technische vertegenwoordigers van de 14 leden van de Eurometropool, en tevens uit 4 vertegenwoordigers van het maatschappelijk middenveld. In 2011 richtte de TWG zich specifiek op de uitwerking van een gemeenschappelijke diagnostiek van de mobiliteit op grensoverschrijdend vlak.

Op die manier kon men verschillende vragen en uitdagingen behandelen die bestaan met betrekking tot mobiliteit en bereikbaarheid binnen de Eurometropool. Het is inderdaad de eerste keer dat er een dergelijke studie op grensoverschrijdend vlak werd opgemaakt. Deze studie werd voor elke vervoersmodus uitgevoerd en is gestructureerd volgens drie schaalniveau's:

- een ruimer gebied dan de Eurometropool (om een beter beeld te krijgen van de grote projecten van buiten de regio die een impact zullen hebben op de mobiliteit in de Eurometropool)
- het gebied van de Eurometropool (hierbij kunnen de structurerende netwerken van de verschillende vervoersmodi geanalyseerd worden),
- de strategische zones in de buurt van de grens (zoom op de Leiestreek, het dichtbevolkte stedelijke gebied rond Mouscron-Roubaix-Tourcoing-Wattrelos).

Deze studie zal de uitwerking van concrete acties binnen de TWG makkelijker maken. Een aantal daarvan werden reeds opgestart (cf. actieplan van de Eurometropool) ondermeer op het vlak van openbaar vervoer en zachte verbindingen.



Le GTT Mobilité et accessibilité ainsi que le Bureau de l'Eurométropole souhaitent partager les résultats de cette étude avec les communes, mais également avec les acteurs socio-économiques de l'Eurométropole, afin que ce travail puisse notamment nourrir d'autres études et projets sur ce territoire (par exemple les plans de mobilité des différents versants).

Le présent document constitue la synthèse de deux tomes d'études (un premier intitulé « diagnostic partagé » et un deuxième intitulé « identification des enjeux de la mobilité et de l'accessibilité de l'Eurométropole à court, moyen et long termes »).

Ces documents sont consultables sur le site de l'Eurométropole ou peuvent être demandés en version papier auprès de l'Agence de l'Eurométropole.

Enfin, il convient de signaler que la Mission Bassin Minier (avec le soutien de la DREAL Nord – Pas de Calais, Lille Métropole, Ports de Lille, Delta 3 et avec la collaboration du CETE Nord - Picardie, du Conseil Régional Nord – Pas de Calais, du pôle d'excellence Euralogistic, de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai et du Service Public de Wallonie) a réalisé en parallèle un diagnostic sur les transports de marchandises et les plateformes logistiques à l'échelle transfrontalière (sur le territoire de l'Aire Métropolitaine de Lille - AML).

La Synthèse et le rapport final de cette étude sont disponibles auprès de l'Association Aire Métropolitaine de Lille.

De de TWG Mobiliteit en bereikbaarheid, evenals het Bureau van de Eurometropool, willen de resultaten van deze studie delen met de gemeenten, en met de socio-economische stakeholders van de Eurometropool, zodat deze studie een bron van inspiratie kan vormen voor andere studies en projecten in het gebied (bijvoorbeeld de opmaak van mobiliteitsplannen van de verschillende regio's).

Dit document vormt de samenvatting van twee studiedelen (een eerste deel "gemeenschappelijke diagnostiek" en een tweede deel "bepaling van de mobiliteitsuitdagingen" binnen de Eurometropool op korte, middellange en lange termijnen).

U kan deze documenten elektronisch raadplegen op de website van de Eurometropool of u kan een papieren versie opvragen bij het Agentschap van de Eurometropool.

Tot slot willen we meegeven dat de Mission Bassin Minier (met de steun van DREAL Nord-Pas de Calais, Lille Métropole, Ports de Lille, Delta 3 en met de medewerking van CETE Nord – Picardie, Conseil Régional Nord-Pas de Calais, expertisecentrum Euralogistic, Eurometropool Lille-Kortrijk-Tournai en Service Public de Wallonie) tegelijkertijd een diagnose heeft uitgewerkt rond goederentransport en logistieke platformen op grensoverschrijdend vlak (meer bepaald op schaal van de Aire Métropolitaine de Lille - AML).

De samenvatting en het eindverslag van deze studie zijn beschikbaar bij de Association Aire Métropolitaine de Lille.

1.
**NOTION DE FLUX A L'ÉCHELLE
EUROMÉTROPOLITAINE
- ÉTAT 2007-**

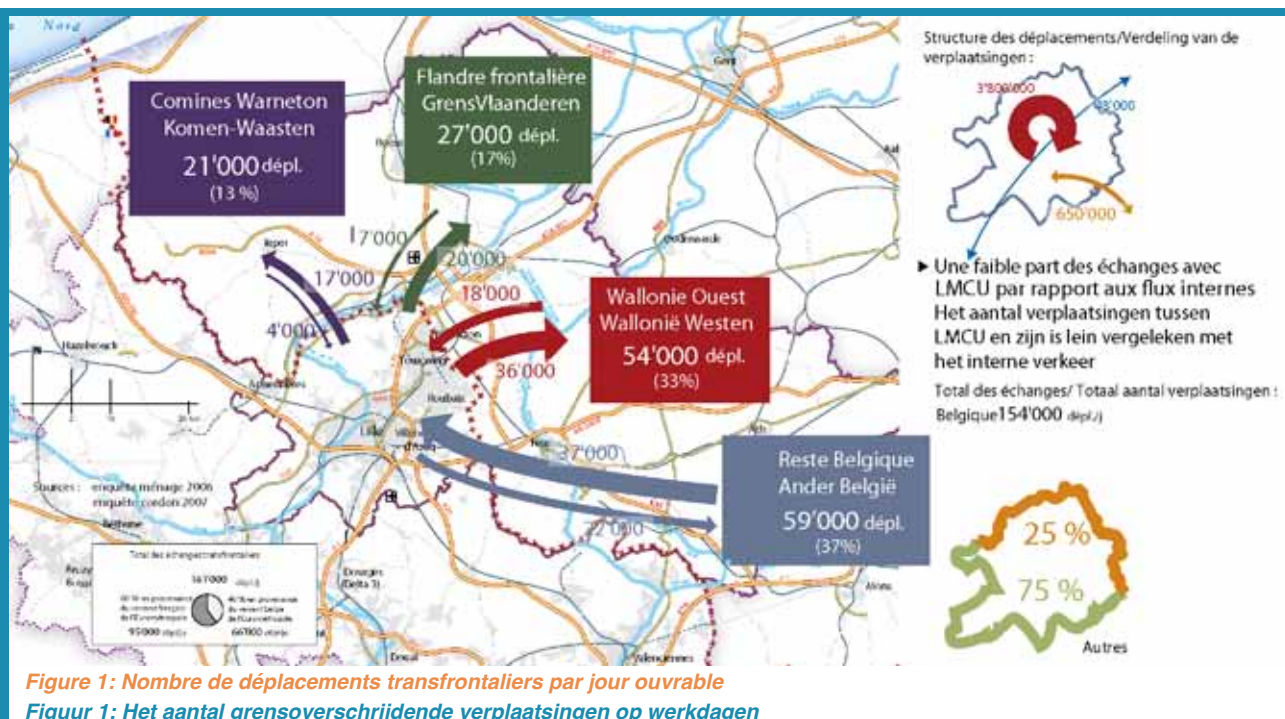
1.
**ENKELE NOTIES OVER
DE VERKEERSSTROMEN
OP SCHAAL VAN DE
EUROMETROPOOL
– TOESTAND 2007 –**

LE NOMBRE DE DÉPLACEMENTS TRANSFRONTALIERS PAR JOUR OUVRABLE

L'analyse des enquêtes "origine-destination" au sein de l'agglomération Lille-Kortrijk-Tournai montre clairement la présence d'effets frontière au sein du territoire de l'Eurométropole. Ainsi la part des échanges transfrontaliers entre Lille Métropole (ce qui correspond au versant français de l'Eurométropole) et les versants belges adjacents est nettement plus faible que la part des échanges interne à la métropole lilloise, ou encore, entre la métropole lilloise et ses territoires français adjacents (voir Figure 1).

HET AANTAL GRENSOVERSCHRIJDENDE VERPLAATSINGEN OP WERKDAGEN

De analyse van de enquêtes die we uitvoerden over de "herkomst en bestemming" van de verkeersstromen toont aan dat er binnen het gebied van de Eurometropool Lille-Kortrijk-Tournai duidelijke grenseffecten bestaan. Zo is het aandeel van de verplaatsingen tussen Lille Métropole (wat overeenkomt met het Franse gedeelte van de Eurometropool) en de omliggende Belgische deelgebieden, duidelijk beperkter ten opzichte van zowel de interne verplaatsingen van Lille Métropole als de verplaatsingen met de omliggende Franse gebieden (zie figuur 1).



Bien qu'un effet frontière est constaté, on compte 161 000 déplacements transfrontaliers (sans le trafic en transit) par jour ouvrable (j.o) - soit 1/4 du total des échanges avec le territoire de Lille Métropole dont environ 2/3 s'effectuent au sein de l'Eurométropole et 1/3 entre le versant français de l'Eurométropole et le reste de la Belgique.

- 60% des déplacements transfrontaliers se font dans le sens France-Belgique (95 000 dépl./j.o)
- 40% dans le sens Belgique-France (66 000 dépl./j.o)

On remarque enfin que les échanges entre Lille Métropole et le reste de la Région Nord-Pas-de-Calais se font surtout avec la partie sud de Lille.

A l'inverse, les relations avec la Belgique se concentrent en bordure de la frontière, surtout sur le versant nord-est de Lille et le secteur de la Lys.

Toch zijn er per werkdag ongeveer 161.000 (transitverkeer niet meegerekend) grensoverschrijdende verplaatsingen (dit komt overeen met 1/4 van het totaal aantal verplaatsingen van of naar het gebied van Lille Métropole. Hiervan doen 2/3 van de verplaatsingen zich voor binnen de Eurometropool en 1/3 tussen het Franse deelgebied en de rest van België.

- 60% van deze verplaatsingen doen zich voor in de richting Frankrijk-België (95 000/werkdag)
- 40% tussen het Franse gedeelte van de Eurometropool en de rest van België (66 000/werkdag).

Tot slot wordt de aandacht gevestigd op het feit dat de verplaatsingen tussen Lille Métropole en de rest van de regio Nord-pas de Calais zich vooral voordoen in het zuidelijk deel van Lille Métropole.

Omgekeerd concentreert het verkeer van en naar België zich op het grensgebied zelf (vooral aan de noordoostelijke kant van Lille en aan de Leiesector).

2.

BILAN DE L'OFFRE ET
DE LA DEMANDE EN
TRANSPORT MOTORISÉ

2.

SITUATIESCHETS
VRAAG EN AANBOD
GEMOTORISEERD
VERVOER

2.2 OFFRE EN BUS TRANS-FRONTALIERS - ETAT 2010 -

2.2 GRENSOVERSCHRIJDEND BUSAANBOD – TOESTAND 2010

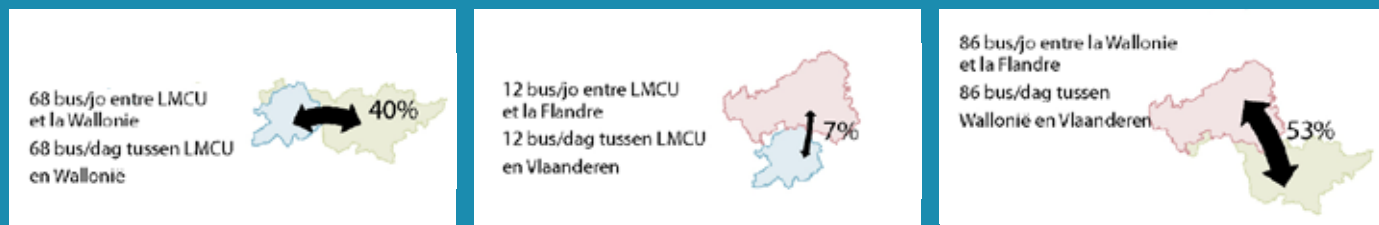


Figure 3: Nombre de déplacements transfrontaliers par jour ouvrable

Figuur 3: Het aantal grensoverschrijdende verplaatsingen op werkdagen

166 trajets aller-retour en bus sont comptabilisés par jour ouvrable entre les différents secteurs de l'Eurométropole. Selon les exploitants des réseaux, les déplacements effectués restent de courte distance, entre quartiers proches des frontières nationales et/ou régionales.

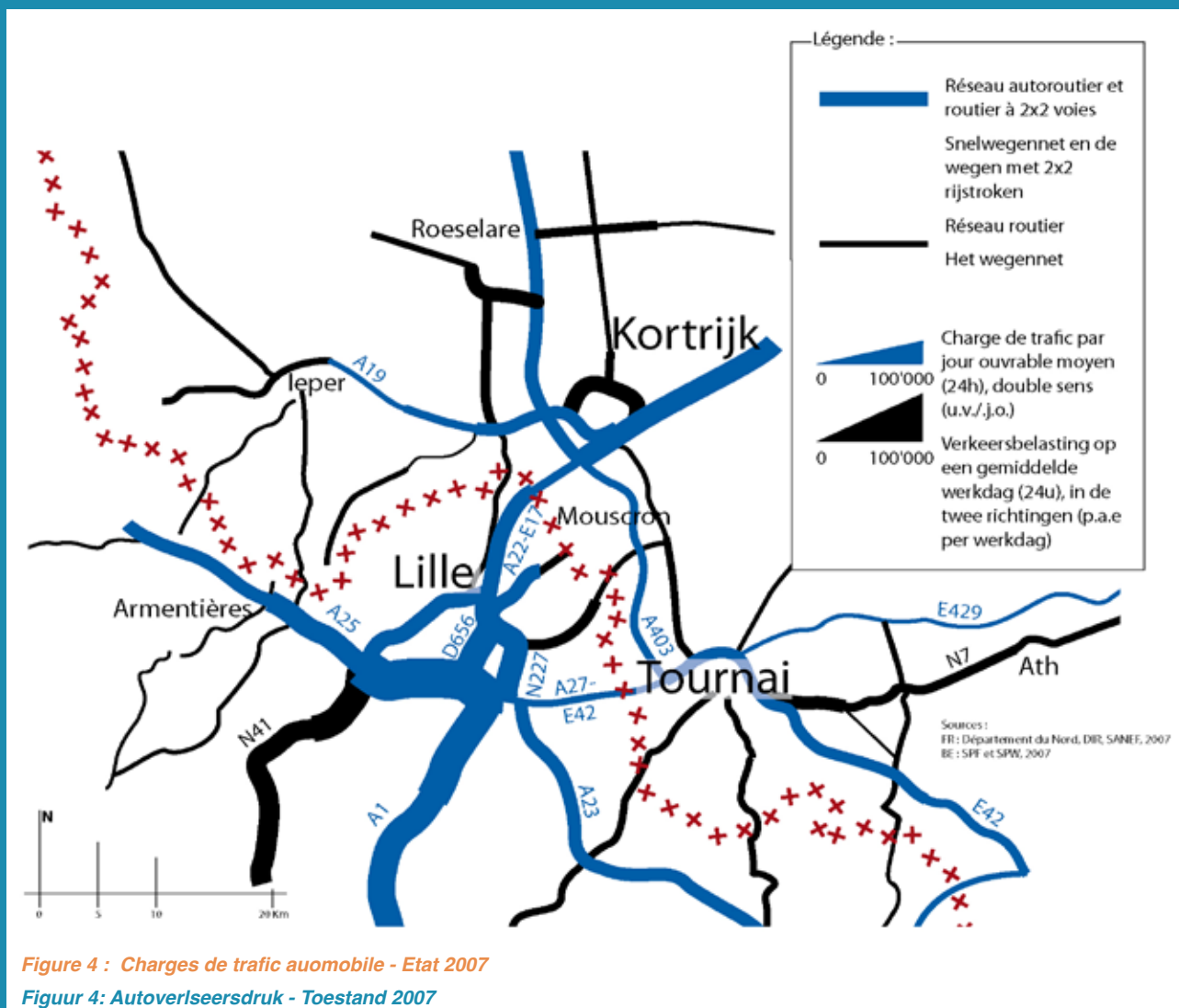
Il convient de préciser qu'actuellement une seule ligne est réellement transfrontalière entre la France et la Belgique à l'échelle de l'Eurométropole (il s'agit de la ligne Mouscron-Wattrelos-Roubaix), les autres lignes "transfrontalières" ont certes des terminus au-delà de la frontière mais en restent proches.

Er zijn 166 busritten (heen- en terug) per werkdag tussen de verschillende regio's van de Eurometropool. Volgens de exploitanten van deze lijnen gaat het in hoofdzaak over korte verplaatsingen: ze doen zich vooral vooral tussen zones die dichtbij de lands- of gewestgrens liggen.

We dienen hierbij op te merken dat er op dit ogenblik op schaal van de Eurometropool tussen Frankrijk en België eigenlijk maar 1 echte grensoverschrijdende lijn bestaat (namelijk de lijn Mouscron-Wattrelos-Roubaix), de terminus van de andere grensoverschrijdende lijnen situeert zich inderdaad aan de andere kant van de grens, maar op heel korte afstand hiervan.

2.3 CHARGES DE TRAFIC AUTOMOBILE D'UN JOUR OUVRABLE - ETAT 2007-

2.3 AUTOVERKEERSDRUK OP WERKDAGEN – TOESTAND 2007



Le secteur est saturé aux heures de pointe au Sud de Lille, à la convergence des autoroutes A1, A23, A25, A27-E42.

Des réserves de capacité existent sur les deux autoroutes transfrontalières A22-E17 et A27-E42 qui affichent des niveaux de trafic de l'ordre de 30 000 à 50 000 véh/jour.

De zone ten zuiden van Lille, waar de autowegen A1, A23, A25, A27-E42 samenkomen, is verzadigd op de piekuren.

Er is restcapaciteit op de twee grensoverschrijdende autowegen A22-E17 en A27-E42 waar dagelijks ongeveer tussen de 30 000 en de 50 000 voertuigen per dag worden geregistreerd.

3.
ENJEUX AU NIVEAU
DES RÉSEAUX
STRUCTURANTS DE
L'EUROMÉTROPOLE
ÉLARGIE

3.
UITDAGINGEN OP
VLAK VAN DE RUIMERE
EUROMETROPOOLZONE

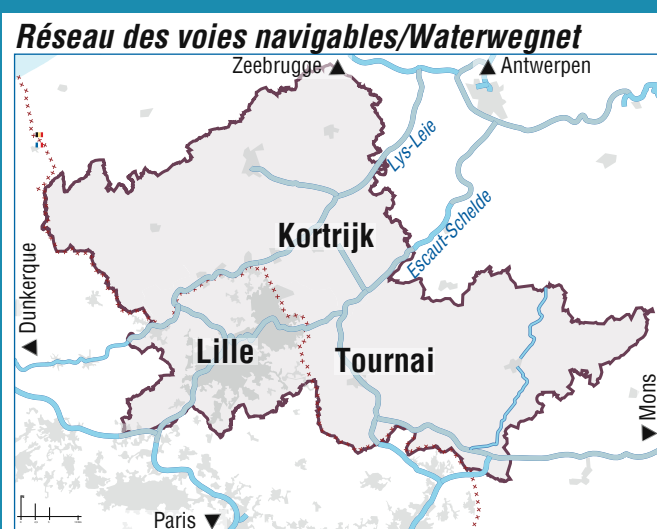
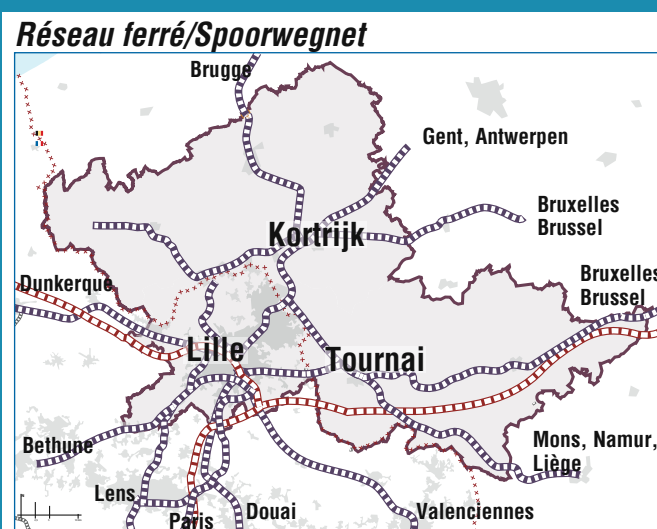
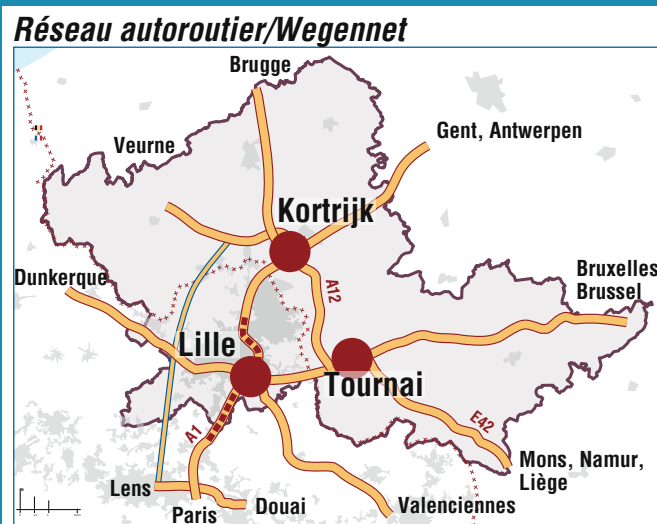


Figure 5: Réseaux structurants (route, fer, eau).

Figuur 5: Structurende netwerken (weg, spoor, water).

Pour les trois réseaux (route, fer, eau) les enjeux majeurs portent sur les liaisons Nord-Sud (à optimiser) et sur le contournement et/ou la traversée de la zone urbaine dense.

Voor de drie hoofdnetten (weg, spoor, water) situeren de belangrijkste uitdagingen zich op de noord-zuidverbindingen (te optimaliseren) en op het vlak van de omleiding en/of de doorsteek van het centrale verstedelijkte gebied.

3.1 ENJEUX A L'ÉCHELLE DE L'EUROMÉTROPOLE

Le réseau routier s'appuie sur les trois nœuds autoroutiers de Lille, Kortrijk et Tournai (à optimiser). L'A1 et la traversée de Lille sont régulièrement saturées en heures de pointe.

Le réseau ferré à grande vitesse assure de bonnes liaisons avec les grands pôles (inter)-nationaux. Sur les liaisons avec l'Arc Sud, on observe des conflits pour l'attribution des sillons ferroviaires entre les flux voyageurs et marchandises. Enfin, l'offre de liaisons entre Lille, Kortrijk et Tournai est à améliorer en quantité et en qualité (nombre de trains quotidiens, tarification, fiabilité, ...).

Un enjeu fort de mise en cohérence des plateformes multimodales entre elles, notamment en prévision de l'ouverture de la liaison Seine-Escaut.

Compte tenu des forces et faiblesses affichées par les différents modes de transports, aucun ne peut répondre seul aux enjeux à l'échelle de l'Eurométropole et au-delà. Les solutions seront donc nécessairement multimodales, avec en corollaire, la nécessité de soigner les échanges entre les modes (plateformes d'intermodalité et pôles d'échanges).

3.1 UITDAGINGEN OP SCHAAAL VAN DE EUROMETROPOOL

Het wegennet steunt op de drie (te optimaliseren) knooppunten Lille, Kortrijk en Tournai.

Op de A1 snelweg en ter hoogte van de doortocht van Lille, doet zich tijdens de spitsuren regelmatig congestie voor.

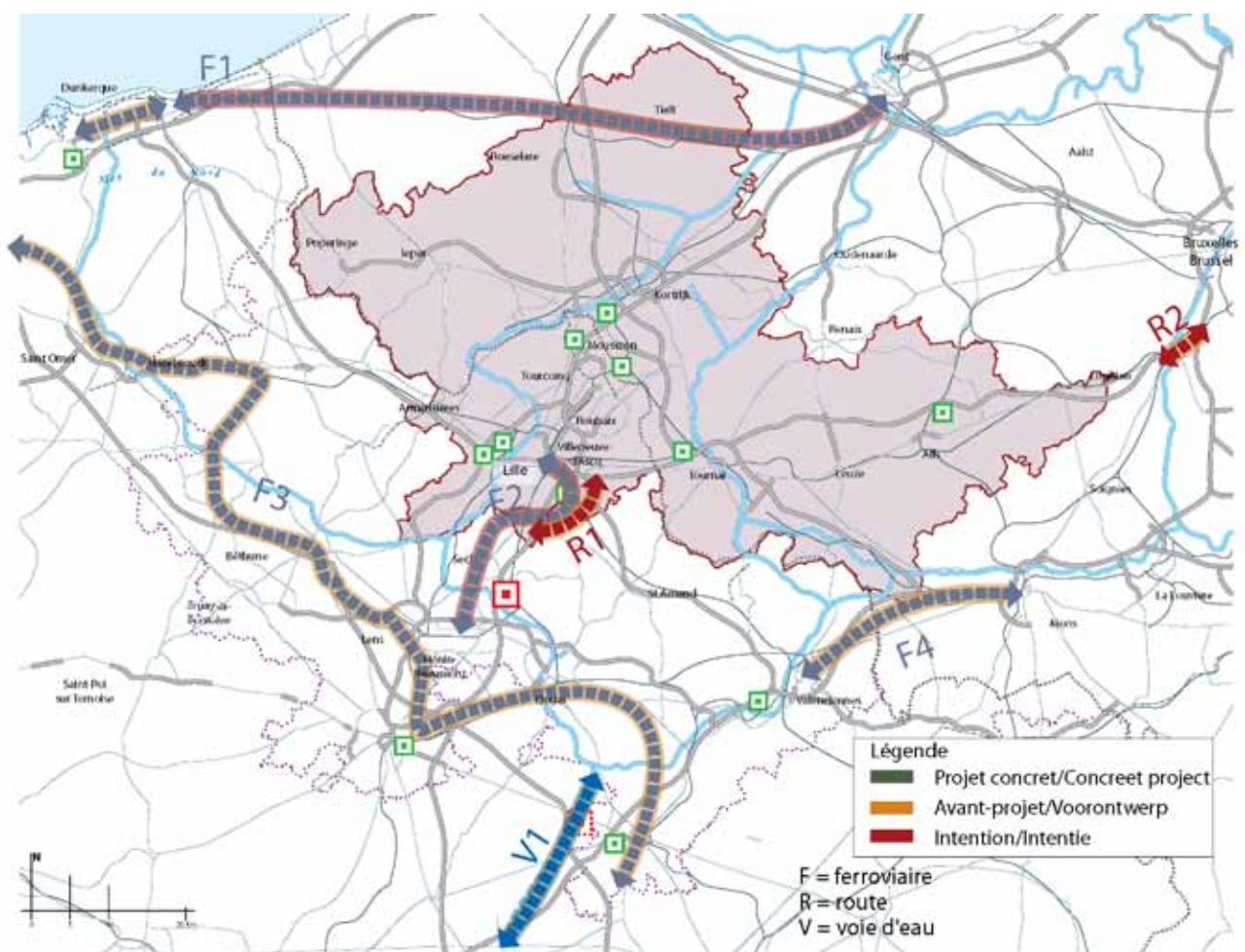
Het HST net biedt goede verbindingen met de belangrijke (inter)nationale steden.

Voor de verbindingen met de zuidelijke rand van de agglomeratie Lille, worden voor het toekennen van spoorpaden conflicten vastgesteld tussen goederen- en reizigersvervoer.

Tot slot zijn de verbindingen tussen Lille, Kortrijk en Tournai zowel kwantitatief als kwalitatief te verbeteren (aantal treinen per dag, tarifiering, stiptheid, ...).

Er is een belangrijke uitdaging wat betreft de afstemming van de multimodale platformen, ondermeer in het perspectief van de openstelling van de Seine-Schelde verbinding.

Rekening houdend met de sterkten en zwakten van de verschillende transportmodi blijkt geen enkele modus afzonderlijk te beantwoorden aan de mobiliteitsuitdagingen van de Eurometropool. Elke oplossing zal dus noodzakelijkerwijs multimodaal zijn, en moet gepaard gaan met het creëren van meer intermodale knooppunten en/of overslagplaatsen.



3.2 PRINCIPALES INFRASTRUCTURES PROJETÉES À L'ÉCHELLE DE L'EUROMÉTROPOLE ÉLARGIE

Les principaux projets d'infrastructures de transport à l'échelle de l'Eurométropole élargie sont illustrés ci-dessous et triés par :

- modes de transports,
- étude/document de planification de référence
- le statut du projet (planifié, avant projet, projet concret).

3.2 VOORNAAMSTE INFRASTRUCTUURPROJECTEN OP SCHAAL VAN DE RUIMERE EUROMETROPOOLZONE

Voor elk project wordt weergegeven:

- over welke transportmodus het gaat
- in welk planningsdocument het project voorkomt
- wat de status is van het project (gepland, voorontwerpfase, concreet project)

Projet	Inscrit dans :	Statut
F1 : Liaison Anvers-Tunnel sous la Manche - Amélioration Calais - Dunkerque	RSV SRT Région NPdC	Intention Intentie
Verbinding Antwerpen-Tunnel onder het Kanaal -		Avant-projet Voorontwerp
Verbetering Calais - Dunkerque		
F2 : Renforcement des liaisons Lille - Arc Sud	Région NPdC/ PDU LMCU	Intention Intentie
Versterking verbindingen Lille - Arc Sud		
F3 : Contournement fret de Lille	SRT Région NPdC	Concret Concreet project
Rondweg van Lille voor goederen-verkeer		
F4 : Réouverture de la ligne Valenciennes-Mons	SRT Région NPdC	Avant-projet Voorontwerp
Heropening lijn Valenciennes-Mons		
R1 : Contournement Sud-Est de Lille	SNIT	Etude d'opportunité + débat public à venir Wenselijkheidsstudie + publiek debat voorzien
Ringweg Zuid-Ost van Lille		
R2 : Dénivelé du goulet de Hal	RSV	Avant-projet Voorontwerp
Wegwerken van de flessenhals van Halle		
V1 : Canal Seine-Nord Europe, et adaptation du gabarit de la Lys et de l'Escaut	SNIT	Concret Concreet project
Kanaal Seine-Nord Europe, en aanpassing gabarit van de Leie en de Schelde		

RSV : Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.
SRT : Schéma Régional des Transports.
PDU : Plan de Déplacements Urbains.
SNIT : Schéma National d'Infrastructures de Transport.

Figure 6: Les principaux projets d'infrastructure à l'échelle macro

Figuur 6 : De voornaamste infrastructuurprojecten op macroschaal.

3.3 ENJEUX DE LIAISONS PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN ENTRE LES PÔLES URBAINS FORTS

3.2 UITDAGINGEN OP HET VLAK VAN DE OPENNBAARVERVOERS-VERBINDINGEN TUSSEN DE GROTE STEDELIJKE POLEN

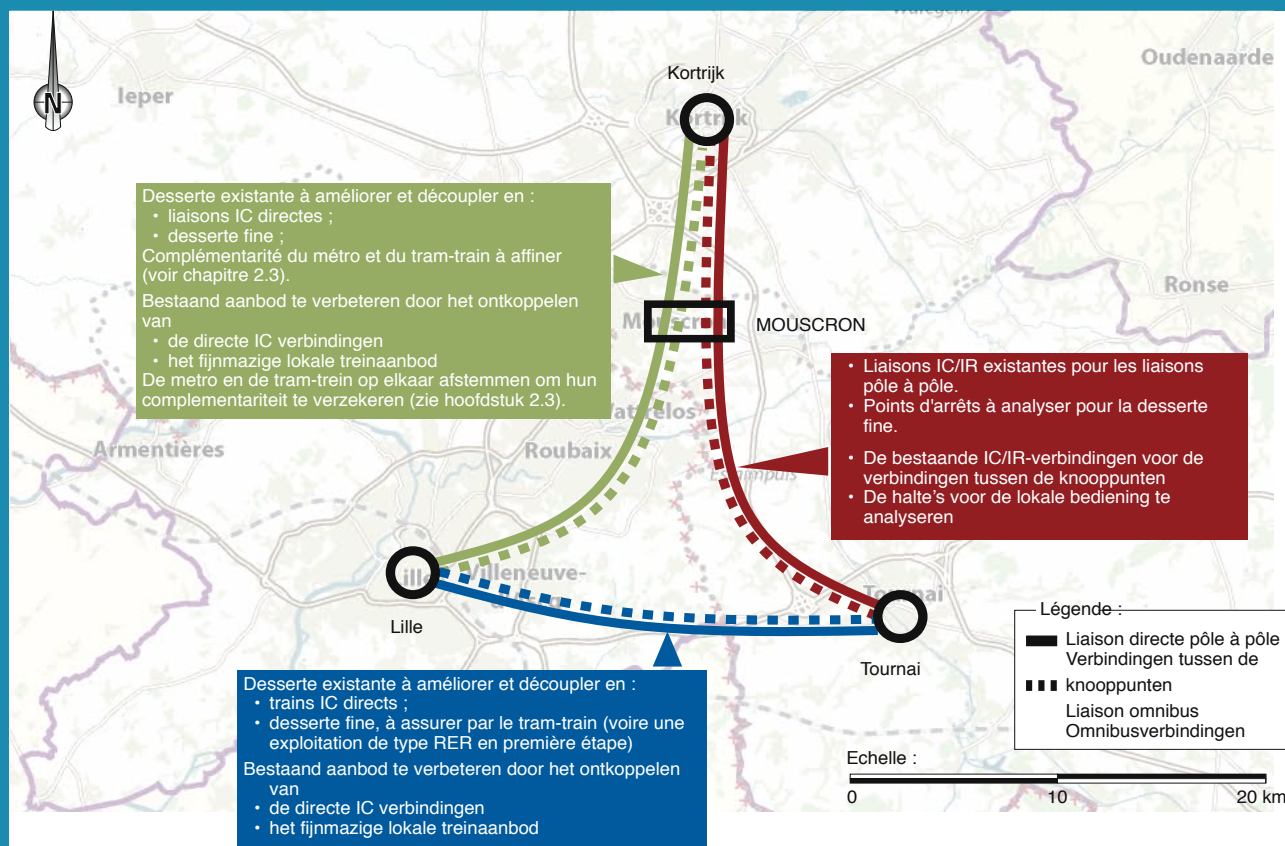


Figure 7: Triangle ferroviaire Lille - Kortrijk - Tournai

Figuur 7: Spoorriedehoek Lille - Kortrijk - Tournai

Les enjeux principaux portent sur les liaisons ferroviaires des axes Lille-Kortrijk-Tournai et concernent notamment la desserte fine (qui constituent la colonne vertébrale des transports collectifs de l'Eurométropole), et les liaisons rapides entre les plus grands pôles urbains. Il semble opportun de distinguer les dessertes de type intercity des dessertes de type omnibus. Ceci permettrait notamment de recréer des points d'arrêts (par exemple Tournai ouest) mais aussi d'éviter les doublons constatés actuellement entre le rail et le métro sur certains tronçons de l'axe Lille-Kortrijk.

Les gares de Lille - Kortrijk - Tournai pourront ensuite assurer les liaisons avec les autres villes de l'Eurométropole.

La gare de Mouscron devrait également jouer un rôle plus important dans les liaisons ferrées entre les grands pôles urbains.

De voornaamste uitdagingen liggen op de spoorverbindingen van de assen tussen Lille, Kortrijk en Tournai.

Op deze assen (die de ruggengraat vormen van het openbaar vervoer van de Eurometropool), bestaan zowel uitdagingen op het vlak van de fijnmazige bediening en de snelle verbindingen tussen de grootste stedelijke kernen. Het lijkt aangewezen de intercityverbindingen los te koppelen van de bedieningen type omnibus. Op die manier zouden stopplaatsen heropend kunnen worden (bijv. Tournai ouest) maar ook dubbele bedieningen vermeden worden (bijv. tussen metro en trein op enkele plaatsen langs de as Lille-Kortrijk); Vanuit de stations Lille - Kortrijk - Tournai kunnen verbindingen voorzien worden met de andere steden van de Eurometropool.

Daarnaast stellen we ook vast dat het station van Mouscron een belangrijkere rol zou moeten spelen in de treinverbindingen tussen de grote stedelijke kernen.

4.
ENJEUX
TRANSFRONTALIERS
CIBLÉS SUR LES
ZONES LES PLUS
STRATÉGIQUES

4.
ZOOM OP DE ZONES
WAAR DE GRENSOVER-
SCHRIJDENDE
UITDAGINGEN GROOT
ZIJN

4.1 ENJEUX TRANSFRONTALIERS PAR SECTEUR GÉOGRAPHIQUE

4.1 GRENSOVERSCHIJDEND UITDAGINGEN, PER DEELGEBIED

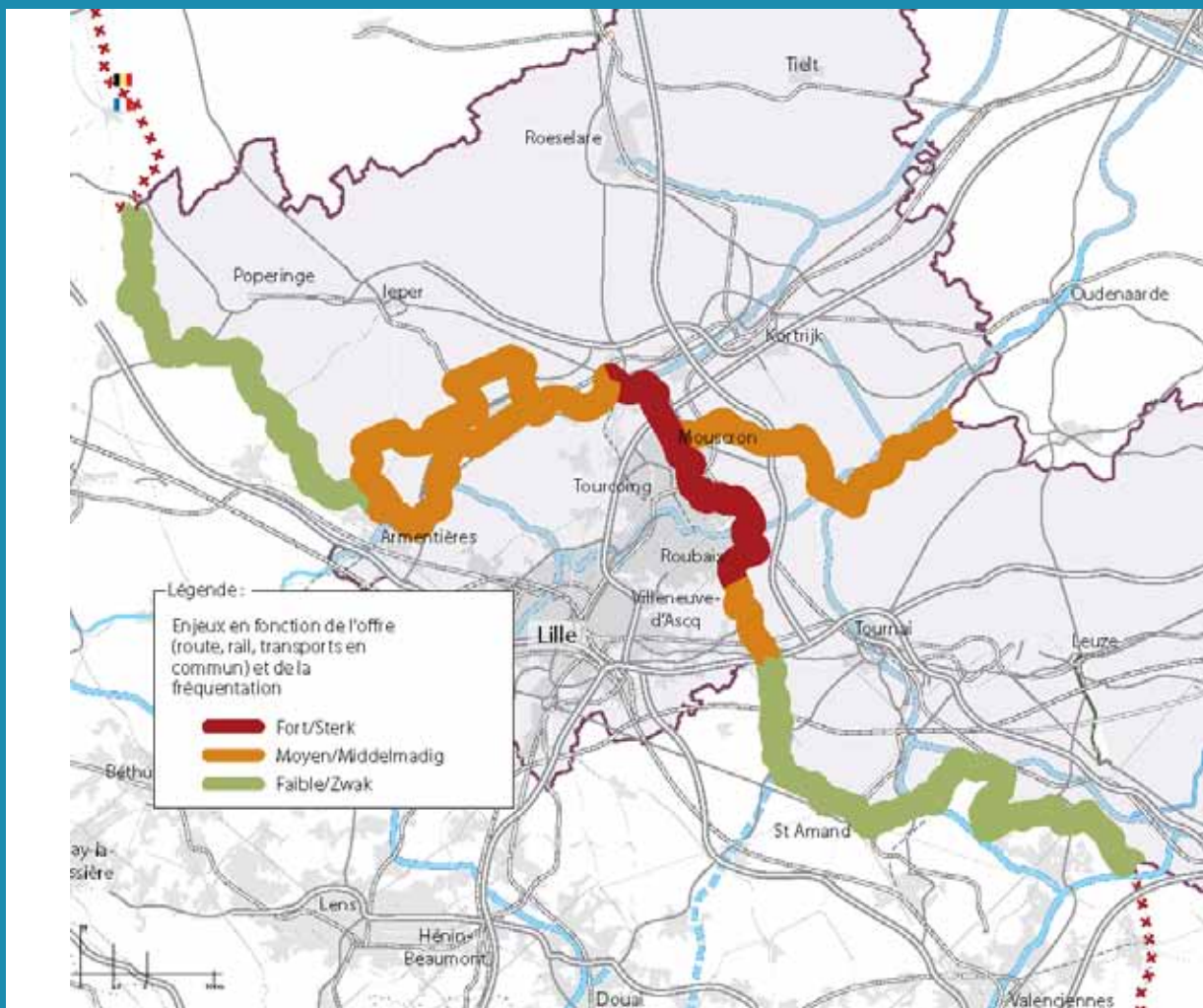


Figure 8: Les enjeux transfrontaliers portent essentiellement sur la zone urbaine dense (Menin, Tourcoing, Mouscron) et sur la Vallée de la Lys.

Figuur 8: De grensoverschrijdende uitdagingen situeren zich vooral in de verstedelijkte zone (Menen, Tourcoing, Mouscron), en in de Leievallei.

Les enjeux de mobilité transfrontalière de voyageurs ont été analysés par secteur d'après la demande actuelle et pressentie, confrontée à l'offre actuelle et prévue de transports motorisés. Il en ressort trois niveaux repris sur la carte ci-dessus.

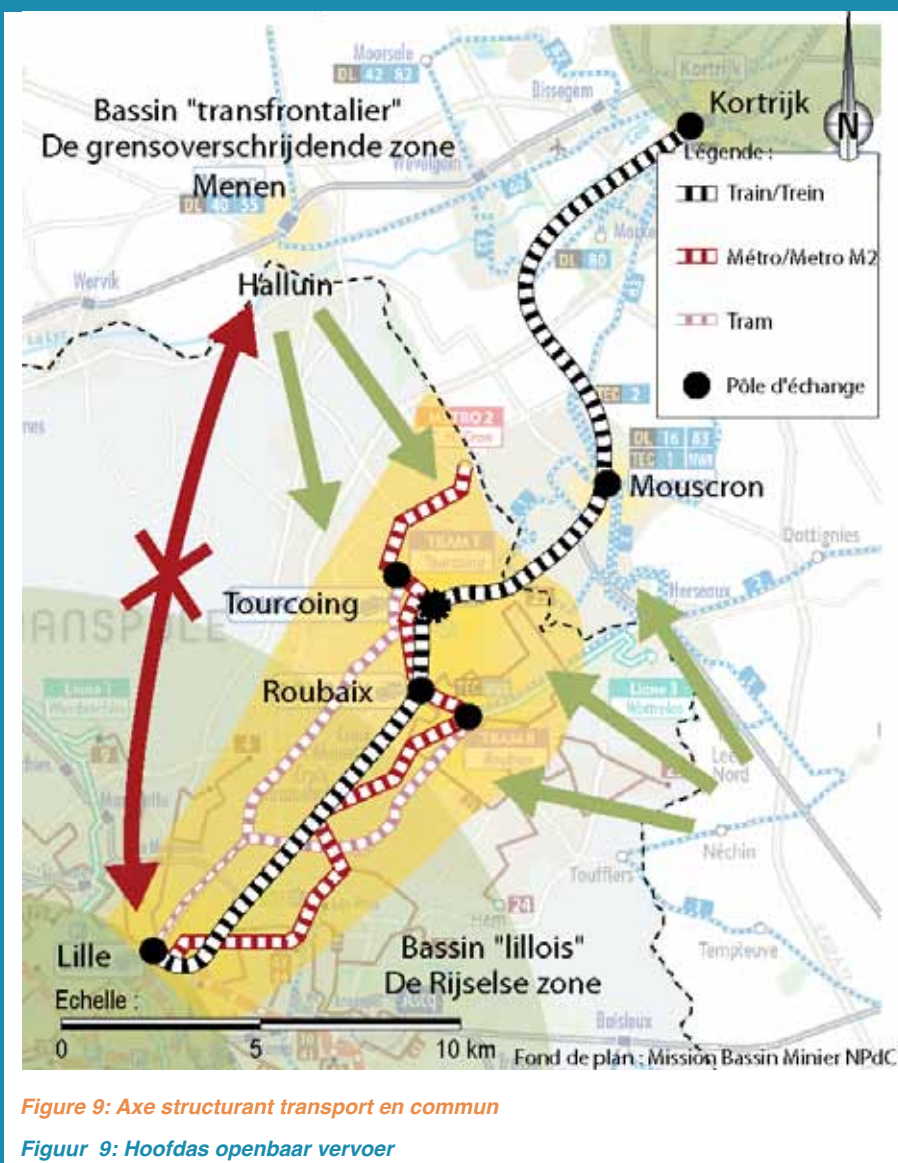
Comme le montre la figure 8, les secteurs à forts enjeux transfrontaliers portent sur la zone urbaine dense et relativement continue allant de Menen-Halluin à Wattrelos – Tourcoing, en passant par Mouscron – Roubaix, ainsi que sur la vallée de la Lys, entre Armentières et Kortrijk, via Warneton, Comines et Menen-Halluin.

De grensoverschrijdende uitdagingen op het vlak van het personenvervoer werden geanalyseerd per deelgebied. Daarbij werd zowel rekening gehouden met de huidige en ingeschatte toekomstige vervoersvraag, als met het huidige en geplande gemotoriseerd vervoersaanbod. Per grensoverschrijdend deelgebied zijn er op die manier drie zones te onderscheiden waar de uitdagingen groot, gemiddeld of beperkt zijn.

Zoals figuur 8 hierboven toont situeren de zones met grote grensoverschrijdende uitdagingen zich in het grensoverschrijdend verstedelijkt gebied, gaande van Menen-Halluin tot Wattrelos-Tourcoing, langs Mouscron-Roubaix, en eveneens langs de Leievallei, tussen Armentières en Kortrijk, via Warneton, Comines, Menen-Halluin.

4.2 ENJEU DE VALORISATION DE L'AXE FORT DE TRANSPORTS EN COMMUN

4.2 UITDAGING BETREFFENDE DE VERSTERKING VAN DE STRUCTURERENDE OPENBAAR VERVOERSAS



Le territoire Lille-Roubaix-Tourcoing-Mouscron-Kortrijk est caractérisé par la présence d'un axe structurant de transports en commun, formé par le réseau ferré, le métro (ligne M2) – et le tram Lille-Roubaix-Tourcoing du réseau urbain de Lille Métropole. Seul le train peut aujourd'hui jouer un rôle transfrontalier.

La logique de réseau, ainsi que la prépondérance des déplacements locaux dans la zone frontalière doit conduire à privilégier les rabattements sur l'axe de transports en commun structurant, plutôt que la multiplication des liaisons directes avec Lille ou avec Kortrijk.

De zone Lille-Roubaix-Tourcoing-Mouscron-Kortrijk wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van een structurerende openbaarvervoersas, die gevormd wordt door de spoorweg, de metro (lijn M2) en de stadstram Lille-Roubaix-Tourcoing. Enkel de trein kan vandaag een grensoverschrijdende rol spelen.

Doordat de verplaatsingen in de grenszone eerder lokaal zijn, en omdat het belangrijk is de netwerklogica op grensoverschrijdend vlak te versterken, zien we het verbeteren van de aansluitingen op de structurerende openbaarvervoersas als prioritair – eerder dan de directe verbindingen met Lille of met Kortrijk te vermeerderen.

4.3 SYNTHÈSE DES ENJEUX DE TRANSPORTS EN COMMUN A L'ÉCHELLE DE LA ZONE TRANSFRONTALIÈRE URBAINE DENSE

La zone urbaine frontalière dense possède un important potentiel de développement de l'emploi, ce qui renforce l'enjeu de la qualité de la desserte en transports en commun du secteur.

En termes de réseau routier, la plupart des zones d'activités dispose d'une bonne accessibilité. Le secteur de la Martinoire sera prochainement désenclavé par la route de la Laine à Mouscron, ainsi que par la liaison Tourcoing-Wattrelos. Les enjeux à clarifier portent par exemple sur les liaisons entre Halluin et l'A22. Les charges de trafic constatées y sont importantes et leurs itinéraires peu lisibles.

Ce niveau de réflexion est clairement local et du ressort des outils de planification existants (mobilitéplan en Flandre, Plans Communaux de Mobilité – PCM en Wallonie et micro-Plans de Déplacements Urbains – PDU en France).

4.3 SYNTHESE VAN DE UITDAGINGEN VOOR HET OPENBAAR VERVOER OP SCHAAF VAN HET GRENDOVERSCHRIJDEND VERSTEDELIJKT GEBIED

In de stedelijke grenszone is er een belangrijk potentieel aan nieuwe tewerkstelling. Dit versterkt de noodzaak om het openbaar vervoer in deze zone te verbeteren.

Het merendeel van deze bedrijventerreinen is goed bereikbaar via de weg. De zone van "la Martinoire" wordt binnenkort ontsloten door de "route de la Laine" in Mouscron, en door de verbinding Tourcoing-Wattrelos. Problematieken die nog verder uit te klaren zijn, hebben betrekking op bijv. de verbindingen tussen Halluin en de A22. De vastgestelde verkeersdruk is groot en het wegennet is weinig leesbaar.

Verder onderzoek hieromtrent moet op lokaal niveau gevoerd worden, op basis van de bestaande planningsinstrumenten (mobilityplannen in Vlaanderen, Plans Communaux de Mobilité – PCM in Wallonië en micro-Plans de Déplacements Urbains – PDU in Frankrijk).

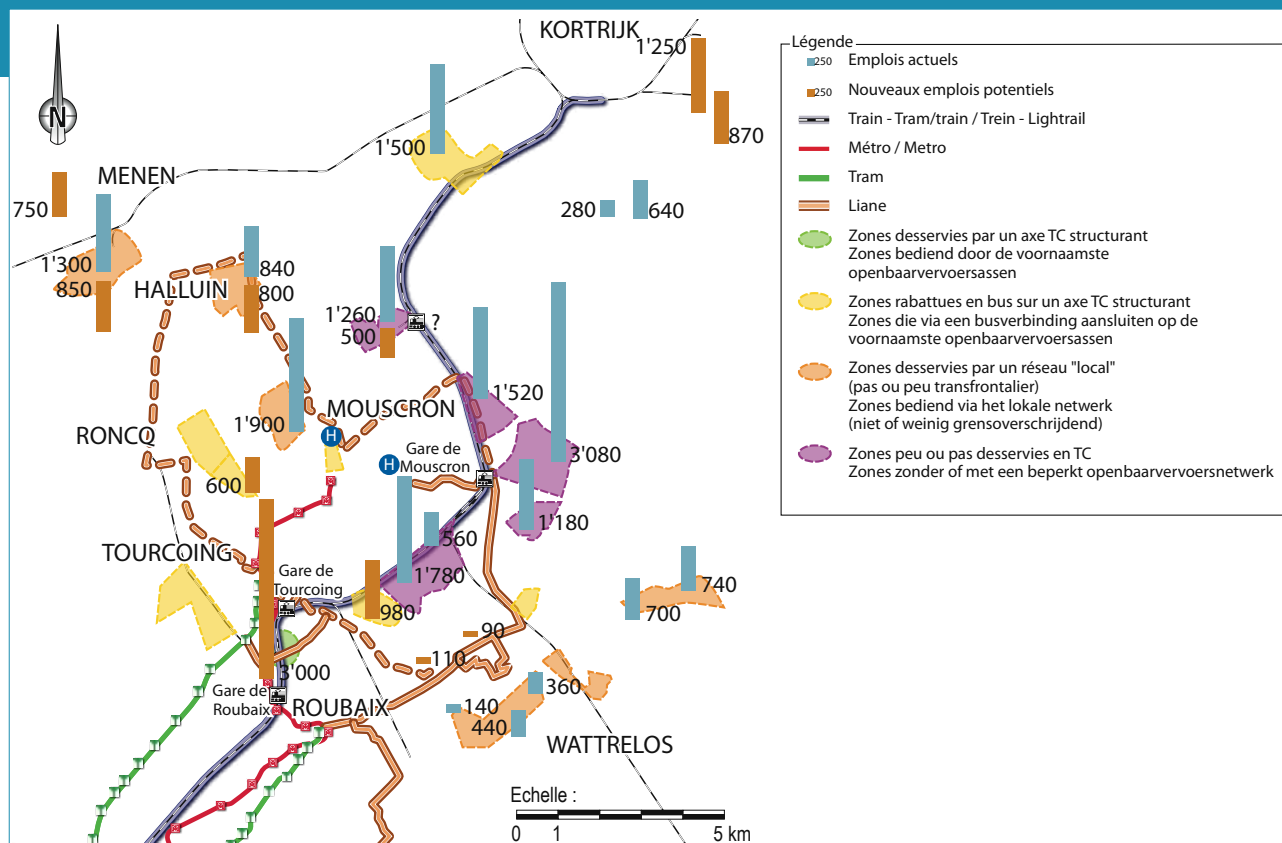


Figure 10: Potentiel de développement de l'emploi dans la zone urbaine frontalière.

Figuur 10: Potentieel nieuwe tewerkstelling in de verstedelijkte grenszone.

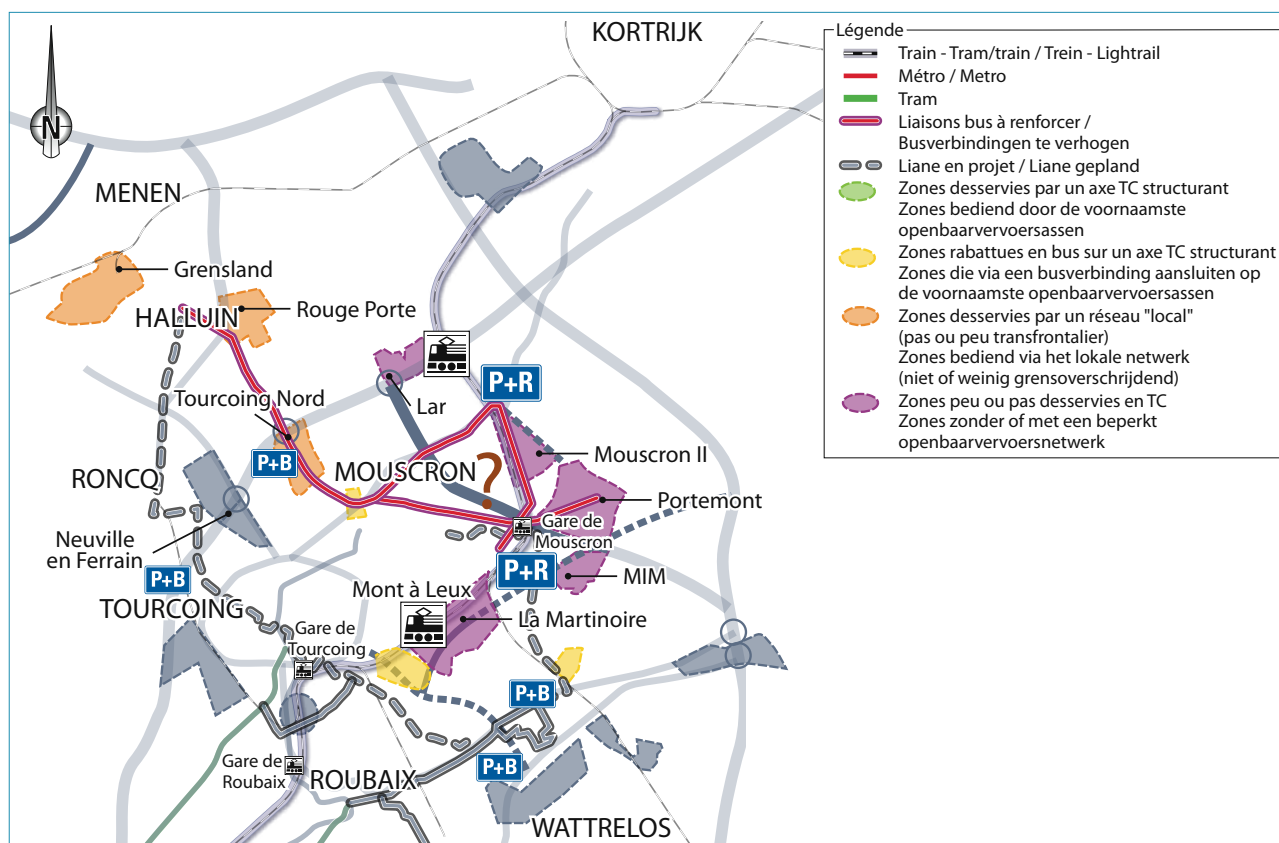


Figure 11: Transports en commun - Zone urbaine frontalière.

Figuur 11: Openbaar vervoer - Verstedelijkt grensgebied

En termes de transports en commun, la gare de Mouscron devrait jouer un rôle pour la desserte des zones d'activités proches. Une ligne de bus avec un fort niveau de service devrait être offerte en intermodalité transfrontalière entre la gare de Mouscron et Halluin, via la zone d'activités de Tourcoing nord.

Pour valoriser le rail, un train léger ou tram-train entre Lille et Kortrijk constitue un enjeu pour fournir davantage d'offres. Il y a également lieu d'analyser l'intérêt de créer un arrêt Dry Port Mouscron Lille "Martinoire" et / ou au "Lar".

Par ailleurs, à cette échelle, la mobilité "douce" cyclo-pédestre est à développer. Les mêmes outils de planification locale précités pour le réseau routier doivent être mis en cohérence.

Par ailleurs, à cette échelle, la mobilité "douce" cyclo-pédestre est à développer. Les mêmes outils de planification locale précités pour le réseau routier doivent être mis en cohérence.

Enfin, il convient de préciser l'importance actuelle de la part modale de la marche à pieds dans les déplacements transfrontaliers dans la zone urbaine dense ce qui implique des enjeux d'amélioration des espaces publics et des liaisons de proximité.

Op vlak van het openbaar vervoer zou het station van Mouscron een rol moeten spelen voor de bediening van de nabijgelegen bedrijventerreinen. Een buslijn met een hoge bedieningsgraad zou kunnen worden ingelegd tussen het station van Mouscron en Halluin, via de activiteitenzone van Tourcoing nord om de grensoverschrijdende intermodaliteit te versterken.

Om het spoor op te waarderen, kan het een mogelijkheid zijn om via een lightrail of tram-trein het aan bod tussen Lille en Kortrijk te verhogen. Verder moet worden onderzocht of het creëren van haltes ter hoogte van Dry Port Mouscron Lille "Martinoire" en/of de "Lar" nuttig kan zijn. Verder moet, op deze schaal, ook ingezet worden op de "zachte" mobiliteit (fietsers en voetgangers).

Daartoe moeten de lokale planningsinstrumenten, hierboven vermeld bij het wegennet, beter op elkaar worden afgestemd.

Totslot, is het belangrijk om te vermelden dat er in deze zone een groot deel van de grensoverschrijdende verplaatsingen te voet gebeuren, wat betekent dat er uitdagingen zijn op het vlak van de opwaardering van de publieke ruimte en het verbeteren van de nabije verplaatsingen.

4.4 ENJEUX TRANFRONTALIERS DANS LE SECTEUR DE LA VALLÉE DE LA LYS

En termes de réseau routier, il y a lieu de tenir compte des 4 000 emplois supplémentaires attendus dans le corridor N58-D945. Avec une génération de trafic de l'ordre de + 16 000 à + 18 000 uv/j.o, la pression du trafic automobile va s'accroître sur la RD191 et à l'extrémité Est de la N58, y nécessitant des augmentations de capacité.

Les échanges entre les rives de la Lys sont à maîtriser. A l'exception de la N58 et de la D617, les flux automobiles qui les empruntent ont en effet des incidences fortes sur la qualité de vie des riverains et entrent en conflit avec les modes alternatifs à la voiture (bus, piétons, deux roues).

Hormis dans les zones urbaines (Comines (Fr)/Comines (B), Wervicq-Sud/Wervik, Menen/Halluin), les déplacements piétons sont confrontés à des distances peu appropriées, donc ce mode de déplacement n'est pertinent que localement dans les secteurs spécifiques.

En termes d'itinéraires cyclables, la topographie et le maillage de chemins de remembrement sont plus favorables. Il y a donc lieu d'améliorer les rabattements à vélo vers les pôles de transports en commun structurants (gares et stations transports collectifs) et en traversée de la Lys.

Les enjeux transtrontaliers seront d'assurer une correspondance en gare de Comines (B), par un prolongement du projet de Tram-Train Lille-Flandres-Comines (F) à long terme et avant cela une connexion de la ligne de bus (Liane 1) à Comines (B) gare.

En cohérence avec la "Vision De Lijn 2020", les liaisons entre la Flandre et la France sont également à renforcer en prolongeant par exemple le bus leper – Le Biset jusqu'au pôle d'échanges de la gare d'Armentières.

Enfin, les P+R d'Armentières et de Comines sont à compléter par des parkings vélos aux arrêts structurants du réseau ferroviaire et des LIANES.

4.4 GRENSOVERSCHRIJDENDE UITDAGINGEN IN HET GEBIED VAN DE LEIEVALLEI

Voor het wegennet moet er worden rekening gehouden met de verwachte toename met 4 000 arbeidsplaatsen in de corridor N58-D945. Dit kan leiden tot een verkeerstoename van 16 000 tot 18 000 voertuigen/dag, wat een extra belasting voor de RD 191 en het oostelijk einde van de N58 betekent. Een verhoogde capaciteit van deze wegen lijkt dus noodzakelijk op termijn.

De verplaatsingen tussen de beide oevers van de Leie moeten beheersbaar blijven. Met uitzondering van de N58 en de D617 hebben de autoverkeersstromen immers een grote impact op de leefkwaliteit van de omwonenden. Daarnaast komen ze ook in conflict met de alternatieven voor het autoverkeer (bus, voetgangers, fietsers).

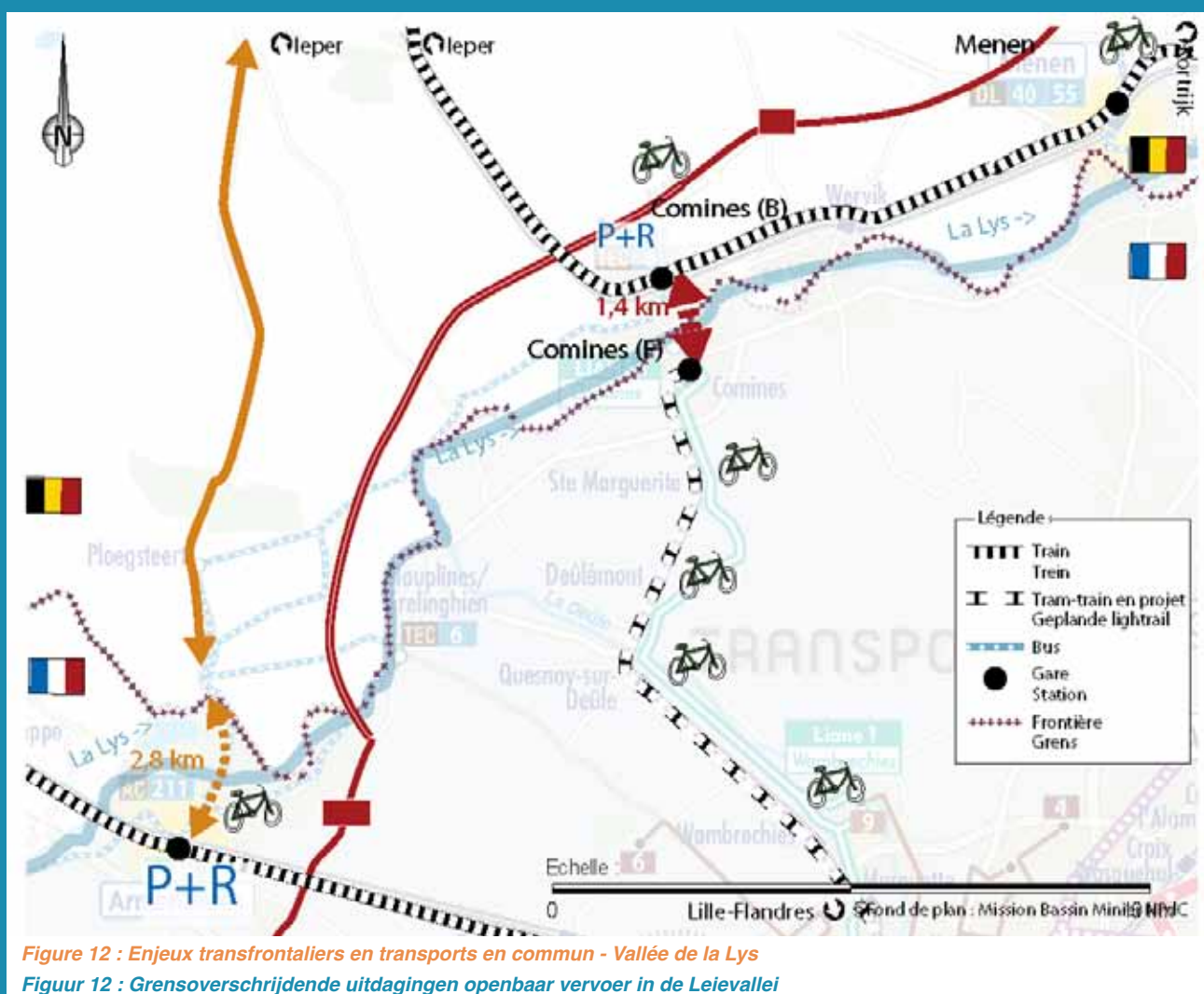
Behalve in de stedelijke zones (Comines (Fr) / Comines (B), Wervicq Sud / Wervik, Menen / Halluin) zijn de af te leggen afstanden voor voetgangers te groot, waardoor deze vorm van verplaatsing louter relevant is op lokaal niveau in bepaalde zones..

Voor het fietsverkeer is de topografie en de fijnmazigheid van het wegennet veel gunstiger. Er zijn dus mogelijkheden om de fietsverbindingen beter af te stemmen op de structurerende openbaarvervoersknooppunten (stations en haltes openbaar vervoer) langs beide kanten van de Leie.

De grensoverschrijdende uitdagingen voor het openbaar vervoer zullen bestaan in het voorzien van een aansluiting met het station van Comines (B), door op lange termijn de tram-trein lijn Lille-Comines (F) door te trekken. In afwachting van de tram-trein kan een buslijn (Liane 1) worden voorzien tot in Comines (B).

In overeenstemming met de 'Visie De Lijn 2020' moeten ook de verbindingen tussen Vlaanderen en Frankrijk versterkt worden door bijvoorbeeld de buslijn leper – Le Bizet door te trekken tot aan het verkeersknooppunt van het station van Armentières.

Tot slot moeten op de P+R plaatsen van Armentières en van Comines fietsenstallingen voorzien worden, alsook aan de belangrijkste treinhaltes en LIANES haltes.





CONCLUSIONS

La présente synthèse donne un aperçu de l'organisation actuelle des différents modes de transports de l'Eurométropole et de leurs enjeux. Il en ressort clairement que l'intermodalité sera très importante pour la mobilité et l'accessibilité de notre territoire. En effet aucun réseau ne peut répondre seul à ces enjeux, aussi bien à l'échelle de l'Eurométropole qu'au-delà. Les solutions seront donc nécessairement multimodales.

De ce fait les réseaux structurants et les échanges entre les modes (plateformes d'intermodalité et pôles d'échanges) sont à renforcer et à mieux accorder entre eux, afin de favoriser les reports modaux et de bénéficier des réserves de capacités qui existent sur les réseaux transfrontaliers.

En ce qui concerne les transports collectifs, il convient, dans un premier, temps d'améliorer l'interconnexion des réseaux des différents versants à travers la réalisation des liens manquants, d'améliorer les services, les fréquences, les correspondances, la ponctualité et surtout d'améliorer la communication autour de l'offre existante. À terme, l'enjeu est d'évoluer vers des réseaux de transports collectifs transfrontaliers intégrés allant de pair avec une intégration territoriale accrue.

Enfin, nous constatons que plusieurs zones de développement économique le long de la frontière possèdent un fort potentiel de croissance notamment en termes d'emplois. Il s'avère dès lors important d'être très attentif à l'accessibilité de ces zones (notamment en transports collectifs) dans les années à venir.

De manière générale, les ambitions à l'échelle de l'Eurométropole doivent permettre de tendre vers une Eurométropole qui garantira durablement une mobilité des personnes et des marchandises à travers des politiques soutenables d'aménagement du territoire et de mobilité. Un des enjeux principaux sera pour l'Eurométropole d'accompagner ses ambitions de développement en maîtrisant les flux qui la parcourent et en améliorant la mobilité de ses acteurs tout en privilégiant les modes alternatifs à l'automobile utilisée seule.

Les principales conclusions de cette étude ont été présentées au Bureau de l'Eurométropole le 4 juillet 2011, sous forme d'une note d'orientation distinguant :

- les sujets sur lesquels un consensus existe entre les différents versants et partenaires de l'Eurométropole,
- les sujets qui nécessitent davantage d'approfondissement ou de concertation.

Cette note d'orientation (à consulter auprès de l'Agence de l'Eurométropole) pourra constituer le cadre d'actions à mettre en œuvre les prochaines années au sein du GTT.

Plus d'informations sur www.eurometropolis.eu.



CONCLUSIES

Onderhavige samenvatting geeft een overzicht van de manier waarop momenteel de verschillende vervoersmodi binnen de Eurometropool georganiseerd zijn, en wat de respectievelijke uitdagingen voor deze modi zijn. Hieruit blijkt duidelijk dat het intermodaal vervoer heel belangrijk zal zijn voor de mobiliteit en de bereikbaarheid van onze regio. Geen enkel netwerk kan inderdaad op zijn eentje een antwoord bieden op de uitdagingen die bestaan binnen de Eurometropool en daarbuiten. De oplossingen zullen dus multimodaal zijn.

Hiertoe moeten de structurerende netwerken en de aansluitingen tussen de vervoersmodi (intermodale platformen en mobiliteitsknooppunten) enerzijds versterkt worden en anderzijds beter onderling afgestemd worden, om zo de modal shift te bevorderen en gebruik te maken van de capaciteitsreserves die bestaan binnen de grensoverschrijdende netwerken.

Wat het openbaar vervoer betreft, is het in eerste instantie noodzakelijk, om de aansluitingen tussen de netwerken van de verschillende deelregio's te verbeteren via het wegwerken van missing links, verder de aansluitingen, het aanbod, en de stiptheid te verbeteren, maar vooral ook de communicatie over het bestaande aanbod te verbeteren.

Op termijn bestaat de uitdaging erin om te evolueren naar geïntegreerde grensoverschrijdende netwerken voor openbaar vervoer die hand in hand gaan met een doorgedreven integratie van ons metropoolgebied.

Tot slot stellen we vast dat verschillende bedrijventerreinen langs de grens beschikken over een sterk groeipotentieel op vlak van tewerkstelling. Het is dan ook van groot belang, om in de komende jaren voldoende aandacht te hebben voor de bereikbaarheid van deze zones (specifiek op vlak van het openbaar vervoer).

Over het algemeen dienen de ambities op schaal van de Eurometropool er voor te zorgen dat we komen tot een Eurometropool waarin een duurzame mobiliteit van personen en goederen wordt gegarandeerd, door een duurzaam beleid te voeren op vlak van mobiliteit en ruimtelijke planning. Een van de uitdagingen zal er voor de Eurometropool in bestaan om deze ambities te begeleiden, waarbij het van groot belang zal zijn de verkeersstromen in het gebied te beheersen en de mobiliteit van de actoren te verbeteren, door ondermeer voorrang te geven aan de modi die een alternatief bieden voor het individuele autogebruik.

De belangrijkste besluiten van deze studie werden op 4 juli 2011 voorgelegd aan het Bureau van de Eurometropool onder de vorm van een krijtlijnnnota die een onderscheid maakte tussen:

- de thema's waarover er een consensus bestaat tussen de verschillende deelregio's en partners van de Eurometropool,
- de thema's die nog meer uitdieping of overleg vragen.

Deze nota (te raadplegen bij het Agentschap van de Eurometropool) zal het kader kunnen vormen voor de acties die in de komende jaren binnen de TWG uitgevoerd moeten worden.

Meer info op www.eurometropolis.eu.



**EUROMÉTROPOLE
EUROMETROPOL**
LILLE - KORTRIJK - TOURNAI

Siège de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai
Zetel van de Eurometropool Lille-Kortrijk-Tournai
Agence de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai
Agentschap van de Eurometropool Lille-Kortrijk-Tournai

tel : +32 (0)56 23 11 00
info@eurometropolis.eu
www.eurometropolis.eu

1 rue du Ballon
59000 Lille – France
Casinoplein, 10
8500 Kortrijk – België