

06

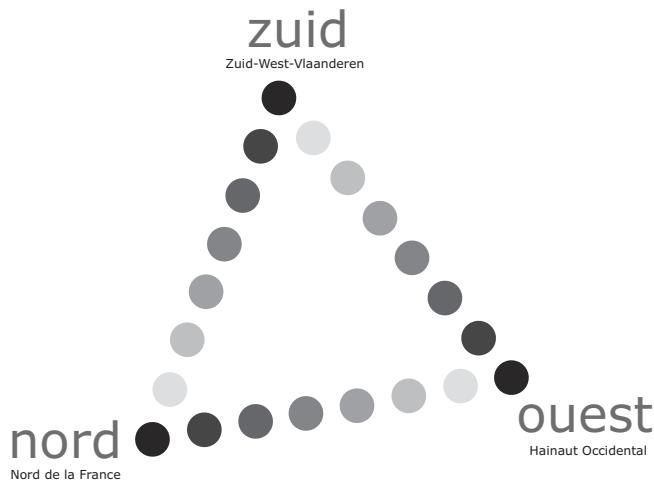
Mobilité et accessibilité

Les politiques des trois régions

Mobiliteit en bereikbaarheid

Het beleid van de drie deelgebieden

TRITEL & CETE



Een andere kijk

Grensoverschrijdend samenwerken verandert je kijk op je omgeving.

Dat geldt overal, wat ook het doel van de samenwerking moge zijn; en dat geldt hier nog meer, waar we bouwen aan een grensoverschrijdende metropool van Europees belang.

Je verruimt je blik, je ziet meer. Je stelt vast dat le Nord aan je zuidkant ligt, en jouw Zuid in hun noorden; en West (Henegouwen) blijkt dan weer het oosten te zijn. In je vertrouwde omgeving ontdek je onvermoede rijkdommen.

Grensoverschrijdend samenwerken hou je niet vol als je geen ambities noch strategieën bepaalt, geen vriendschap noch verstandhouding bouwt, geen kennis verzamelt. De activiteiten van de GPCI (samen beslissen om te bouwen aan een grensoverschrijdende metropool) doen ideeën ontstaan, en ambities, strategieën en projecten... die de maatschappelijke krachten aan weerszij van de grens motiveren en tot nauwere samenwerking inspireren.

Enkele honderden actoren, deskundigen, bevoordeerde getuigen en beleidsvoerders werken daartoe samen. Uit hun debatten, getuigenissen, onderzoeken en beslissingen zijn al talrijke deelstudies ontstaan, met als kroon op het werk de *Strategie voor een grensoverschrijdende metropool*.

De uitgave van de "*Cahiers et Dossiers de l'Atelier Grensoverschrijdend atelier*" (eerst in het kader van het "Grootstad"-project, en nu dank zij een ad hoc Interreg-financiering) zorgt ervoor dat die productie ook ruimere bekendheid geniet, en dat ze de beleidsbeslissingen blijvend inspireert.

Het gaat er immers niet alleen om ambities te bepalen en kennis te verzamelen, maar vooral om projecten te realiseren die onze regio en onze manier van samenwerken ingrijpend vernieuwen en verbeteren. Dat is grensoverschrijdende metropoolvorming: een doordacht antwoord op de uitdagingen van een onzekere toekomst.

Changer le regard

Qu'il s'agisse de coopération transfrontalière au sens large (quel que soit le territoire, le temps ou l'objet), ou de la construction d'une métropole franco-belge de dimension européenne (qui est l'objet de notre action, ici et maintenant), la coopération transfrontalière implique toujours un changement de regard. On constate que le Nord se trouve au Sud et l'Occident à l'Est... le regard s'ouvre, il s'élargit et s'enrichit; et dans un territoire que pourtant on croyait familier on découvre des richesses inattendues.

La coopération transfrontalière se nourrit d'ambitions et de stratégies, de connivences et d'amitiés, et de savoirs. Les travaux de la COPIT (décider ensemble pour bâtir une métropole transfrontalière) font émerger des idées, des ambitions, des stratégies, des projets... pour les faire partager. Ils rapprochent les acteurs du développement territorial et inspirent leurs actions.

Quelques centaines d'acteurs, experts, témoins et décideurs travaillent ensemble. Leurs discussions, témoignages, expertises et décisions ont déjà produit plusieurs études thématiques et (pour les couronner) la *Stratégie pour une métropole transfrontalière*.

La réalisation des "*Cahiers et Dossiers de l'Atelier transfrontalier*" (d'abord dans le cadre du projet "Grootstad", et maintenant grâce à un financement Interreg spécifique) facilite la diffusion de cette production, pour qu'elle inspire durablement les décisions politiques.

Car au-delà des ambitions et des savoirs, il s'agit de réaliser des projets qui transforment notre territoire et notre façon de travailler ensemble.

C'est la métropolisation transfrontalière: un pari raisonné sur l'avenir.

06

Mobilité et accessibilité
Les politiques des trois régions

Mobiliteit en bereikbaarheid
Het beleid van de drie deelgebieden

TRITEL & CETE

Inhoud

SITUERING VAN DE STUDIE - Atelier	1
DE AUTEURS	6
MOBILITEIT - VERGELIJKING VAN HET BELEID VAN DE DRIE DEELGEBIEDEN	9
Tritel & Cete	
1 INSTITUTIONEEL KADER VOOR HET Vervoersbeleid	10
2 HOOFDLIJNEN VAN HET RUIMTELIJK BELEID IN DE DRIE DEELGEBIEDEN	18
2.1 Europa	18
2.2 Benelux	18
2.3 Vlaanderen	20
2.4 Wallonië	24
2.5 Frankrijk	24
2.6 Besluit	24
3 ANALYSE EN VERGELIJKING VAN HET Vervoerbeleid IN DE DRIE DEELGEBIEDEN	28
3.1 Relevante plannings- en beleidsdocumenten	28
3.2 Het vervoersbeleid in elk deelgebied	30
3.2.1 Frankrijk	30
3.2.2 Wallonië	32
3.2.3 Vlaanderen	34
3.3 Kernelementen per beleidsniveau	34
3.3.1 Supraregionaal niveau	34
3.3.2 Staatsniveau	36
3.3.3 Regionaal niveau	36
3.3.4 Departementaal/provinciaal niveau	36
3.3.5 Gemeentelijk niveau	36
3.4 Synthese	38
4 SPECIFIEKE GRENOVERSCHRIJDENDE PROBLEMATIEKEN	40
4.1 Het grensoverschrijdende openbaar vervoer	40
4.1.1 Huidige situatie	40
4.1.2 Geplande of overwogen initiatieven	42
4.2 TGV en andere internationale verbindingen	44
4.2.1 Huidige situatie	44
4.2.2 Geplande of overwogen initiatieven	44
4.3 Wegenstructuur	44
4.3.1 Huidige situatie	44
4.3.2 Geplande of overwogen initiatieven	48
4.4 Goederentransport	50
4.4.1 Vaststellingen en prognoses	50
4.4.2 Overwogen en geplande initiatieven	54
4.5 Fietsroutes	54
4.5.1 Huidige situatie	54
4.5.2 Overwogen en geplande initiatieven	54
4.6 De luchthaven	56
4.6.1 Bestaande toestand	56
4.6.2 Overwogen en geplande initiatieven	56
CONCLUSIES - Atelier	59
RÉSUMÉ - SAMENVATTING - ABSTRACT	68

Sommaire

CADRAGE DE L'ETUDE - Atelier	1
LES AUTEURS	7
COMPARAISON DE LA POLITIQUE DES TRANSPORTS DES TROIS TERRITOIRES	9
Tritel & Cete	
1 CADRE INSTITUTIONNEL DE LA POLITIQUE DES TRANSPORTS	11
2 GRANDS AXES DE LA POLITIQUE SPATIALE DES TROIS TERRITOIRES	19
2.1 Europe	19
2.2 Benelux	19
2.3 Flandre	23
2.4 Wallonie	27
2.5 France	27
2.6 Conclusion	27
3 ANALYSE ET COMPARAISON DE LA POLITIQUE DES TRANSPORTS DES TROIS TERRITOIRES	29
3.1 Principaux documents de planification et de politique des transports	29
3.2 La politique des transports de chaque territoire	31
3.2.1 France	31
3.2.2 Wallonie	33
3.2.3 Flandre	35
3.3 Eléments fondamentaux par niveau politique	35
3.3.1 Niveau suprarégional	35
3.3.2 Niveau de l'Etat	37
3.3.3 Niveau régional	37
3.3.4 Niveau départemental/provincial	37
3.3.5 Niveau communal et intercommunal	37
3.4 Synthèse	39
4 PROBLÉMATIQUES TRANSFRONTALIÈRES SPÉCIFIQUES	41
4.1 Les transports en commun transfrontaliers	41
4.1.1 Situation actuelle	41
4.1.2 Initiatives prévues ou envisagées	45
4.2 TGV et autres liaisons internationales	47
4.2.1 Situation actuelle	47
4.2.2 Initiatives prévues ou envisagées	47
4.3 Structure routière	47
4.3.1 Situation actuelle	47
4.3.2 Initiatives prévues ou envisagées	51
4.4 Transport de marchandises	53
4.4.1 Constatations et pronostics	53
4.4.2 Initiatives prévues ou envisagées	55
4.5 Pistes cyclables	55
4.5.1 Situation actuelle	55
4.5.2 Initiatives prévues ou envisagées	55
4.6 Aéroport	57
4.6.1 Situation actuelle	57
4.6.2 Initiatives prévues ou envisagées	57
CONCLUSIONS - Atelier	59
RÉSUMÉ - SAMENVATTING - ABSTRACT	68

Colofon / Colophon

Verantwoordelijke uitgever /
réalisé par
Grensoverschrijdend Atelier Transfrontalier
Jef Van Staeyen
2 place du Concert
F 59043 Lille cedex

Grafisch concept & layout /
Conception graphique et mise en page :
StockGraphicDesign – Kortrijk
Druk / Impression Drukkerij Beyaert - Kortrijk
Publicatie / Publication :
september - septembre 2001
ISSN en wettelijk depot in aanvraag
ISSN et dépôt légal en cours

Eindredactie van dit nummer /
Rédaction finale de ce numéro :
Karel Debaere

Reeds verschenen / Déjà parus

Cahier 1

Concurrence et complémentarité économiques –
4 rapports introductifs
Economische concurrentie en
complementariteit – 4 inleidende expertises

Cahier 2

Portrait du paysage – Portret van het landschap –
Philippe Thomas et Anne Leplat

Cahier 3

Métropolisation transfrontalière : perception,
attentes, orientations –
Grensoverschrijdende metropool : perceptie,
verwachtingen, oriëntaties – TETRA

Cahier 4

La gestion des ressources en eau – Het beheer
van de watervoorraden – Cathy Denimal

Cahier 5

Portrait économique – Economisch portret –
François Milléquant et Hassan EL Asraoui

Cahier 7

Nouvelles stratégies à l'égard du paysage –
Nieuwe strategieën aangaande het landschap –
Eric Luiten

Cahier 8

La métropole transfrontalière en questions :
ce qu'en pensent les secrétaires communaux –
De grensoverschrijdende metropool vandaag en
morgen : de gemeentesecretarissen aan het
woord – TETRA

Cahier 10

Les motifs du paysage – Motieven in het
landschap – Philippe Thomas

Cahier 12

Une métropole en réseau –
Een netwerk-metropool – Bruno Sinn - Christian
Vandermotten - Louis Albrechts

Cahier 14

Le décloisonnement frontalier du marché
de l'emploi - De ontgrenzing van de
 arbeidsmarkt - WES

Dossier 1

Développement du paysage : projets, acteurs
et outils –
Landschapsopbouw : projecten, actoren en
instrumenten

Dossier 2

Portrait économique, version intégrale –
Economisch portret, integrale versie –
François Milléquant et Hassan EL Asraoui

Dossier 3

La gestion des ressources en eau dans la
métropole, version intégrale –
Het beheer van de watervoorraden in de
metropool, integrale versie – Cathy Denimal

Cadrage de l'étude

Situering van de studie

Atelier

SITUERING VAN THEMA MOBILITEIT EN BEREIKBAARHEID

Eén van de negen thema's die het grensoverschrijdend atelier behandelt in het kader van het project GROOTSTAD gaat over mobiliteit en bereikbaarheid. Deze keuze heeft verschillende redenen.

Een eerste reden is meer conceptueel. In de studies die over de metropoolvorming werden gemaakt wordt een zeer goede bereikbaarheid, zowel intern als extern, aangeduid als één van de belangrijkste voorwaarden voor de ontwikkeling van een metropool.

Een tweede reden is eerder pragmatisch. Er worden nogal wat vragen gesteld waar wij een concreet, gemeenschappelijk, grensoverschrijdend antwoord willen op vinden: hoe kunnen de verschillende steden in de metropool nog een betere aansluiting krijgen op de TGV, is de Frans-Belgische ring rond Lille wel noodzakelijk, moeten alle geplande wegen wel worden gerealiseerd en welke zijn de prioriteiten, moeten wij de metro niet doortrekken tot Kortrijk, wat met de luchthavens van Lille en van Wevelgem,

STUDIE VERGELIJKING TUSSEN DE DRIE DEELGEBIEDEN

Rond mobiliteit en bereikbaarheid worden in het kader van GROOTSTAD verschillende deelstudies uitgevoerd: over de hiërarchie van de wegen, over grensoverschrijdend openbaar vervoer, over recreatieve fietsroutenetwerken, over "strategische plaatsen" met een optimale bereikbaarheid, ...

Als eerste thema van onderzoek hebben wij er voor gekozen het beleid in de drie deelgebieden van onze metropool (Frans, Vlaams en Waals) met elkaar te vergelijken.

Landsgrenzen zijn dikwijls ook grenzen, barrières, in onze kennis. Ook voor diegenen die zich intens inlaten met mobiliteit, verkeer, bereikbaarheid,... houdt de kennis dikwijls op aan de grens van het land waar hij werkt.

Een verkeersspecialist uit Lille weet veel meer te vertellen over 'het plan de déplacement urbain de Bordeaux' dan over het mobiliteitsplan van de stad Kortrijk. De Vlaming die op de Franse autosnelwegen rondtoert merkt dat er verschillende soorten autosnelwegen bestaan, maar weet niet hoe dit alles nu juist gestructureerd is. Een Waalse ingenieur is nauwelijks op de hoogte van de grote opties over de infrastructuur die in het Structuurplan Vlaanderen zijn vastgelegd.

Het is dan ook niet onlogisch dat het grensoverschrijdend Atelier zich rond het thema mobiliteit en bereikbaarheid eerst en vooral de vraag stelde naar het beleid in de verschillende deelgebieden van de metropool: wie doet wat, waar is men mee bezig, wat zijn de visies, vallen discours en praktijk samen, wat staat er in de verschillende plannen vermeld als opties voor de metropool?

Een inzicht krijgen in de praktijken van een ander land is niet eenvoudig. Dat bleek ook toe wij studiebureaus zochten om deze studie uit te voeren. Een studiebureau met een goede kennis van wat over de grens gebeurde hebben wij niet gevonden. Dit is ook de reden waarom deze studie grensoverschrijdend is opgemaakt door het bureau Tritel uit Brussel en het bureau Cete uit Lille.

CONTEXTE DU THÈME DE LA MOBILITÉ ET DE L'ACCESSIBILITÉ

Le sujet de la mobilité et de l'accessibilité a été choisi comme un des neuf thèmes à traiter dans le cadre du projet GROOTSTAD. Ce choix repose sur diverses raisons.

La première raison est plutôt de nature conceptuelle. Les études réalisées au sujet de la métropolisation considèrent une très bonne accessibilité, tant interne qu'externe, comme une des conditions principales du développement d'une métropole.

La deuxième raison est plutôt de nature pragmatique. Il existe de nombreuses questions auxquelles nous voulons donner une réponse concrète, commune et transfrontalière : comment les diverses villes de la métropole peuvent-elles réaliser une meilleure correspondance au TGV; le ring franco-belge autour de Lille est-il au fond nécessaire; toutes les routes envisagées doivent-elles être réalisées et quelles sont les priorités; la ligne de métro ne doit-elle pas être prolongée jusqu'à Kortrijk; que faut-il faire avec les aéroports de Lille et de Wevelgem, ... ?

ÉTUDE COMPARATIVE DES TROIS TERRITOIRES

Dans le cadre du projet Grootstad, plusieurs études partielles sont réalisées sur la mobilité et l'accessibilité et plus particulièrement sur la hiérarchie des routes, sur les transports en commun transfrontaliers, sur les réseaux de pistes cyclables récréatives, sur les "lieux stratégiques" disposant d'une accessibilité optimale etc.

Nous avons choisi comme premier thème de recherche, la comparaison des politiques des trois territoires (français, flamand et wallon) de notre métropole.

Les frontières constituent souvent des frontières, des barrières dans nos connaissances. Même les connaissances des spécialistes de la mobilité, de la circulation, de l'accessibilité,... se limitent généralement au pays dans lequel ils travaillent et ne vont pas au-delà de la frontière.

Un expert de la circulation de Lille en sait beaucoup plus du plan de déplacement urbain de Bordeaux que du plan de mobilité de la ville de Kortrijk. Un Flamand qui roule sur les autoroutes françaises remarque l'existence de plusieurs sortes d'autoroutes, mais ne connaît pas la structuration exacte de cet ensemble. Un ingénieur de voirie wallon est à peine au courant des grandes options d'infrastructure déterminées dans le Plan de structure de Flandre.

Aussi n'est-il pas illogique que l'Atelier transfrontalier, pour ce qui est du thème de la mobilité et de l'accessibilité, se soit tout d'abord posé la question de la politique menée dans les différents territoires de la métropole: qui fait quoi; qu'est-ce qu'on fait à l'heure actuelle; quelles sont les visions; le discours correspond-il à la pratique; que mentionnent les différents plans comme options pour la métropole ?

Avoir une bonne intelligence des pratiques d'un autre pays n'est pas simple. C'est ce que nous avons pu constater lors de la recherche de bureaux d'étude susceptibles d'effectuer cette étude. Nous n'avons pas trouvé de bureau d'étude disposant d'une bonne connaissance des activités au-delà de la frontière. C'est pourquoi cette étude a été réalisée de façon transfrontalière par le bureau Tritel de Bruxelles et le bureau Cete de Lille.

INHOUD VAN DE STUDIE

Een eerste vraag die wordt onderzocht is de vraag "wie doet wat". Wat is het institutionele kader waarin de visie wordt ontwikkeld over mobiliteit, transport, verkeer? Wie is verantwoordelijk voor de planning, de uitvoering, het beheer van infrastructuren,?

Mobiliteit en verkeer worden, gelukkig, steeds explicieter behandeld in ruimtelijke schema's. De tweede vraag die wij ons dan ook stelden was welke elementen in de ruimtelijke structuurplannen van Lille, van Vlaanderen en van Wallonië werden vastgelegd en welke positie de grensoverschrijdende metropool in deze plannen inneemt .

In een derde deel wordt onderzocht welke beleidsvisie(s) er, rond verkeer en vervoer, bestaat in de drie deelgebieden.

Welk beleid wordt er op verschillende niveaus uitgewerkt? De staat, de regio's, de provincies of departementen, de gemeenten en intercommunales werken elk op zich aan delen van de visie en zijn elk op hun niveau verantwoordelijk voor bepaalde infrastructuren. Het is een hele puzzel om een beetje inzicht te krijgen in het geheel.

Het vierde deel synthetiseert en vergelijkt deze visies, spoort naar gelijkenissen en tegenstellingen.

Tenslotte werd aan het studiebureau ook gevraagd om te onderzoeken wat in de verschillende studies werd verteld over een aantal specifieke thema's die betrekking hebben op de grensoverschrijdende metropool: de TGV en internationale spoorverbindingen, het grensoverschrijdend openbaar vervoer, het goederentransport, de hiërarchie van de wegenis, fietsnetwerken en luchthavens. Met de vraag of de visies hierover met elkaar in overeenstemming zijn. Of zij niet zoals sommige wegen, gewoon niet op elkaar aansluiten. Dit vormt het vijfde deel van de studie.

Dit cahier is een beknopte synthese van het geleverde onderzoekswerk.

CONTENU DE L'ÉTUDE

La première question étudiée est : "qui fait quoi". Quel est le cadre institutionnel dans lequel est développée la vision de la mobilité, des transports, de la circulation? Qui est responsable de la planification, de l'exécution, de la gestion des infrastructures, ... ?

Heureusement, la mobilité et la circulation sont traitées toujours plus explicitement dans les schémas d'aménagement. Aussi notre deuxième question était-elle la suivante : quels éléments ont été fixés dans les schémas de structure d'aménagement de la région lilloise, de la Flandre et de la Wallonie et quelle position la métropole transfrontalière occupe-t-elle dans ces schémas ?

Une troisième partie étudie la ou les vision(s) de la politique menée à l'heure actuelle en matière de circulation et de transports dans les trois territoires.

Quelle est la politique élaborée à différents niveaux? L'Etat, les régions, les provinces ou les départements, les communes et les intercommunales travaillent chacun séparément à des parties de la vision et sont, chacun à leur niveau, responsables de certaines infrastructures. Ce n'est pas une sinécure d'avoir une connaissance de l'ensemble.

La quatrième partie synthétise et compare ces visions, cherche des ressemblances et des oppositions.

Enfin, il a été demandé au bureau d'étude d'examiner le contenu des différentes études au niveau d'un certain nombre de thèmes spécifiques relatifs à la métropole transfrontalière : le TGV et les liaisons ferroviaires internationales, les transports en commun transfrontaliers, le transport de marchandises, la hiérarchie des routes, les réseaux de pistes cyclables et les aéroports. Il leur a été également demandé d'étudier si ces visions sont en harmonie les unes avec les autres ou si elles ne correspondent simplement pas les unes aux autres, comme c'est le cas pour certaines routes. C'est la cinquième partie de l'étude.

Ce cahier constitue une synthèse des travaux de recherche réalisés.

De auteurs

Dirk Engels is ingenieur bouwkunde met bijkomende opleidingen in de Stedenbouw en Ruimtelijke ordening. Hij is directeur-medewerker van het studiebureau TRITEL waar hij ondermeer mobiliteitsplanningstudies coördineert op diverse schaalniveau's.

Transport, Infrastructuur & Telematics (TRITEL nv.) is een studiebureau gevestigd in Brussel (met zetel in Mechelen), werkzaam sinds 1990 rond alle aspecten van mobiliteit. Naast studies op vlak van verkeersmanagement en verkeerstelematica werkte TRITEL reeds een groot aantal opdrachten uit op vlak van mobiliteit- en verkeersplanning. Zo werd ondermeer de relatie ruimtelijke ordening – mobiliteit onderzocht voor diverse Europese grootsteden in het kader van het Jupiter-project, zo werden inrichtingsconcepten uitgewerkt in het kader van een algemene categorisering in Vlaanderen en werden regionale en gemeentelijke mobiliteitsplannen uitgewerkt. TRITEL werkt zo ondermeer ook aan de opmaak van toegankelijkheidsstructuren en mobiliteitseffectenstudies, organisatiestudies openbaar vervoer.

Bernard Quételard is ingenieur van de École Centrale in Parijs. Hij is directeur bij de CETE en staat aan het hoofd van de groep 'verplaatsingen'.

De CETE Nord Picardie is een gedecentraliseerde dienst van het Franse Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement (METL – Ministerie van Infrastructuur, Transport en Huisvesting).

Deze maakt deel uit van het wetenschappelijke en technische netwerk van het METL, zoals de zes andere CETE die in Frankrijk bestaan.

De CETE Nord Picardie werd opgericht in 1972 en voert engineeringopdrachten uit voor alle problemen die betrekking hebben op Ruimtelijke Ordening (transport en infrastructuur, ordening – woonaangelegenheden – stedenbouwkunde – bouw, milieu en risicobeheer), zowel voor de diensten van het METL als voor plaatselijke overheden, ondernehmen uit de semi-openbare sector (bijvoorbeeld concessiehoudende maatschappijen van autosnelwegen) als voor privé-klanten.

Zijn teams van specialisten werken mee aan de uitwerking van de technische middelen, methodes en leerstellingen, alsook aan hun inwerkingstelling via initiatieven op het vlak van onderzoek of studies, technische bijstand, opleiding, controle en proeven in het laboratorium of ter plaatse.

Zij vormen een belangrijke schakel tussen het fundamentele basisonderzoek en zijn toepassingen op het terrein.

Les auteurs

Dirk Engels est ingénieur du Bâtiment et des Travaux Publics. Il a fait des études complémentaires d'Urbanisme et d'Aménagement du Territoire. Il est directeur du bureau d'études TRITEL, où il coordonne entre autres les études de la planification de la mobilité à différents niveaux.

La société Transport, Infrastructure & Télématique (TRITEL sa) est un bureau d'études bruxellois (avec siège à Mechelen) qui travaille depuis 1990 tous les aspects de la mobilité. Outre les études dans le domaine de la gestion du trafic et de la télématique de la circulation, TRITEL a déjà effectué un grand nombre de missions concernant la planification de la mobilité et du trafic. Ainsi, dans le cadre du projet Jupiter, le bureau a étudié, pour diverses métropoles européennes, le rapport entre aménagement du territoire et mobilité . Pour la hiérarchisation des voiries en Flandre, TRITEL a également élaboré des concepts d'aménagement, et développé des plans de mobilité régionaux et communaux. TRITEL élabore également des profils d'accessibilité, des études d'impact sur la mobilité et des études d'organisation pour les transports en commun.

Bernard Quételard est ingénieur de l'École Centrale de Paris. Il est directeur d'études au CETE et chef du groupe déplacements.

Le CETE Nord Picardie est un service déconcentré du Ministère français de l'Equipement, des Transports et du Logement (METL). Il fait partie du réseau scientifique et technique du METL, comme les six autres CETE existants en France.

Créé en 1972, il réalise des prestations d'ingénierie sur tous les problèmes posés par l'Aménagement du Territoire (transport et infrastructures, aménagement - habitat - urbanisme - construction, environnement et gestion des risques), tant pour les services du METL que pour des collectivités locales, des entreprises du secteur para public (sociétés concessionnaires d'autoroutes notamment) ou des clients privés.

Ses équipes de spécialistes contribuent à l'élaboration des doctrines, des méthodes et des outils techniques, ainsi qu'à leur mise en œuvre par des actions de recherche ou d'études, d'assistance technique, de formation, de contrôles et d'essais en laboratoire ou sur le terrain.

Elles assurent un relais efficace entre la recherche fondamentale et ses applications sur le terrain.

Comparaison de la politique des transports des trois territoires

Vergelijking van het beleid van de drie deelgebieden

TRITEL & CETE

version originale : mai 2000

oorspronkelijke versie : mei 2000

1 Institutioneel kader voor het vervoersbeleid

Onderstaande tabel geeft per deelgebied een overzicht van de verantwoordelijke instanties en de belangrijke basisdocumenten op vlak van ruimtelijke ordening, wegeninfrastructuur, spoorwegen en openbaar vervoer op de weg.

RUIMTELIJKE ORDENING

Frankrijk	België	
	Vlaanderen	Wallonië
FRANSE STAAT > Ruimtelijke ordening (vóór de regionalisering van 82) <ul style="list-style-type: none"> ● <i>Schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine du Nord (1971)</i> > Definiëring van de belangrijkste principes m.b.t. ruimtelijke ordening	BELGISCHE STAAT	
RÉGION NORD-PAS DE CALAIS <ul style="list-style-type: none"> ● <i>Schéma régional d'aménagement (in voorbereiding)</i> 	VLAAMS GEWEST <ul style="list-style-type: none"> ● <i>Gewestplannen (1976-1979)</i> ● <i>RSV - Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (1999)</i> 	RÉGION WALLONNE <ul style="list-style-type: none"> ● <i>Gewestplannen (1976-1979)</i> ● <i>SDER - Schéma de Développement de l'Espace Régional (1999)</i>
LILLE MÉTROPOLE COMMUNAUTÉ URBAINE <ul style="list-style-type: none"> ● <i>Schéma Directeur de Développement et d'Urbanisme * (1998)</i> 	PROVINCIE WEST-VLAANDEREN <ul style="list-style-type: none"> ● <i>Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen (in opmaak)</i> 	PROVINCE DU HAINAUT > Geen specifieke activiteiten i.v.m. ruimtelijke ordening
	GEMEENTEN <ul style="list-style-type: none"> ● <i>Gemeentelijk structuurplan</i> 	GEMEENTEN <ul style="list-style-type: none"> ● <i>Schéma de Structure Communal</i> ● <i>Plan communal d'aménagement</i>

* Deze studie baseert zich op het *Schéma Directeur de Développement et d'Urbanisme uit 1998*.

Dit SDAU werd evenwel in april 2000 door de rechtbank vernietigd en wordt nu opnieuw opgemaakt.

1 Cadre institutionnel de la politique des transports

Le tableau ci-dessous donne, par territoire, un aperçu des instances responsables et des documents de base importants au niveau de l'aménagement du territoire, de l'infrastructure routière, des chemins de fer et des transports en commun routiers.

AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

France	Belgique	
	Flandre	Wallonie
ETAT FRANÇAIS > L'aménagement du territoire (avant la régionalisation en 82) <ul style="list-style-type: none"> ● Schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine du Nord (1971) > Définition des grands principes d'aménagement du territoire	ETAT BELGE	
RÉGION NORD-PAS DE CALAIS <ul style="list-style-type: none"> ● Schéma Régional d'Aménagement (en préparation) 	RÉGION FLAMANDE <ul style="list-style-type: none"> ● Plans de secteur (1976-1979) ● RSV – Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (Plan de structure d'aménagement de la Flandre - 1999) 	RÉGION WALLONNE <ul style="list-style-type: none"> ● Plans de secteur (1976-1979) ● SDER - Schéma de Développement de l'Espace Régional (1999)
COMMUNAUTÉ URBAINE DE LILLE <ul style="list-style-type: none"> ● Schéma Directeur de Développement et d'Urbanisme* (1998) 	PROVINCE DE FLANDRE OCCIDENTALE <ul style="list-style-type: none"> ● Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen (Plan de structure d'aménagement provincial de la Flandre occidentale) (en cours d'élaboration) 	PROVINCE DU HAINAUT > Aucune activité spécifique en matière d'aménagement du territoire
	COMMUNES <ul style="list-style-type: none"> ● Schéma de structure communal 	COMMUNES <ul style="list-style-type: none"> ● Schéma de Structure Communal ● Plan communal d'aménagement

* Cette étude est basée sur la version du Schéma Directeur de Développement et d'Urbanisme de 1998.

Le SDAU a été annulé par jugement rendu par le tribunal en avril 2000 et sera révisé.

WEGENINFRASTRUCTUUR

Frankrijk	België	
	Vlaanderen	Wallonië
FRANSE STAAT <p>Autosnelwegen zonder concessie > planning, realisatie en beheer</p> <p>Autosnelwegen met concessie > planning (de realisatie gebeurt door een privé-partner of een semi-privé-partner)</p> <p>Nationale wegen > planning, realisatie en beheer</p> <ul style="list-style-type: none"> ● <i>Schéma Directeur Routier National</i> 	BELGISCHE STAAT	
RÉGION NORD-PAS DE CALAIS <p>> Financiering van autosnelwegen en nationale wegen in het kader van het "contrat de plan Etat-Région"</p>	VLAAMS GEWEST <p>> Ontwerp, aanleg en onderhoud van autosnelwegen en gewestwegen</p> <ul style="list-style-type: none"> ● <i>3-jaarlijks investeringsprogramma</i> 	RÉGION WALLONNE <p>> Ontwerp, aanleg en onderhoud van autosnelwegen en gewestwegen</p> <ul style="list-style-type: none"> ● <i>Regionale 3-jarenplannen</i>
DÉPARTEMENT DU NORD <p>> Ontwerp, realisatie en beheer van departementaal wegennet</p> <ul style="list-style-type: none"> ● <i>Plan Routier Départemental</i> 	PROVINCIE WEST-VLAANDEREN <p>> Ontwerp, realisatie en beheer van provinciale wegen</p>	PROVINCIE DU HAINAUT <p>> Ontwerp, realisatie en beheer van provinciale wegen</p>
COMMUNAUTÉ URBAINE DE LILLE <p>> Ontwerp, realisatie en beheer van stedelijke infrastructuren</p> <ul style="list-style-type: none"> ● <i>Plan Pluriannuel d'Investissements</i> ● <i>Plan de Déplacements Urbains (PDU)</i> 	GEMEENTE <p>> Ontwerp, realisatie en beheer van gemeentelijke wegen</p> <ul style="list-style-type: none"> ● <i>Gemeentelijk Mobiliteitsplan</i> 	GEMEENTE <p>> Ontwerp, realisatie en beheer van gemeentelijke wegen</p> <ul style="list-style-type: none"> ● <i>Gemeentelijk Mobiliteitsplan</i>

INFRASTRUCTURES ROUTIERES

France	Belgique	
	Flandre	Wallonie
ETAT FRANÇAIS <p>Autoroutes sans concession > Planification, réalisation et gestion</p> <p>Autoroutes avec concession > Planification (la réalisation se fera par un partenaire privé ou d'économie mixte)</p> <p>Routes nationales > Planification, réalisation et gestion</p> <ul style="list-style-type: none"> ● <i>Schéma Directeur Routier National</i> 	ETAT BELGE	
RÉGION NORD-PAS DE CALAIS <p>> Financement des autoroutes et des routes nationales dans le cadre des contrats de plan Etat-Région</p>	RÉGION FLAMANDE <p>> Conception, aménagement et entretien des autoroutes et des routes régionales</p> <ul style="list-style-type: none"> ● <i>Programme d'investissement triennal</i> 	RÉGION WALLONNE <p>> Conception, aménagement et entretien des autoroutes et des routes régionales</p> <ul style="list-style-type: none"> ● <i>Plans régionaux triennaux</i>
DÉPARTEMENT DU NORD <p>> Conception, réalisation et gestion du réseau routier départemental</p> <ul style="list-style-type: none"> ● <i>Plan Routier Départemental</i> 	PROVINCE DE FLANDRE OCCIDENTALE <p>> Conception, réalisation et gestion des routes provinciales</p>	PROVINCE DU HAINAUT <p>> Conception, réalisation et gestion des routes provinciales</p>
LILLE MÉTROPOLE COMMUNAUTÉ URBAINE <p>> Conception, réalisation et gestion des infrastructures urbaines</p> <ul style="list-style-type: none"> ● <i>Plan Pluriannuel d'Investissements</i> ● <i>Plan de Déplacements Urbains (PDU)</i> 	COMMUNES <p>> Conception, réalisation et gestion des routes communales</p> <ul style="list-style-type: none"> ● <i>Plan Communal de Mobilité</i> 	COMMUNES <p>> Conception, réalisation et gestion des routes communales</p> <ul style="list-style-type: none"> ● <i>Plan Communal de Mobilité</i>

SPOORWEGEN

Frankrijk	België
<p>SNCF</p> <p>Grote lijnen en TGV > Exploitatie ("contract de plan")</p> <p>Regionale verbindingen > Exploitatie (conventie)</p> <p>FRANSE STAAT</p> <p>Grote lijnen en TGV > Financiering > Bepaling van het beleid > Lastenboek en "contrat de plan"</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Schémas de service transport</i> <p>RÉGION NORD-PAS DE CALAIS</p> <p>Regionale verbindingen > Opmaak van een regionaal transportplan > Financiering</p>	<p>NMBS (Nationale Spoorwegen) :</p> <p>> Exploitatie spoorwegennet</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>IC/IR plan</i> <p>STAAT</p> <p>> Financiering > Dienstverlening</p>

CHEMINS DE FER

France	Belgique
<p>SNCF Grandes lignes et TGV > Exploitation ('contrat de plan')</p> <p>Liaisons régionales > Exploitation (convention)</p> <p>ETAT FRANÇAIS Grandes lignes et TGV > Financement > Définition de la politique > Cahier des charges et contrat de plan</p> <ul style="list-style-type: none"> ● <i>Schémas de service transport</i> <p>RÉGION NORD-PAS DE CALAIS Liaisons régionales > Elaboration d'un plan régional de transport > Financement</p>	<p>SNCB (Société Nationale des Chemins de fer Belges) : > Exploitation du réseau ferroviaire</p> <ul style="list-style-type: none"> ● <i>Plan IC/IR</i> <p>ETAT > Financement > Services</p>

OPENBAAR VERVOER OP DE WEG (BUS, TRAM) EN METRO

Frankrijk	België	
	Vlaanderen	Wallonië
RÉGION NORD-PAS DE CALAIS Interstedelijke lijnen van regionaal belang > Planning > Financiering (Exploitatie door privé-transporteur) ● Plan régional de transport	VLAAMSE VERVOER-MAATSCHAPPIJ DE LIJN > Planning en organisatie van het stads- en streekvervoer	WAALSE VERVOER-MAATSCHAPPIJ TEC > Planning en organisatie van het stads- en streekvervoer
DÉPARTEMENT DU NORD Interstedelijke lijnen van departementaal belang > Planning > Financiering (Exploitatie door privé-transporteur) ● Plan Départemental de transport	VLAAMS GEWEST > Opdracht tot organisatie van DE LIJN via een beheersovereenkomst > Financiering	WAALS GEWEST > Financiering
COMMUNAUTÉ URBAINE DE LILLE > Definitie van het stedelijk openbaar-vervoerbeleid ● Plan de Déplacements Urbains (PDU)		
METRO – TRAM > Planning > Financiering van de investeringen		
SYNDICAT MIXTE D'EXPLOITATION DES TRANSPORTS EN COMMUN DE LA CUDL. > Bepaling van de exploitatie > Financiering van de exploitatie (Exploitatie door privé-transporteur TRANPOLE (convenie))		

Tabel 1: Institutioneel kader vervoerbeleid grensoverschrijdende Metropool

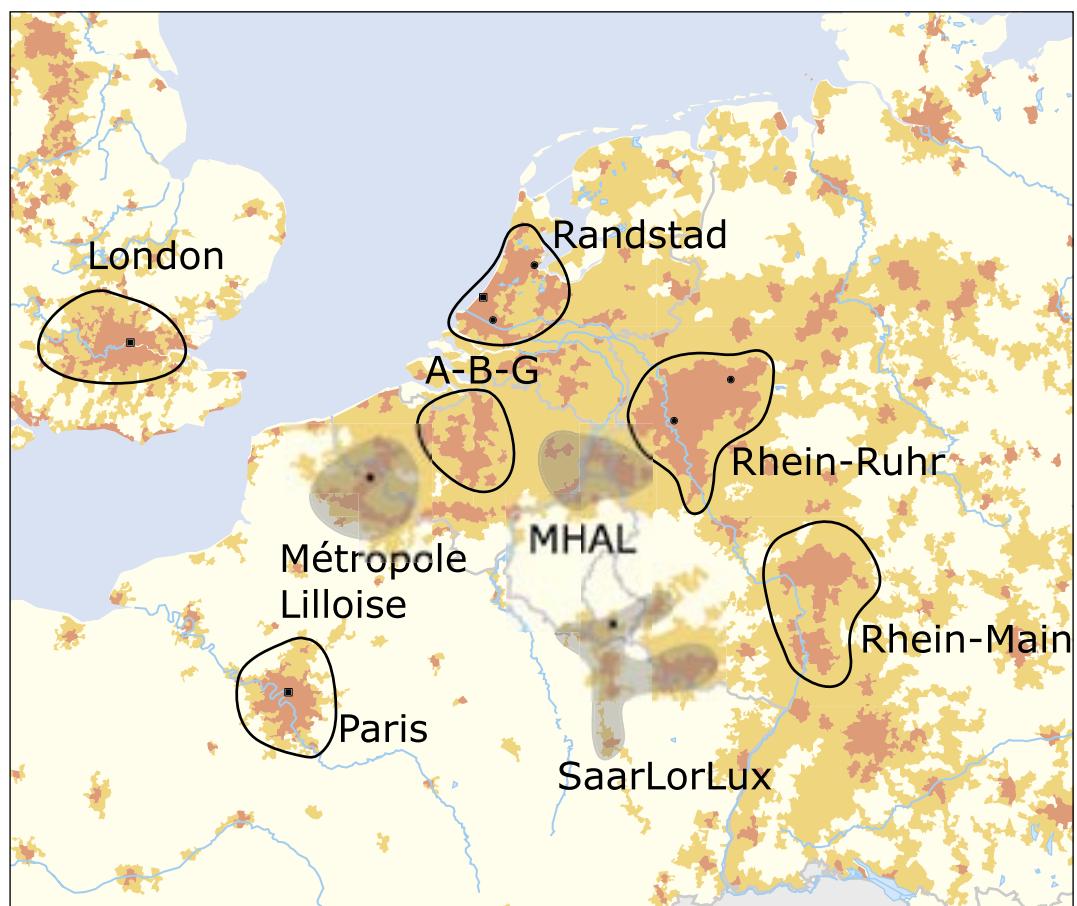
TRANSPORTS EN COMMUN ROUTIERS (BUS, TRAM) ET METRO

France	Belgique	
	Flandre	Wallonie
RÉGION NORD-PAS DE CALAIS Lignes interurbaines routières d'intérêt régional > Planification > Financement (Exploitation par des transporteurs privés) ● <i>Plan régional de transport</i>	DE LIJN (Société flamande de transports) > Planification et organisation des transports urbains et régionaux	TEC (Société wallonne de transports) > Planification et organisation des transports urbains et régionaux
DÉPARTEMENT DU NORD Lignes interurbaines routières d'intérêt départemental > Planification > Financement (Exploitation par des transporteurs privés) ● <i>Plan Départemental de transport</i>	RÉGION FLAMANDE > Ordre pour l'organisation de DE LIJN via un contrat de gestion > Financement	RÉGION WALLONNE > Financement
COMMUNAUTÉ URBAINE DE LILLE > Définition de la politique de transport collectif urbain ● <i>Plan de Déplacements Urbains (PDU)</i>		
MÉTRO – TRAM > Planification > Financement des investissements		
SYNDICAT MIXTE D'EXPLOITATION DES TRANSPORTS EN COMMUN DE LA CUDL. > Définition de l'exploitation > Financement de l'exploitation (Exploitation par un transporteur privé TRANSPOLE (convention))		

Tableau 1: Cadre institutionnel des politiques des transports dans la Métropole transfrontalière

2 Hoofdlijnen van het ruimtelijk beleid in de drie deelgebieden

2.1 EUROPA



Figuur - Illustration 1: 3 grensoverschrijdende metropolen in het centrale gebied van hoofdsteden
("Europa 2000+" 1994)
3 métropoles transfrontalières dans le Territoire central des capitales

"De grensoverschrijdende stedelijke gebieden, zoals Maastricht-Hasselt-Aachen-Liège, de metropool Lille en Saar-Lorraine-Luxembourg, moeten de nieuwe kansen die het openstellen van de binnengrenzen biedt ten volle aangrijpen en hun inspanningen van samenwerking versterken om zo echte, geïntegreerde metropoolsystemen te worden." (eigen vertaling van de Franse versie van "Europa 2000+")

2.2 BENELUX

In de Tweede Beneluxstructuurschets wordt het gebied Lille – Kortrijk – Tournai (LiKoTo) aangeduid als een Grensoverschrijdend stedelijk netwerk. De grensoverschrijdende stedelijke netwerken worden beschouwd als belangrijke elementen van de ruimtelijke structuur van de Benelux doordat zij dragers zijn van belangrijke functies en infrastructurele verbindingen in Europa. Door hun ligging functioneren zij als poorten waarin de bundeling van stedelijke activiteiten een kernopgave is.

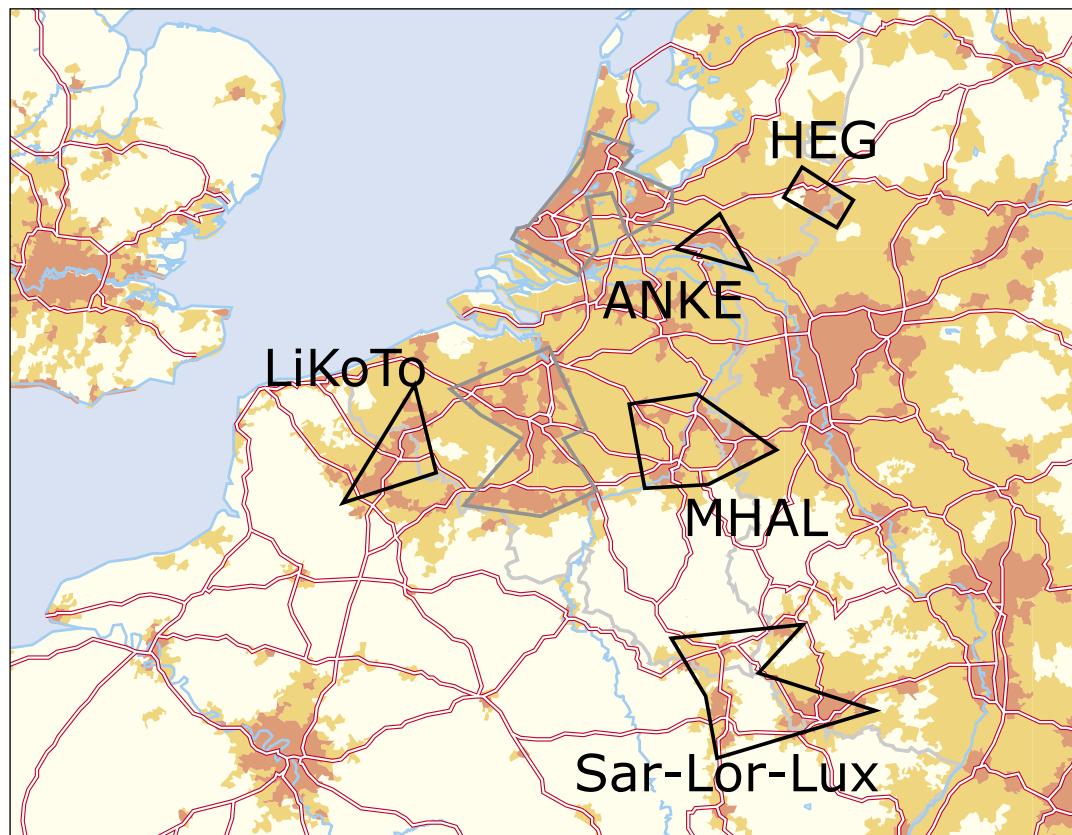
2 Grands axes de la politique spatiale des trois territoires

2.1 EUROPE

"Les systèmes urbains transfrontaliers de Maastricht-Hasselt-Aachen-Liège, de la métropole lilloise et de la zone Saar-Lorraine-Luxembourg devraient pleinement saisir les nouvelles opportunités de l'ouverture des frontières internes et renforcer leurs efforts de coopération, de manière à constituer de véritables systèmes métropolitains intégrés." (d'après Europe 2000+, 1994)

2.2 BENELUX

Le Deuxième Schéma d'aménagement du Benelux indique le territoire de Lille – Kortrijk – Tournai (appelé LiKoTo) comme un Réseau urbain transfrontalier. Les réseaux urbains transfrontaliers sont considérés comme des éléments importants de la structure spatiale du Benelux, puisqu'ils sont les supports de fonctions importantes et de liaisons d'infrastructure en Europe. Grâce à leur situation géographique, ils font fonction de portes dont le but principal est de réunir les activités urbaines.



Figuur - Illustration 2: Tweede Benelux structurschets - Grenzoverschrijdende stedelijke netwerken
Deuxième schéma d'Amenagement du Benelux - réseaux urbains transfrontaliers

2.3 VLAANDEREN

Het Vlaamse ruimtelijk beleid wordt weergegeven in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

Kortrijk wordt samen met een aantal randgemeenten geselecteerd als een regionaal-stedelijk gebied deel uitmakend van een grensoverschrijdend stedelijk netwerk.

De aanduiding als regionaal-stedelijk gebied houdt in dat het ruimtelijk beleid de bestaande en toekomstige stedelijke potenties – vooral op internationaal en Vlaams niveau – maximaal dient te benutten.

Het grensoverschrijdend netwerk Kortrijk-Lille-Roubaix-Mouscron wordt als potentieel structuurbepalend aangegeven op Vlaams niveau omwille van:

- de versterking van de economische structuur van het deelgebied Kortrijk en Noord-Frankrijk;
- de versterking van de stedelijke ontwikkelingen uitgaande van Lille-Roubaix-Tourcoing en Kortrijk;
- de versterking van de internationale verbindingen door de aanwezigheid van het HST-knooppunt in Lille en door het optimaliseren van het autosnelwegennet.

In relatie met deze ruimtelijke structuur wordt de lijninfrastructuur aangegeven. Zowel voor het spoor als de weg wordt daarbij een hiërarchische structuur geselecteerd.

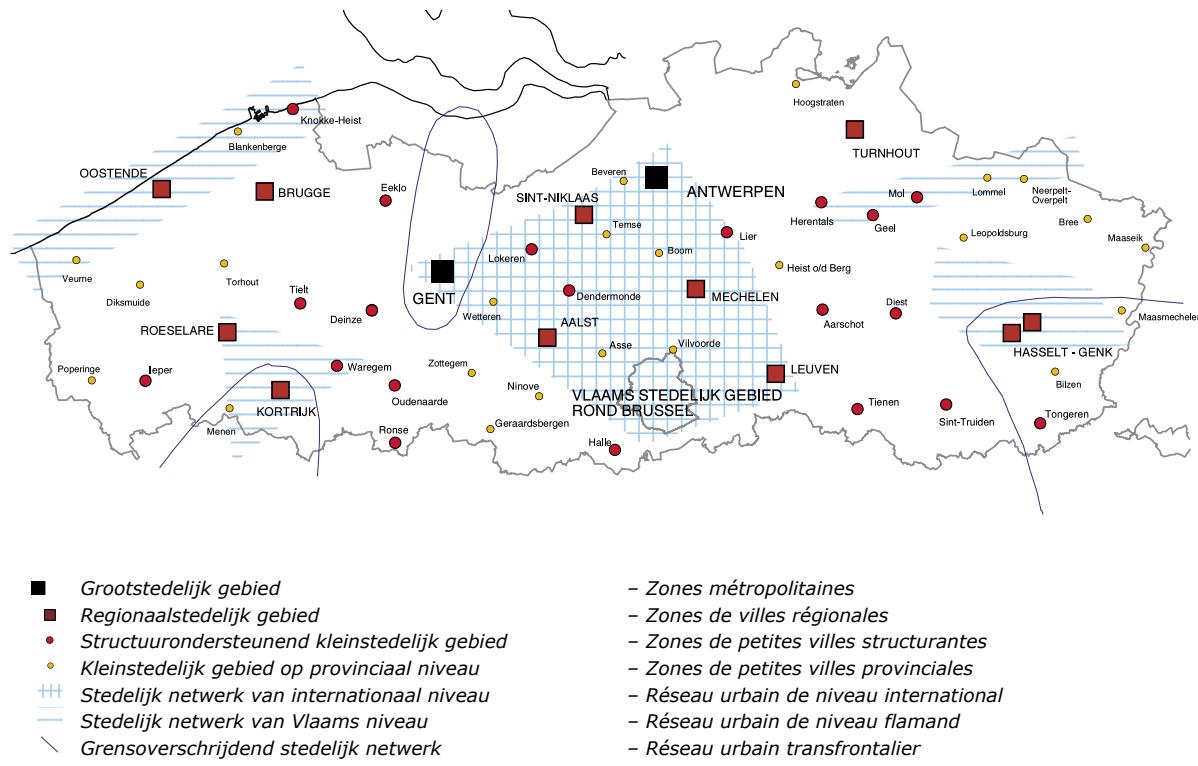
In het hoofd- en primair wegennet vormen Kortrijk en de metropool Lille-Roubaix-Tourcoing een belangrijke schakel. Het "hoofdspoorwegennet personen" selecteert Kortrijk als belangrijke knoop met een grensoverschrijdende schakel naar Lille.

Deze visie wordt bevestigd in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen, dat in opmaak is.

In het Ruimtelijk Structuurplan wordt deze visie weergegeven door 3 complementaire kaarten (zie figuur 3a, 3b en 3c).

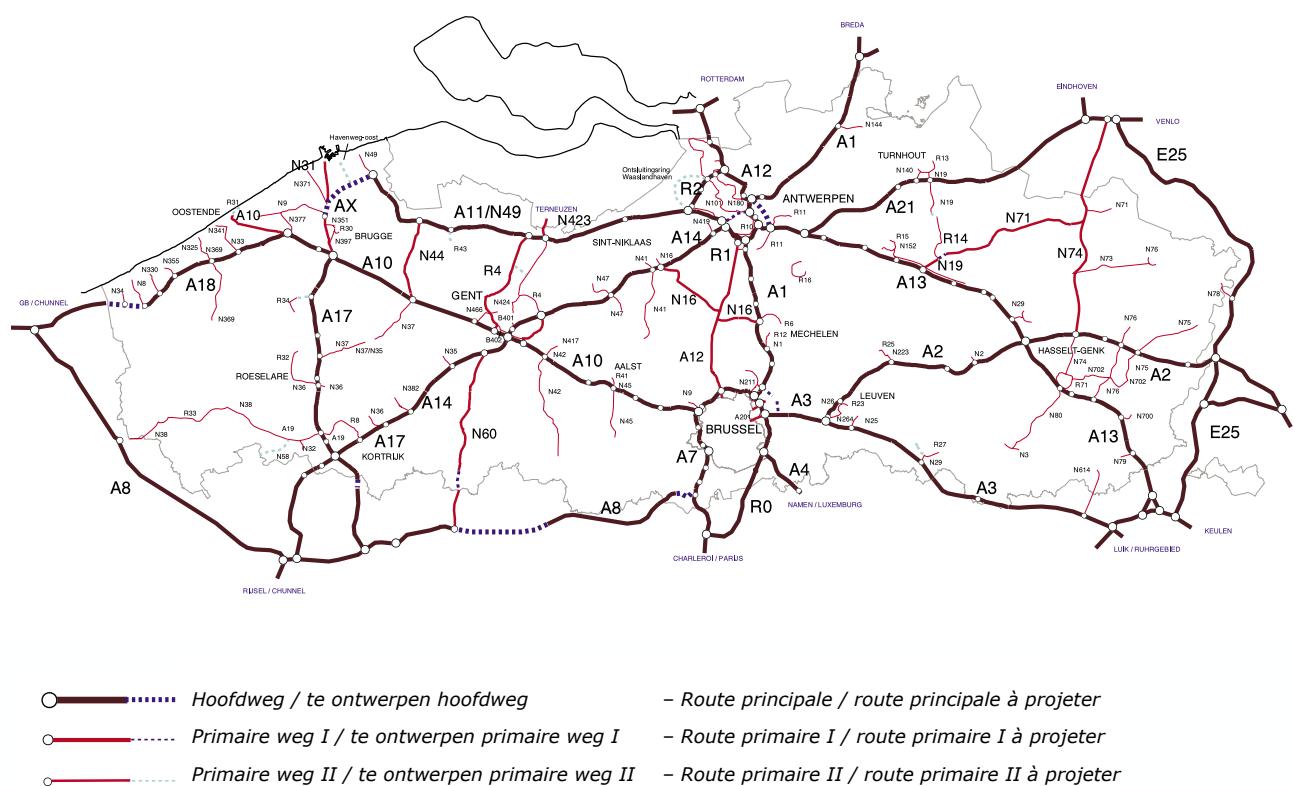
Figuur 3a : Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen : Selectie stedelijke gebieden en stedelijke netwerken

Figure 3a : Schéma de Structure d'Aménagement de la Flandre : Sélection des zones urbaines et des réseaux urbains



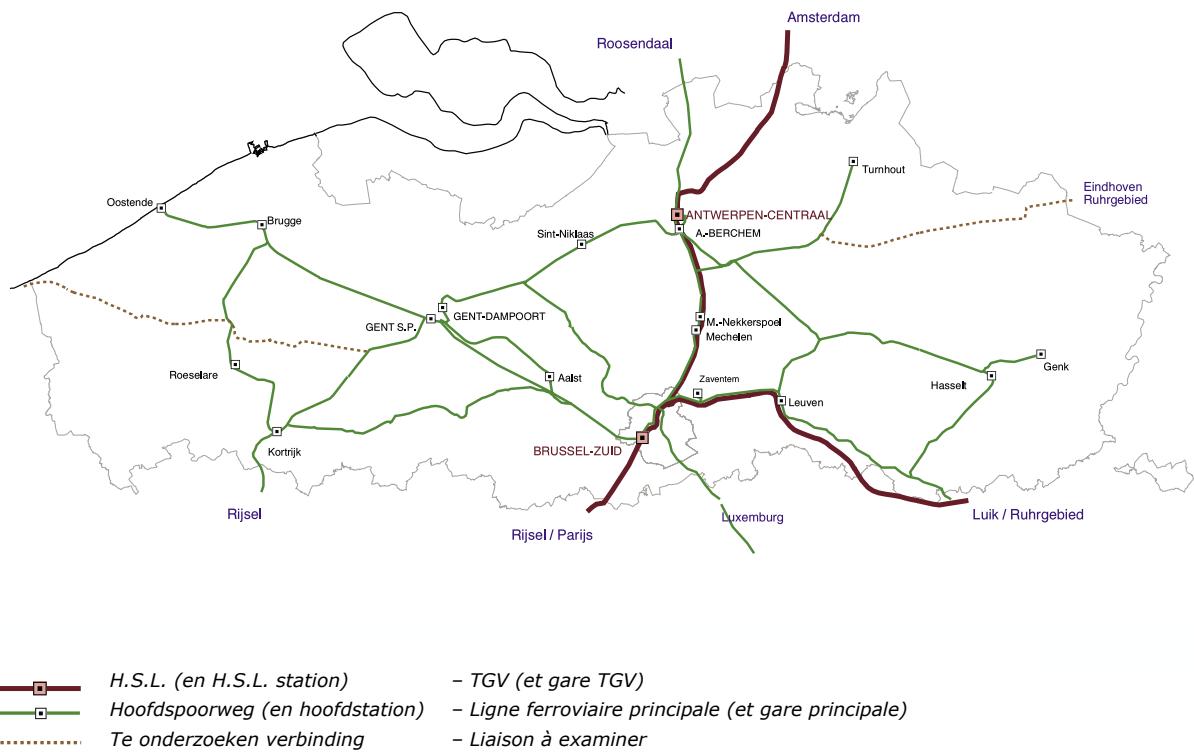
Figuur 3b : Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen : Categorisering hoofd- en primair wegennet

Figure 3b : Schéma de Structure d'Aménagement de la Flandre : Classification des routes principales et primaires



Figuur 3c: Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen : Selectie hoofdspoorwegennet - personen

Figure 3c: Schéma de Structure d'Aménagement de la Flandre : Sélection du réseau ferroviaire principal – personnes



2.3 FLANDRE

La politique spatiale en Flandre est décrite dans le Plan de Structure d'aménagement de la Flandre.

Kortrijk et un certain nombre de communes environnantes ont été sélectionnées comme territoire urbain d'intérêt régional faisant partie d'un réseau urbain transfrontalier.

La désignation de territoire régional-urbain implique que la politique spatiale doit mettre à profit le plus possible les potentialités urbaines existantes et futures, surtout au niveau international et flamand.

Le réseau transfrontalier Kortrijk-Lille-Roubaix-Mouscron est indiqué comme potentiellement déterminant pour la structure au niveau flamand en raison :

- du renforcement de la structure économique du territoire de Kortrijk et du Nord de la France;
- du renforcement des développements urbains émanant de Lille-Roubaix-Tourcoing et Kortrijk;
- du renforcement des liaisons internationales en optimisant la présence du noeud ferroviaire du TGV à Lille ainsi que le réseau autoroutier.

Parallèlement à cette structure spatiale, l'infrastructure linéaire est indiquée. Une structure hiérarchique est sélectionnée tant pour les chemins de fer que pour la route.

Kortrijk et la métropole Lille-Roubaix-Tourcoing constituent un maillon important du réseau principal et primaire. Le réseau ferroviaire principal pour les personnes sélecti-
onne Kortrijk comme noeud important et comme maillon transfrontalier pour Lille.

Cette vision est confirmée dans le Plan de structure d'aménagement de la Flandre occi-
dentale, qui doit encore être élaboré plus en détail.

Dans le Plan de structure d'aménagement, cette vision est expliquée à l'aide de cartes complémentaires (voir illustrations 3a, 3b et 3c).

2.4 WALLONIË

De visie van het Waalse deelgebied wordt weergegeven in het Schéma de Développement de l'Espace Régional (S.D.E.R.)

Kernelementen in de voorgestelde ruimtelijke structuur (zie figuur 4) zijn de stedelijke gebieden en de eurocorridors.

Lille is daarbij een belangrijke pool in 3 eurocorridors:

- ... Gent – Kortrijk – Lille ...
- ... Brussel – Tournai – Lille ...
- ... Aachen – Liège – Mons – Lille ... (de "Dorsale Wallonne")

De Metropool wordt aangeduid als een gebied voor transregionale samenwerking. Lille vervult de rol van kruispunt binnen de grote Europese netwerken en verbindingen, de metropool Lille is een heel dynamische pool en heeft ook een invloed op Wallonië en Vlaanderen. Tot op heden hebben vooral Vlaanderen en de zone van Mouscron daar voordeel uit gehaald, terwijl het arrondissement Tournai relatief op de achtergrond is gebleven. Er zou een samenwerkingsdynamiek met Lille tot stand moeten worden gebracht zodat meer voordelen kunnen worden gehaald uit het feit dat dit arrondissement dicht bij de metropool ligt.

2.5 FRANKRIJK

Ook in het Schéma Directeur de Développement et d'Urbanisme* wordt de nadruk gelegd op het grensoverschrijdend karakter van de metropool Lille. Er wordt op gewezen dat de grensoverschrijdende metropool Lille reeds een realiteit is, maar ook een ambitie.

Die grensoverschrijdende dimensie legt de nadruk op de volgende ordeningsoriëntaties :

- een duidelijke Frans-Belgische ruimtelijke structuur tot stand brengen (zie figuur 5) die de wederzijdse integratie van de Franse en Belgische deelgebieden van de metropool bevordert
- de stedelijke functies herdefiniëren, rekening houdende met de nieuwe grensoverschrijdende dimensie (b.v. complementariteit van de stedelijke voorzieningen)
- de grote verbindingswegen aanwenden als drager van een gecontroleerde ontwikkeling en als middel voor de herwaardering en de verbetering van het stedelijke imago.

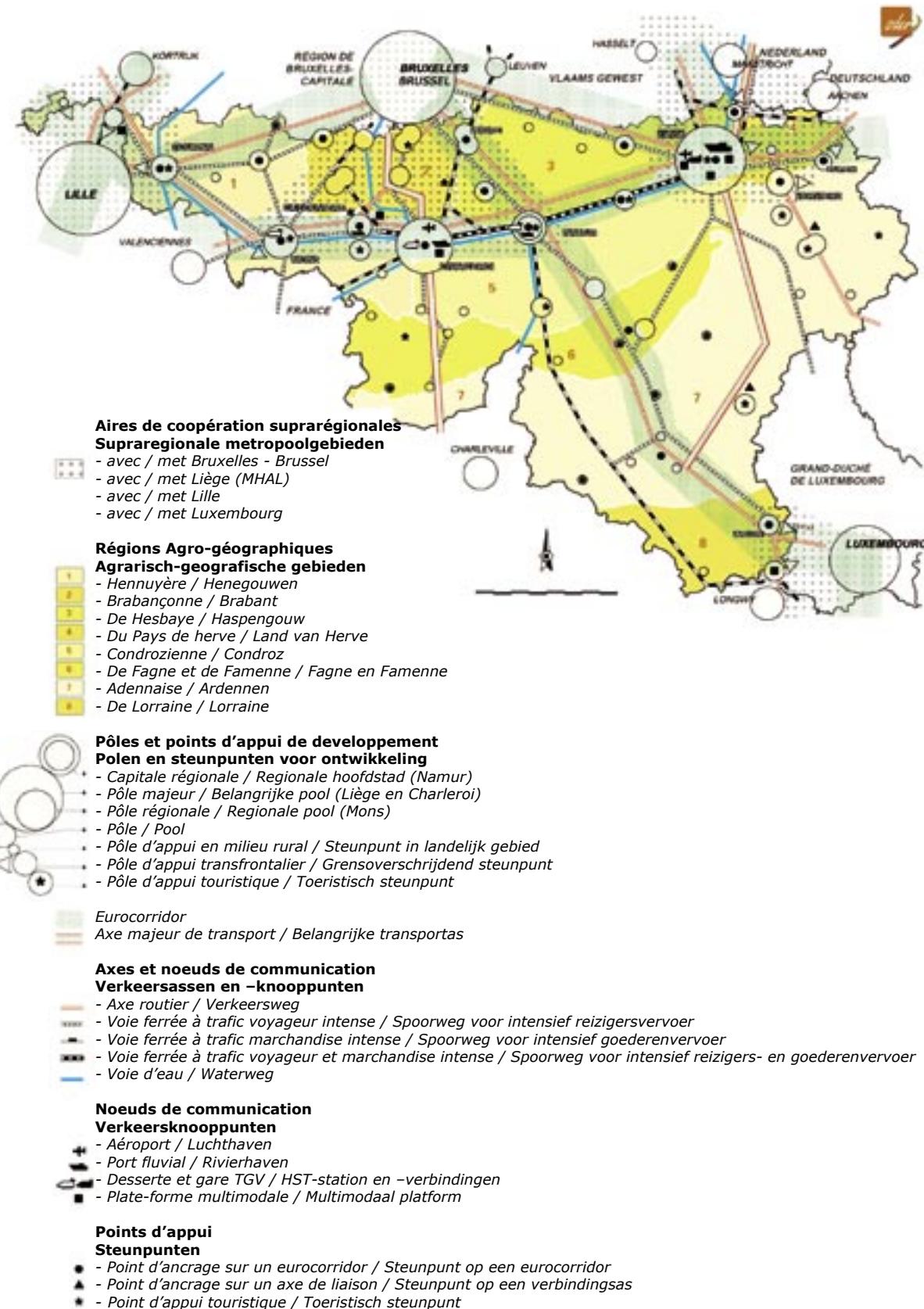
2.6 BESLUIT

In elk deelgebied wordt de nadruk gelegd op het grensoverschrijdende karakter en de potenties die dit biedt. In de Vlaamse en Waalse beleidsdocumenten wordt slechts in beperkte mate een concrete invulling gegeven van de betekenis van een grensoverschrijdend stedelijk netwerk of een eurocorridor. In de plannen van de Communauté Urbaine de Lille daarentegen wordt het grensoverschrijdende karakter verder uitgewerkt met een aantal doelstellingen en praktische voorstellen.

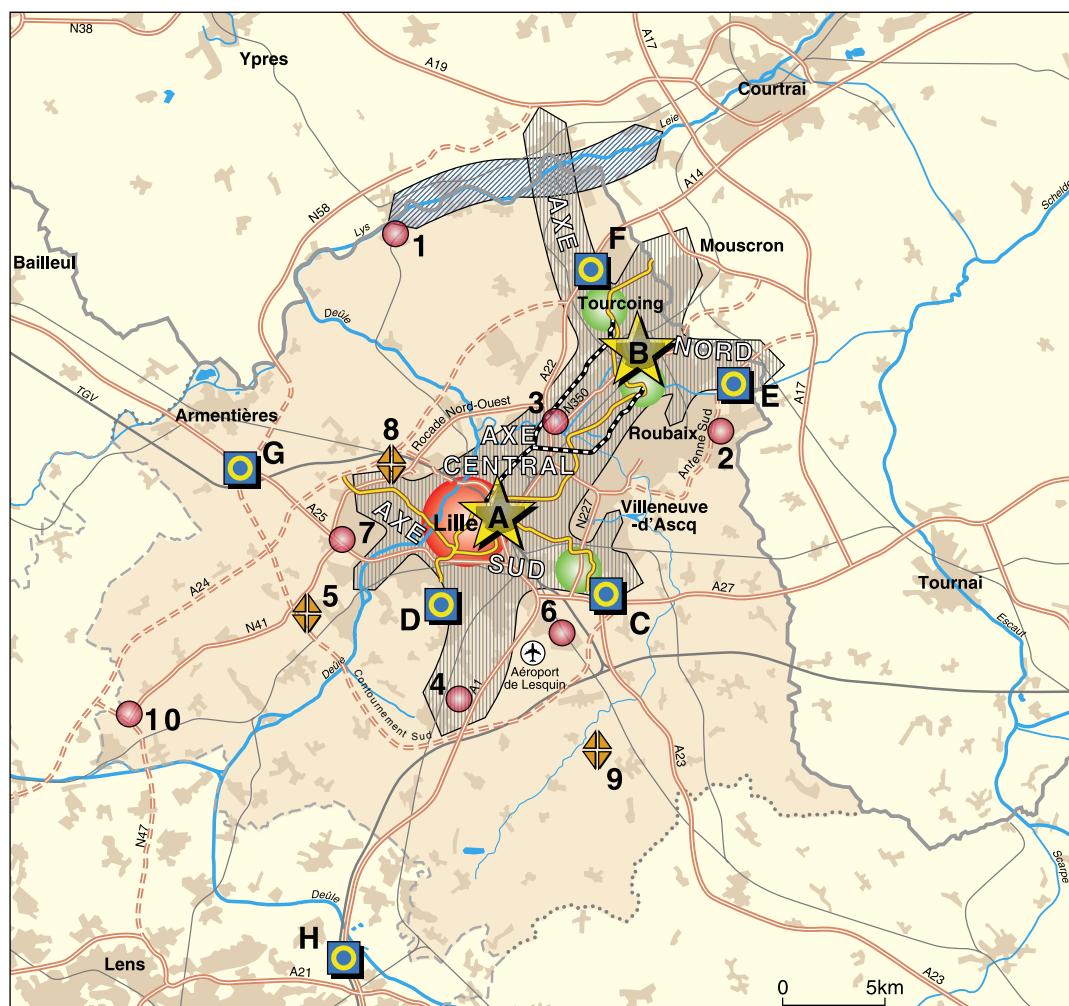
* Deze studie baseert zich op het Schéma Directeur de Développement et d'Urbanisme uit 1998.

Dit SDAU werd evenwel in april 2000 door de rechtbank vernietigd en wordt nu opnieuw opgemaakt.

*Figuur - Illustration 4 : Schéma de Développement de l'Espace Régional (S.D.E.R.): Ruimtelijke Structuur voor Wallonië
Schéma de Développement de l'Espace Régional (S.D.E.R.): Structure spatiale pour la Wallonie*



Figuur, illustration 5 : Schéma directeur de développement et d'urbanisme de la Métropole lilloise*



Les pôles économiques stratégiques :
(les lettres et les chiffres renvoient au texte)

De strategische economische polen :
(de letters en cijfers verwijzen naar de tekst)

axe majeurs urbains	stedelijke hoofdassen
axes transfrontalier de la Lys	grensoverschrijdende as van de Leie
centralité régionale	regionale centraliteit
centralités métropolitaines	grootstedelijke centraliteiten
sites d'excellence	sites van uitmuntendheid
sites à vocation européenne	sites met een Europese roeping
sites d'intérêt métropolitain	sites van grootstedelijk belang
multisites d'intérêt métropolitain	multisites van grootstedelijk belang
autoroutes et voies rapides existantes	bestaande expreswegen en autosnelwegen
autoroutes et voies rapides à réaliser	te realiseren expreswegen en autosnelwegen
TGV	HST
voies ferrées	spoorwegen
métro	metro
tramway	tram
aéroport	luchthaven

* Cette étude est basée sur la version du Schéma Directeur de Développement et d'Urbanisme de 1998.

Le SDAU a été annulé par jugement rendu par le tribunal en avril 2000 et sera révisé.

* Deze studie baseert zich op het Schéma Directeur de Développement et d'Urbanisme uit 1998.

Dit SDAU werd evenwel in april 2000 door de rechtbank vernietigd en wordt nu opnieuw opgemaakt

2.4 WALLONIE

La vision du territoire wallon est décrite dans le Schéma de Développement de l'Espace Régional (S.D.E.R.)

Les éléments principaux de la structure spatiale proposée (voir illustration 4) sont les territoires urbains et les eurocorridors.

Lille constitue un pôle important dans 3 eurocorridors:

- ... Gent – Kortrijk – Lille ...
- ... Bruxelles – Tournai – Lille ...
- ... Aachen – Liège – Mons – Lille ... (la "Dorsale Wallonne")

La Métropole est indiquée comme une aire de coopération transrégionale. Lille bénéficie d'une position de carrefour au sein de grands réseaux de communications européens; la métropole lilloise constitue un pôle très dynamique dont l'aire d'influence déborde sur la Wallonie et sur la Flandre. Jusqu'à présent, c'est surtout cette dernière ainsi que la zone de Mouscron, qui en ont bénéficié, alors que l'arrondissement de Tournai est resté relativement à l'écart. Il faudrait qu'une dynamique de coopération avec Lille se développe de façon à bénéficier davantage des retombées positives qu'offre la présence proche de cette métropole.

2.5 FRANCE

Le Schéma Directeur de Développement et d'Urbanisme* accentue aussi le caractère transfrontalier de la métropole lilloise. On signale que la métropole transfrontalière lilloise est déjà une réalité, mais également une ambition.

Cette dimension transfrontalière souligne les orientations d'aménagement suivantes :

- le développement d'une structure spatiale franco-belge claire (voir illustration 5) favorisant l'intégration réciproque des territoires français et belges de la métropole,
- la redéfinition des fonctions urbaines, en tenant compte de la nouvelle dimension transfrontalière (p.e. la complémentarité des équipements urbains),
- l'utilisation des grandes voies de communication comme support d'un développement contrôlé et comme moyen de revalorisation et d'amélioration de l'image de marque urbaine.

2.6 CONCLUSION

Chacun des territoires souligne le caractère transfrontalier et les potentialités qui en découlent. Toutefois, les politiques flamande et wallonne ne comportent qu'une interprétation concrète très limitée de la signification d'un réseau urbain transfrontalier ou d'un eurocorridor. Dans les documents de la Communauté Urbaine de Lille en revanche, le caractère transfrontalier est élaboré plus en détail et complété par un certain nombre d'objectifs et de propositions pratiques.

* Cette étude est basée sur la version du Schéma Directeur de Développement et d'Urbanisme de 1998.

Le SDAU a été annulé par jugement rendu par le tribunal en avril 2000 et sera révisé.

3 Analyse en vergelijking van het vervoersbeleid in de drie deelgebieden

3.1 RELEVANTE PLANNINGS- EN BELEIDSDOCUMENTEN

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de geanalyseerde plannings- en beleidsdocumenten voor de drie deelgebieden telkens per beleidsniveau. In volgende paragrafen worden eerst per deelgebied deze documenten kort besproken als duiding van het beleid van elk deelgebied. Vervolgens worden per beleidsniveau de krachtlijnen aangegeven en wordt een globale conclusie voorgesteld.

Tabel 2: Overzicht relevante plan- en beleidsdocumenten per deelgebied en beleidsniveau

	FRANKRIJK	WALLONIË	VLAANDEREN
Gemeentelijk of intercommunaal	<ul style="list-style-type: none"> • Schéma directeur de Développement et d'Urbanisme de la Métropole lilloise* • PDU van Lille: verslagen van de vergaderingen van het technisch comité Deel 1 : Doelstellingen en oriëntaties Deel 2 : De projecten • Studie met betrekking tot de verwachtingen inzake mobiliteit van de bewoners 	<ul style="list-style-type: none"> • Plan communal de mobilité (gemeentelijk mobiliteitsplan) : evaluatie van de Waalse pilotprojecten – ontwerpmethode 	<ul style="list-style-type: none"> • Mobiliteitsplan van Kortrijk
Departementaal / provinciaal	<ul style="list-style-type: none"> • Plan routier départemental (Departementaal Wegenplan) • Schéma départemental des transports (Departementaal Transportschema) 		<ul style="list-style-type: none"> • Ruimtelijk Structuurplan van de Provincie West-Vlaanderen
Regionaal	<ul style="list-style-type: none"> • Schéma Régional Mutimodal de transports de voyageurs (Multimodaal Regionaal Schema voor Reizigersvervoer) – diagnose en voorstellen 	<ul style="list-style-type: none"> • Schéma de développement de l'espace régional (Ontwikkelingsschema voor de regionale ruimte) • Plan de mobilité et de transport en Wallonie (Plan voor mobiliteit en transport in Wallonië) • Regeerakkoord van het Waals gewest van 15 juli 1999 	<ul style="list-style-type: none"> • Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen • Strategisch Plan Vlaanderen • Basismobiliteit • Regeerakkoord van het Vlaams gewest van 15 juli 1999

* Deze studie baseert zich op het Schéma Directeur de Développement et d'Urbanisme uit 1998.

Dit SDAU werd evenwel in april 2000 door de rechtbank vernietigd en wordt nu opnieuw opgemaakt.

3 Analyse et comparaison de la politique des transports des trois territoires

3.1 PRINCIPAUX DOCUMENTS DE PLANIFICATION ET DE POLITIQUE DES TRANSPORTS

Le tableau ci-dessus donne un aperçu des documents analysés en matière de politique et de planification des trois territoires, par niveau politique. Les paragraphes suivants traitent d'abord brièvement ces documents par territoire, pour expliquer la politique de chaque territoire. Ensuite, les grands axes sont indiqués par niveau politique, et une conclusion globale est proposée.

Tableau 2 : Aperçu des documents importants en matière de politique et de planification par territoire et par niveau politique

	FRANCE	WALLONIE	FLANDRE
Communal ou Intercommunal	<ul style="list-style-type: none"> • Schéma directeur de Développement et d'urbanisme de la Métropole lilloise* • PDU de Lille : comptes rendus des réunions du comité technique Tome 1 : Objectifs et orientations Tome 2 : Projets • Étude prospective sur la mobilité des habitants 	<ul style="list-style-type: none"> • Plan communal de mobilité : évaluation des projets pilotes wallons – méthode de conception 	<ul style="list-style-type: none"> • Plan de mobilité de Kortrijk
Départemental/ Provincial	<ul style="list-style-type: none"> • Plan routier départemental • Schéma départemental des transports 		<ul style="list-style-type: none"> • Plan de structure d'aménagement de la province de la Flandre Occidentale
Régional	<ul style="list-style-type: none"> • Schéma Régional Mutimodal de transports de voyageurs – diagnostic et propositions 	<ul style="list-style-type: none"> • Schéma de développement de l'espace régional • Plan de mobilité et de transport en Wallonie • Accord gouvernemental de la Région wallonne du 15 juillet 1999 	<ul style="list-style-type: none"> • Plan de structure d'aménagement de la Flandre • Plan Stratégique pour la Flandre • Mobilité de base • Accord gouvernemental de la Région flamande du 15 juillet 1999

* Cette étude est basée sur la version du Schéma Directeur de Développement et d'Urbanisme de 1998.

Le SDAU a été annulé par jugement rendu par le tribunal en avril 2000 et sera révisé.

	FRANKRIJK	WALLONIË	VLAANDEREN
Staat	<ul style="list-style-type: none"> • LOTI - SDRN - Schémas de services collectifs de transports (Schema's voor openbare vervoerdiensten) • Dossier de voirie d'agglomération de Lille (Wegendossier van de agglomeratie Lille) 	<ul style="list-style-type: none"> • Federaal Regeerakkoord van 7 juli 1999 	
Supraregional		<ul style="list-style-type: none"> • BENELUX Tweede Structuurplan van de Benelux 	
		<ul style="list-style-type: none"> • EUROPA algemeen beleid 	

3.2 HET VERVOERBELEID IN ELK DEELGEBIED

3.2.1 Frankrijk

Het vervoersbeleid in Frankrijk is gebaseerd op een wet die het recht op vervoer voor iedereen verzekert. Deze wet stelt dat het netwerk van binnenlands transport moet voldoen aan de behoeften van de consument, in de voor de gemeenschap meest gunstige omstandigheden wat economie, sociale zaken en milieu betreft. Eveneens stelt deze wet dat men tot een duurzaam evenwicht moet komen tussen enerzijds de behoeften inzake mobiliteit en gemakkelijke bereikbaarheid en anderzijds de bescherming van milieu en gezondheid. Die doelstelling kan worden bereikt dankzij een gecoördineerd gebruik van alle vervoermiddelen, meer bepaald door een gepaste categorisering van de verkeerswegen, en dankzij de promotie van de minst vervuilende en de minst energieverbruikende vervoermiddelen (te voet, fiets, openbaar reizigersvervoer, vervoer via spoor- en waterwegen voor de goederen).

In het arrondissement Lille hanteren de 4 beleidsniveaus verantwoordelijk voor transport (Staat, Regio Nord – Pas de Calais, Departement Nord, Lille Métropole Communauté Urbaine) bovengenoemde principes, wat resulteert in een coherent kader voor het vervoersbeleid in het deelgebied Lille :

- de **Staat** stelt op het niveau van het deelgebied een "Schéma de service de transports de voyageurs et de transport de marchandises" (dienstschema's voor reizigersvervoer en goederentransport) op, alsook het dossier de Voiries d'agglomération de Lille (wegendossier van de agglomeratie Lille). De Staat stelt hierbij twee prioriteiten : de versterking van de rol van het openbaar vervoer van reizigers voor het stedelijke en het interstedelijke vervoer, en de ontwikkeling van een netwerk voor goederentransport waarbij de voorrang wordt gegeven aan massavervoer (spoorweg, zee en rivier) en gecombineerde vervoerketens.

	FRANCE	WALLONIE	FLANDRE
Etat	<ul style="list-style-type: none"> • LOTI - SDRN – Schémas de services collectifs de transports • Dossier de voirie d'agglomération de Lille 	<ul style="list-style-type: none"> • Accord gouvernemental fédéral du 7 juillet 1999 	
Supra-régional		<ul style="list-style-type: none"> • BENELUX Deuxième Esquisse de Structure du Benelux 	
		<ul style="list-style-type: none"> • EUROPE politique générale 	

3.2 LA POLITIQUE DES TRANSPORTS DE CHAQUE TERRITOIRE

3.2.1 France

La politique des transports en France est fondée sur le principe inscrit dans la loi du droit au transport pour tous : le système de transports intérieurs doit satisfaire les besoins des usagers dans les conditions économiques, sociales et environnementales les plus avantageuses pour la collectivité. Toujours selon la loi, cette politique vise à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part. Ses objectifs majeurs sont un usage coordonné de tous les modes de déplacements, notamment par une affectation appropriée de la voirie, et la promotion des modes les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie (marche à pied, vélo, transports collectifs pour les voyageurs, transports ferroviaire et fluvial pour les marchandises).

Dans l'arrondissement de Lille, les 4 autorités organisatrices de transport concernées (État, Région Nord – Pas de Calais, Département du Nord, Lille Métropole Communauté Urbaine) reprennent à leur compte ces principes. Ainsi, les politiques de transport menées par ces 4 institutions sont, dans leurs principes, tout à fait cohérentes :

- l'**État** élabore, au niveau de la région, un "Schéma de service de transport de voyageurs et de transport de marchandises" ainsi que le dossier de Voiries d'agglomération de Lille ; l'État affiche deux priorités : le renforcement du rôle des transports collectifs de voyageurs pour les déplacements urbains et interurbains et le développement d'un réseau de transport de marchandises privilégiant les modes massifiés (ferroviaire, maritime et fluvial) et les chaînes combinées.
- la **Région** affiche la volonté de donner la priorité au rail et, dans le cadre du Contrat de plan État – Région, le souhait de ne plus intervenir financièrement sur les routes, à l'exception des autoroutes. La Région a élaboré un Schéma régional multimodal

- De **Regio** wil voorrang geven aan de trein en, in het kader van het Contrat de plan Etat – Région, niet langer instaan voor de financiering van de wegen, met uitzondering van de autosnelwegen. De regio heeft een Schéma régional multimodal de transports de voyageurs (multimodaal regionaal schema voor reizigersvervoer) uitgewerkt, waarin het volgende wordt voorzien: vernieuwing van het rollend materieel, verbetering van de spoorweginfrastructuur, aanleg van overstapparkings, organisatie van regelmatige verbindingen naar de metropool Lille. Dit schema is reeds deels operationeel.
- het **Departement** wil het gebruik van het openbaar vervoer nieuw leven inblazen. In het "Schéma départemental des transports de voyageurs" (departementaal schema voor reizigersvervoer), komt de nadruk te liggen op de kwaliteit van de dienstverlening, de informatieverstrekking, de intermodaliteit en de complementariteit van de openbaarvervoermiddelen, en wordt meer aandacht besteed aan de behoeften van de bevolking. Dit schema is nog niet geïmplementeerd.
- de **Communauté Urbaine de Lille** wil een nieuw modaal evenwicht ten voordele van de duurzame vervoersmodi (verdubbeling van het gebruik van het openbaar vervoer en van de fiets, behoud van het aantal voetgangers, stabilisering van het autoverkeer). Een "plan de déplacements urbains" (plan voor stedelijk vervoer) wordt daartoe opgemaakt.

3.2.2 Wallonië

Het mobiliteitsbeleid in Wallonië werd tot voor kort vrij arbitrair bepaald door het Directoraat-Generaal Transport van het Ministère Wallon de l'Equipement et des Transports. De investeringen werden hierbij jaarlijks gepland volgens de binnenkomende vragen zonder prioriteiten te bepalen. Gezien de toenemende mobiliteitsproblematiek wordt momenteel meer en meer de nadruk gelegd op een "geïntegreerd vervoersbeleid", "geïntegreerd" zowel op het vlak van vervoermiddelen als op het vlak van actoren.

Belangrijk hierbij is ook het toenemend belang dat gehecht wordt aan de interactie van Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit. In dit kader werd een Schéma de Développement de l'Espace Régional (S.D.E.R.) opgemaakt, dat als kader dient voor alle verdere ontwikkelingen inzake ruimtelijke ordening en mobiliteit. Alle onderliggende planningsinstrumenten, met name het "plan de secteur" (gewestplan), het "schéma de structure communale" (gemeentelijke structuurschema) en het "plan communal d'aménagement" (gemeentelijke aanlegplan) dienen in dit kader te passen.

Op meer lokaal niveau werd recentelijk het initiatief genomen tot het ontwikkelen van een "plan communal de mobilité" (PCM – gemeentelijk mobiliteitsplan). Een dergelijk plan wordt beschouwd als een essentiële stap voor het uitwerken van driejarenplannen en het tot een goed einde brengen van het globale project voor de verbetering van het leefklimaat. De uitwerking van het plan maakt het mogelijk de socio-economische en de structurele context van de gemeente beter te begrijpen. Zo kan bepaald worden wat precies voorrang krijgt in de planning van de werken. Het plan verplicht de ontwerpers van projecten op lange termijn te denken en zo te komen tot duurzame en goed doordachte projecten. Het "Plan Communal de Mobilité" maakt het ook noodzakelijk alle partners samen te brengen. Het was tot nu toe niet de gewoonte dat deze samen werkten aan concrete oplossingen.

de transports de voyageurs qui prévoit un renouvellement du matériel roulant, une amélioration des infrastructures ferroviaires, la mise en place de parkings d'échange, l'instauration de dessertes cadencées vers la métropole lilloise ; ce schéma est déjà partiellement mis en œuvre.

- le **Département** a la volonté de développer l'usage des transports collectifs, dans le cadre de son "Schéma départemental des transports de voyageurs", en mettant l'accent sur la qualité de service, l'information, l'intermodalité et la complémentarité des modes de transports collectifs et une meilleure prise en compte des besoins de la population ; ce schéma n'est pas encore mis en place.
- la **Communauté Urbaine de Lille** affiche un objectif de rééquilibrage modal en faveur des modes "propres" (doublement de l'usage des TC et du vélo, maintien de la marche, arrêt de la croissance du trafic automobile) ; un "plan de déplacements urbains" a été élaboré à cet effet.

3.2.2 Wallonie

Jusqu'il y a peu, la politique de mobilité en Wallonie a été déterminée de façon plutôt arbitraire par la Direction générale des Transports du Ministère Wallon de l'Equipement et des Transports. Les investissements ont été planifiés annuellement suivant la demande, sans que des priorités soient déterminées. Etant donné la problématique de mobilité croissante, l'on souligne de plus en plus la nécessité d'une "politique de développement intégré", c'est-à-dire une intégration tant sur le plan des modes de transport que sur le plan des acteurs.

Un autre élément prépondérant est l'importance que l'on attache de plus en plus à l'aménagement du territoire et à la mobilité. Dans ce cadre, un Schéma de Développement de l'Espace Régional (S.D.E.R.) a été élaboré, servant de base à tous les autres développements en matière d'aménagement du territoire et de mobilité. Tous les autres outils de planification sous-jacents, à savoir les "plans de secteur", les "schémas de structure communaux" et les "plans communaux d'aménagement" doivent s'inscrire dans ce cadre.

Au niveau local, l'on a pris récemment l'initiative de concevoir des "plans communaux de mobilité" (PCM). Ces plans sont considérés comme une étape incontournable pour élaborer des plans triennaux, et pour mener à bien le projet global d'amélioration du cadre de vie. Ce plan permet de mieux appréhender les contextes socio-économiques et structurels de la commune. Il permet de déterminer les priorités dans la planification des travaux. Il oblige les auteurs de projets à penser à long terme, pour des projets durables et mûrement réfléchis. Le "plan communal de mobilité" nécessite également l'implication de multiples partenaires qui n'avaient pas pour coutume de collaborer régulièrement.

Toutes les communes devront dans un avenir proche disposer d'un tel plan afin de leur permettre de gérer les prochains travaux dans les meilleures conditions possibles, de mieux coopérer avec les autres gestionnaires des routes (la province, Ministère de l'Equipement et de Transport) et de mieux informer leurs habitants. Le but n'est pas d'investir plus, mais d'investir mieux.

In de nabije toekomst dienen alle gemeentes over een dergelijk plan te beschikken. Dit moet toelaten om de toekomstige werken zo goed mogelijk te beheren, om beter samen te werken met andere wegennetbeheerders (de provincie, MET) en om hun inwoners beter te informeren. Het is namelijk niet de bedoeling om méér te investeren, maar wel om béter te investeren.

3.2.3 Vlaanderen

In Vlaanderen tenslotte wordt het mobiliteitsbeleid gestuurd door het afsluiten van convenanten tussen de diverse bestuursniveaus onderling. Hoofdobjectief van dit beleid is te investeren in duurzame mobiliteit via de verbetering van het openbaar vervoer en het beperkt maar gericht uitvoeren van infrastructuurwerken. Daarbij moet het openbaar vervoer als een volwaardig alternatief voor het autogebruik worden uitgebouwd.

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen werden deze objectieven reeds duidelijk geformuleerd en door het Vlaams Parlement goedgekeurd. Uiterlijk tegen 2001 zal de regering een geïntegreerd beleidsplan "Duurzame mobiliteit in Vlaanderen" voorstellen dat de mobiliteit wil beheersen, de milieuvervuiling en milieuhinder wil terugdringen en de bereikbaarheid van steden en dorpen wil garanderen.

Deze politiek past binnen de visie en de aanpak die op alle beleidsniveaus worden geformuleerd en uitgewerkt :

- op **federaal niveau** wordt een "Federaal plan voor duurzame mobiliteit" uitgewerkt waarbij vooral het accent gelegd wordt op de regelgevende en fiscale maatregelen die kunnen genomen worden om sturend op te treden;
- op **regionaal vlak** werden reeds de mobiliteitsstructuren voor personen- en goederenverkeer gedefinieerd vanuit het principe dat de bestaande verkeers- en vervoersinfrastructuren dienen te worden geoptimaliseerd. Hierbij worden de ruimtelijke condities gecreëerd voor het verbeteren van het collectief vervoer en de organisatie van vervoersgenererende activiteiten op punten die ontsloten worden door openbaar vervoer;
- in het **Mobiliteitsplan Vlaanderen** zullen deze verder worden uitgewerkt met specifieke aandacht voor de verkeersveiligheid, de voorstadnetten, het voet- en fietspaden-netwerk, de nog ontbrekende cruciale infrastructuurwerken en het ontlasten van de wegen door stimulering van goederenvervoer per spoor en via water;
- op **provinciaal vlak** worden de algemene principes verder vertaald op lokaal niveau in de Provinciale Ruimtelijke Structuurplannen, waarbij een selectie wordt gemaakt van netwerken voor het openbaar vervoer, wegverkeer en fietsers;
- op **lokaal vlak** worden de Mobiliteitsconvenanten afgesloten waarbij uitdrukkelijk investeringen op vlak van autoinfrastructuren, gekoppeld worden aan initiatieven voor het openbaar vervoer.

3.3 KERNELEMENTEN PER BELEIDSNIVEAU

3.3.1 Supraregionaal niveau

Op **supraregionaal niveau** wordt de mobiliteit beïnvloed door de *Europese Unie*, welke als voornaamste doelstelling enerzijds de uitbouw van Transeuropese transportnetwerken beoogt en anderzijds de inwerkingstelling van een éénheidsmarkt voor transport . De *Benelux* tracht door middel van een structuurschets, België, Nederland en Luxemburg te oriënteren op vlak van milieu, ruimtelijk beleid en economische activiteiten.

3.2.3 Flandre

Enfin, en Flandre, la politique de mobilité est déterminée par la conclusion de conventions entre les divers niveaux administratifs. Le but de cette politique est d'investir dans une mobilité durable via l'amélioration des transports en commun et l'exécution limitée mais ciblée de travaux d'infrastructure. Les transports en commun doivent être développés comme une solution à part entière pour remplacer la voiture.

Dans le Schéma de Structure d'Aménagement de la Flandre, ces objectifs ont déjà été formulés clairement et approuvés par le Parlement flamand. D'ici 2001 au plus tard, le gouvernement présentera un plan intégré "Mobilité durable en Flandre" afin de maîtriser la mobilité, de réduire la pollution et les nuisances environnementales et d'assurer l'accèsibilité aux villes et aux villages.

Cette politique s'inscrit dans la vision et dans l'approche formulées et élaborées à tous les niveaux :

- au **niveau fédéral**, on élabore un "Plan fédéral de mobilité durable", lequel met surtout l'accent sur les mesures réglementaires et fiscales qui peuvent être prises en tant que moyen de pilotage.
- au **niveau régional**, on a déjà défini des structures de mobilité pour la circulation des personnes et des marchandises en partant du principe que les infrastructures de circulation et de transport existantes doivent être optimisées et qu'il faut créer les conditions spatiales nécessaires afin d'améliorer les transports en commun et d'organiser des activités génératrices de transport aux endroits accessibles au moyen des transports en commun.
- dans le **Plan de mobilité de la Flandre**, celles-ci seront encore développées et l'accent sera particulièrement mis sur la sécurité routière, les réseaux de banlieue, le réseau de trottoirs et de pistes cyclables, les infrastructures essentielles encore manquantes et le décongestionnement des routes par la promotion du transport des marchandises par rail et par voie navigable.
- au **niveau provincial**, on continue à appliquer au niveau local les principes généraux dans les Schémas de Structure d'Aménagement et on fait une sélection de réseaux pour les transports en commun, la circulation routière et les cyclistes.
- au **niveau local**, on conclut des conventions de mobilité, lesquelles associent expressément des investissements dans les infrastructures automobiles à des initiatives en matière de transports en commun.

3.3 ELEMENTS FONDAMENTAUX PAR NIVEAU POLITIQUE

3.3.1 Niveau suprarégional

Au **niveau suprarégional**, la mobilité est influencée par l'*Union Européenne*, dont les objectifs principaux sont la construction de réseaux de transport transeuropéens d'une part et l'instauration d'un marché unique pour le transport d'autre part .

Le *Benelux* s'efforce, à l'aide d'un schéma d'aménagement, de coordonner la Belgique, les Pays-Bas et le Luxembourg en matière d'environnement, de politique spatiale et d'activités économiques.

3.3.2 Staatsniveau

Op het **niveau van de Staat**, vinden we belangrijke gelijkenissen terug in het transportbeleid. Deze worden weergegeven in algemene wetten en worden verder gedetailleerd in een aantal richtinggevende schema's en documenten. Hierbij dient opgemerkt dat gezien de regionalisering van België (staatshervorming van 1989), de bevoegdheden inzake verkeer verdeeld zijn tussen de federale overheid en de gewesten. De bevoegdheden ruimtelijke ordening, stedelijke planning en realisatie van wegeninfrastructuur, vinden we terug op het regionaal niveau, waar in Frankrijk veel meer wordt gedirigeerd vanuit het niveau van de Staat.

Het beleid van de *Franse staat* berust op het principe dat iedereen recht moet hebben op transport. Belangrijkste doelstelling is dan ook aan de transportbehoeften van de reizigers voldoen in de meest voordelijke economische, sociale en ecologische omstandigheden .

De praktische uitwerking van het beleid wordt weergegeven in een aantal schema's welke als basis dienen voor de uitwerking van de contracten die worden gesloten tussen de staat en het deelgebied voor de uitwerking van de specifieke projecten.

Het regeerakkoord van de *Belgische staat*, goedgekeurd in juli 1999, bevat de uitvoering van een geïntegreerd mobiliteitsbeleid. Dit mobiliteitsbeleid kadert in het algemene streefbeeld van een samenleving waarin kwaliteit van het leefmilieu een integraal onderdeel uitmaakt van elke handeling.

3.3.3 Regionaal niveau

Het *Vlaams Gewest* zal tegen 2001 een geïntegreerd mobiliteitsplan opstellen dat de mobiliteit wil beheersen, de milieuvvuiling en milieuhinder wil terugdringen en de bereikbaarheid en leefbaarheid van steden en dorpen wil garanderen. Belangrijke aandachtspunten zijn de bevordering van de verkeersveiligheid en de uitbouw van multimodaal gemeenschappelijk vervoer. De *Waalse regering* stelt een duurzaam mobiliteitsbeleid voorop met initiatieven die zowel betrekking hebben op ruimtelijke ordening en mobiliteit als op openbaar en privé-vervoer .

Samengevat kunnen we stellen dat in de 3 deelgebieden van de metropool een evenwicht wordt gezocht tussen enerzijds het garanderen van mobiliteit en bereikbaarheid en anderzijds de bescherming van milieu en gezondheid. Een betere uitbouw van het openbaar vervoer dient hiertoe bij te dragen.

3.3.4 Departementaal/provinciaal niveau

Op **departementaal/provinciaal** niveau is er een verschil in organisatorische benadering tussen de drie deelgebieden. In *Frankrijk* worden de departementen duidelijker als beleidseenheid naar voren gebracht, zodat ook meer plannen en studies op dit niveau gelanceerd worden (Departementaal Wegenplan en Departementaal Transportschema). In *Wallonië* zijn er geen documenten op dit niveau en wordt het geheel duidelijk geleid vanuit het Gewest. In *Vlaanderen* werd recentelijk meer beslissingsmacht toevertrouwd aan de provincies op vlak van ruimtelijke ordening en mobiliteit. De provinciale ruimtelijke structuurplannen die nu in opmaak zijn, zijn hiervan een voorbeeld.

3.3.5 Gemeentelijk niveau

Op **gemeentelijk niveau** wordt in *Frankrijk* vooral gewerkt op het niveau van groot-

3.3.2 Niveau de l'Etat

Nous retrouvons au **niveau de l'Etat** de grandes similitudes dans les politiques des transports. Ces similitudes sont transposées dans des lois générales et détaillées dans plusieurs schémas et documents indicatifs. Notons ici qu'avec la régionalisation en Belgique (réforme de l'Etat de 1989), les compétences en matière de trafic sont réparties entre le pouvoir fédéral et les régions. Les compétences en matière d'aménagement du territoire, de la planification urbaine et de la réalisation d'infrastructures routières, relèvent du niveau régional, alors qu'en France, ces compétences émanent plus de l'Etat.

La politique de *l'Etat français* est fondée sur le principe inscrit dans la loi du droit au transport pour tous : le système de transports intérieurs doit satisfaire les besoins des usagers dans les conditions économiques, sociales et environnementales les plus avantageuses.

La mise en œuvre pratique de la politique est exprimée dans plusieurs schémas servant de base pour la réalisation de contrats conclus entre l'Etat et la Région en vue de la conception de projets spécifiques.

L'accord gouvernemental de *l'Etat belge*, adopté en juillet 1999, comprend l'application d'une politique de mobilité intégrée. Celle-ci s'inscrit dans le cadre général d'une société où le cadre de vie fait partie intégrante de toutes les initiatives.

3.3.3 Niveau régional

D'ici 2001 au plus tard, la *Région flamande* présentera un plan de mobilité intégré afin de maîtriser la mobilité, de réduire la pollution et les nuisances environnementales et d'assurer l'accessibilité et la viabilité aux villes et aux villages. Les questions prioritaires sont la promotion de la sécurité du trafic et l'élaboration de transports en commun multimodaux. Le *Gouvernement wallon* prévoit une politique de mobilité durable assortie d'initiatives portant tant sur l'aménagement du territoire et la mobilité que sur les transports publics et privés .

En résumé, on cherche à atteindre, dans les 3 territoires de la métropole, un équilibre entre la garantie de la mobilité et de l'accessibilité d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé d'autre part. Cela devrait être possible grâce à une meilleure organisation des transports en commun.

3.3.4 Niveau départemental/provincial

L'approche organisationnelle entre les trois territoires diffère au niveau **départemental/provincial**. En *France*, les départements sont plus clairement définis comme une seule entité politique, donnant donc lieu à de plus nombreux lancements de plans et d'études à ce niveau (Plan routier Départemental et Schéma de transport départemental). Il n'existe en *Wallonie* aucun document à ce niveau. Le tout est géré par la Région. En *Flandre*, les provinces ont récemment vu leur pouvoir de prise de décision en matière d'aménagement du territoire et de mobilité accru. Les plans de structure d'aménagement provinciaux en cours de préparation en sont un exemple.

3.3.5 Niveau communal et intercommunal

Au **niveau communal et intercommunal**, on travaille en France surtout sur le plan des zones métropolitaines (Communauté Urbaine de Lille, par exemple). Il s'agit en grande partie de l'élaboration d'éléments spécifiques qui cadrent dans une structure déjà

stedelijke gebieden (bv. Communauté Urbaine de Lille). Het gaat hier dan voornamelijk om de uitwerking van specifieke elementen die passen in een structuur, die reeds op regionaal niveau wordt bepaald. In Vlaanderen is men recentelijk gestart met de opmaak van mobiliteitsplannen op gemeentelijk niveau. Bij de uitwerking van deze gemeentelijke mobiliteitsplannen wordt gestreefd naar een duurzame ontwikkeling van de mobiliteit in de gemeente door het stimuleren van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer. Vernieuwend in deze benadering is enerzijds het lange-termijn – plannen op gemeentelijk niveau en anderzijds het feit dat alle actoren (Vlaamse Gewest, provincie, De Lijn, gemeente) samenwerken bij het opstellen van gemeentelijke mobiliteitsplannen. Ook de geïntegreerde benadering van de ruimtelijke ordening en mobiliteit dient als vernieuwend aangeduid te worden. In Wallonië werd een gelijkaardig initiatief opgestart, doch dit bevindt zich nog in een beginfase.

3.4 SYNTHESE

De principes van het vervoersbeleid in elk van de drie deelgebieden zijn gebaseerd op het begrip "duurzame ontwikkeling" : evolueren naar een evenwicht tussen de behoeften inzake mobiliteit en gemakkelijke bereikbaarheid en de bescherming van milieu en gezondheid. Dit evenwicht wordt nagestreefd via een gecoördineerd gebruik van alle vervoermiddelen, een aangepaste inrichting van de openbare ruimte en de aanmoediging van het gebruik van de "zachte" vervoermiddelen (te voet, fiets) en het openbaar vervoer. In het bijzonder moet de ontwikkeling van het openbaar vervoer het mogelijk maken om het autoverkeer te stabiliseren.

Toch stelt elk deelgebied dat het noodzakelijk blijft bepaalde wegeninfrastructuren te realiseren, met de bedoeling de specifieke verkeersknelpunten weg te werken en op die manier een wegennet te vormen dat zowel aan de economische doelstellingen als aan de milieuobjectieven beantwoordt.

Een ander gemeenschappelijk kenmerk van het beleid in de drie deelgebieden is de nadruk die gelegd wordt op de samenwerking tussen de verschillende beleidsniveaus en beleidsactoren, zowel wat betreft de organisatie van het vervoerssysteem als inzake ruimtelijke ordening.

Tevens wordt veel belang gehecht bij het gevoerde mobiliteitsbeleid aan supranationale structuren, waarbij de integratie in een "Europees netwerk" als cruciaal wordt ervaren. Het belang van het grensoverschrijdende verkeer wordt dan ook uitdrukkelijk benadrukt vanuit elk deelgebied, waarbij echter enkel vanuit het Franse deelgebied het aspect "grensoverschrijdende relaties" ook wordt geoperationaliseerd in een programma van praktische maatregelen.

Wij stellen vast dat de concretisering van de algemene principes van een duurzame benadering reeds het verst gevorderd is in het Franse deelgebied door de opstelling van operationele schema's en uitvoeringsprogramma's met o.m. ingrijpende investeringen in de openbaar-vervoerstructuur. In het Vlaamse deelgebied is men momenteel actief bezig op alle niveaus mobiliteitsplannen en structuurplannen op te stellen die een dergelijk beleid moeten vorm geven. Het Waalse deelgebied zit eveneens op dit spoor maar is nog in een beginstadium wat betreft de effectieve uitwerking van operationele gemeentelijke mobiliteitsplannen.

Het is duidelijk dat in alle deelgebieden nog grote inspanningen zullen moeten geleverd worden om de maatregelen die tot een duurzaam mobiliteitsbeleid moeten leiden ook in praktijk te implementeren.

définie au niveau régional. La *Flandre* s'est récemment attelée à l'élaboration de plans de mobilité au niveau communal. Lors de la conception de ceux-ci, on tend vers un développement durable de la mobilité dans la commune en stimulant les transports en commun et la circulation lente. Les éléments nouveaux dans cette approche sont, d'une part, les plans à long terme au niveau communal et, d'autre part, la collaboration entre tous les acteurs (la Région flamande, la province, De Lijn, la commune) pour l'élaboration des plans de mobilité communaux. L'approche intégrée de l'aménagement du territoire et de la mobilité est également un élément nouveau. La *Wallonie* a lancé une initiative similaire, bien que celle-ci n'en soit qu'à ses débuts.

3.4 SYNTHESE

Les principes de la politique des transports des trois territoires reposent sur la notion de développement durable : il s'agit d'assurer un équilibre entre les besoins en matière de mobilité et d'accèsibilité, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé d'autre part. Cet équilibre doit être atteint par un usage coordonné de tous les modes de transport : affectation appropriée de l'espace public et promotion des modes de transport "propres" (marche à pied, vélo et transports collectifs). En particulier, le développement des transports en commun doit permettre de limiter la croissance de la circulation automobile.

Cependant, il reste nécessaire de réaliser certaines infrastructures routières afin de faire disparaître les derniers goulots d'étranglement et, ainsi, de constituer un réseau routier répondant tant aux objectifs économiques qu'aux objectifs environnementaux.

Un autre élément positif important est le développement de la collaboration entre les différentes institutions tant au niveau de l'organisation du système de transport que de l'aménagement du territoire.

Un autre élément significatif, en ce qui concerne la politique de mobilité menée, est l'importance accordée aux structures supranationales, l'intégration dans un "réseau européen" étant considérée comme prépondérante. L'intérêt de la circulation transfrontalière est clairement exprimé par tous les territoires, bien qu'il n'y ait que le territoire français qui ait opérationnalisé ces "relations transfrontalières" dans un programme de mesures pratiques.

Nous constatons que la concrétisation des principes généraux d'une approche durable est la plus avancée dans le territoire français avec l'élaboration de schémas opérationnels et les programmes d'application assortis entre autres d'importants investissements dans les structures des transports en commun. En Flandre, tous les niveaux politiques travaillent à la réalisation de plans de mobilité et de plans de structure qui donneront forme à une telle politique. La Wallonie s'est également mise à la tâche, bien que l'élaboration effective des plans de mobilité communaux opérationnels n'en soit encore qu'au stade d'opérations pilotes.

Il est clair que les différents territoires devront encore fournir de gros efforts afin d'appliquer les mesures qui permettront d'arriver dans la pratique à une politique de mobilité durable.

4 Specifieke grensoverschrijdende problematieken

Tenslotte wordt hier een inventaris gemaakt van de geplande of overwogen initiatieven die in de onderzochte studies zijn opgenomen ten aanzien van een aantal specifieke items die van belang zijn voor de metropool.

Deze items zijn

- het grensoverschrijdende openbaar vervoer
- de H.S.T. en andere internationale verbindingen
- het wegennet
- het goederenvervoer
- de fietsroutes
- de luchthavens

4.1 HET GRENOVERSCHRIJDENDE OPENBAAR VERVOER

4.1.1 Huidige situatie

In het huidige openbaar-vervoeraanbod kunnen op het niveau van de grensoverschrijdende metropool 4 complementaire structuren worden onderscheiden (zie figuur op pagina 43).

TREINVERBINDINGEN

De voornaamste grensoverschrijdende treinverbindingen zijn de volgende:

- Lille – Tournai
- Lille – Mouscron – Kortrijk (> Roeselare, Lichtervelde > Waregem > Anzegem)
- Kortrijk – Tournai

De internationale en H.S.T. verbindingen worden afzonderlijk besproken in 4.2.

SNELTRAMLIJNEN

Tussen Lille en Roubaix en Tourcoing loopt een sneltramverbinding.

METRONET

Het stedelijk metronet van Lille werd recent uitgebreid tot Roubaix en Tourcoing en verder tot aan de Belgische grens

De rol van de spoorlijn Lille - Roubaix - Tourcoing - Kortrijk is een belangrijke vraag in het openbaarvervoerbeleid. Sinds de inwerkingstelling op 18 augustus 1999 van metrolijn nr. 2 die is doorgetrokken naar Roubaix en Tourcoing, beschikt die verkeersas immers zowel over een metrolijn als over een tramlijn en een spoorlijn. Daardoor is het mogelijk de functie van die SNCF-lijn te wijzigen zodat die dan een belangrijker grensoverschrijdende rol kan spelen.

BUSNETWERK

De laatste jaren werd reeds een actieve politiek gevoerd tot ontwikkeling van een grensoverschrijdend busnetwerk door de drie betrokken openbaar vervoeroperatoren (TEC Hainaut, De Lijn, TRANSPOLE)

Volgende grensoverschrijdende lijnen zijn operationeel:

4 Problématiques transfrontalières spécifiques

Enfin, voici un inventaire des initiatives prévues ou envisagées reprises dans les études portant sur plusieurs points spécifiques importants pour la métropole.

Ces points sont

- les transports en commun transfrontaliers
- le TGV et autres liaisons internationales
- le réseau routier
- le transport de marchandises
- les pistes cyclables
- les aéroports

4.1 LES TRANSPORTS EN COMMUN TRANSFRONTALIERS

4.1.1 Situation actuelle

L'offre actuelle des transports en commun dans la métropole transfrontalière est constituée de 4 réseaux complémentaires (voir illustration page 43):

RÉSEAU FERROVIAIRE

Les principales liaisons ferroviaires transfrontalières sont:

- Lille – Tournai
- Lille – Mouscron – Kortrijk (> Roeselare, Lichtervelde > Waregem > Anzegem)
- Kortrijk – Tournai

Les liaisons internationales et TGV sont évoquées séparément au point 4.2.

LIGNE TRAMWAY RAPIDE

Entre Lille et Roubaix et Tourcoing, il existe une liaison de tramway rapide.

RÉSEAU DE MÉTRO

Récemment, le réseau de métro de Lille a été étendu jusqu'à Roubaix et Tourcoing et jusqu'à la frontière belge .

L'avenir de la ligne ferroviaire Lille - Roubaix - Tourcoing - Kortrijk est un enjeu important de la politique des transports en commun : depuis la mise en service le 18 août 1999 du prolongement de la ligne de métro n°2 vers Roubaix et Tourcoing, cet axe de déplacements est desservi à la fois par une ligne de métro, une ligne de tramway et une ligne ferroviaire. Il existe donc une opportunité de modifier la fonction de cette ligne SNCF pour lui faire jouer un rôle transfrontalier plus important.

RÉSEAU DE BUS

Enfin, sous l'impulsion des autorités compétentes, les trois opérateurs de transports en commun concernés (TEC Hainaut, De Lijn, TRANSPOLE) ont mené ces dernières années une politique active en vue du développement d'un réseau d'autobus transfrontalier.

Les lignes suivantes sont opérationnelles:

- TEC 6: Comines – Bizet – Armentières – Houplines
- TRANSPOLE 75: Lomme St-Philibert – Warneton station
- TRANSPOLE 18: Comines – Lille

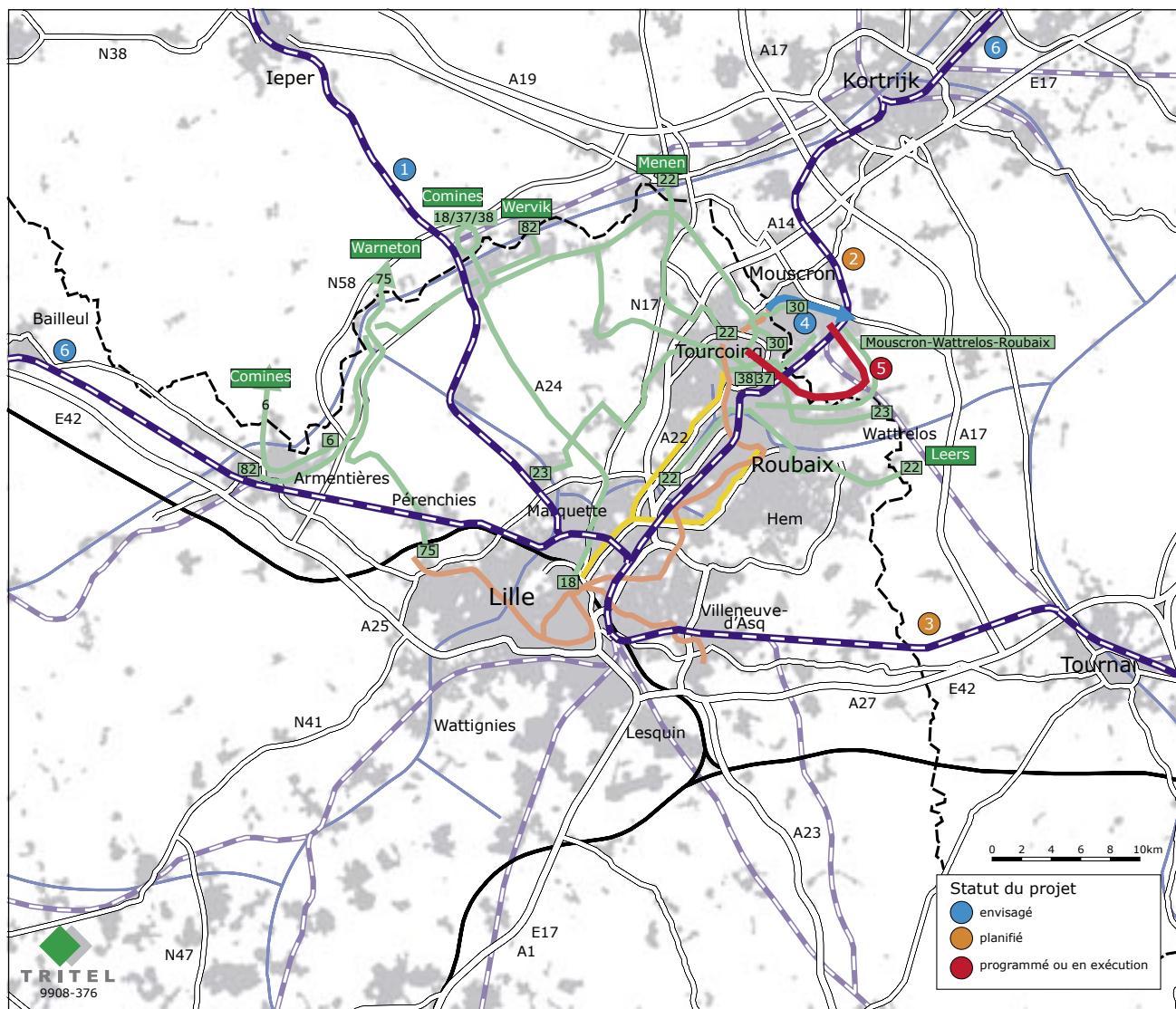
- TEC 6: Comines – Bizet – Armentières – Houplines
- TRANSPOLE 75: Lomme St-Philibert – Warneton station
- TRANSPOLE 18: Comines – Lille
- TRANSPOLE 37: Comines – Linselles – Tourcoing
- TRANSPOLE 38: Comines – Halluin – Tourcoing
- TRANSPOLE 82: Wervik – Armentières
- TRANSPOLE 30: Tourcoing – Risquons-tout – Neuville-en-Ferrain
- TRANSPOLE 23: Wattrelos – Mont-à-Leux – Tourcoing – Wambrechies
- TRANSPOLE MWR: Mouscron – Wattrelos – Roubaix
- TRANSPOLE 29: Leers – Roubaix – Wasquehal
- TRANSPOLE 22: Menin – Halluin – Tourcoing Hôpital Dron

Van een echt grensoverschrijdend busnetwerk is evenwel nog geen sprake. Op één uitzondering na beperken de verbindingen zich immers tot het doortrekken van lijnen tot net over de grens, waar de reizigers dan kunnen overstappen op het net van het andere deelgebied.

4.1.2 Geplande of overwogen initiatieven

- Vanuit het Vlaamse deelgebied wordt aangedrongen op de verbetering van de treinverbindingen Kortrijk - Lille (vermindering van de reistijd).
- Wallonië vraagt de verbetering van de treinverbindingen Ath – Tournai – Baisieux – Lille.
- Voor beide verbindingen wordt in de visie van de regio Nord - Pas de Calais het potentieel echter laag ingeschat. Wel vindt men een vereenvoudigde tarivering voor grensoverschrijdende verplaatsingen noodzakelijk.
- Vanuit de regio Nord – Pas de Calais pleit men voor het realiseren van een nieuwe verbinding met Comines. Voorgesteld wordt “een efficiënter (goedkopere) exploitatie uit te werken met kwalitatief hoogstaand materiaal in samenwerking met de CUDL, die zou kunnen optreden als organiserende overheid”.
- Het doortrekken van metrolijn nr. 2 naar Mouscron is opgenomen in het Schéma Directeur de l’agglomération lilloise. In het PDU wordt dit slechts gezien als een initiatief op middellange of lange termijn. Ook sommige regionale partners uit Vlaanderen en Wallonië achten die doortrekking wenselijk.
- In verband met het nog verder doortrekken van de tramlijnen of metrolijnen richting Kortrijk worden op geen enkel niveau uitspraken gedaan.
- In het kader van de uitbreiding van het busnetwerk wordt door de CUDL voorgesteld om een nieuwe buslijn in te leggen tussen Mouscron, Wattrelos en Tourcoing. Ook wordt gepland een algemene informatiebrochure uit te brengen in verband met de grensoverschrijdende verbindingen.

Figuur - Illustration 6 : Mobilité et accessibilité - Projets envisagés ou planifiés de transport en commun
Mobiliteit en bereikbaarheid - Geplande of overwogen initiatieven mbt openbaar vervoer



HUIDIGE SITUATIE

- [30] (grensoverschrijdende) bus tot en met terminus
- [■] trein
- [■] tram
- [■] metro
- [■] metro in opbouw
- [—] HST

PLANNEN, VOORSTELLEN

FRANKRIJK

Staat / Nord – Pas de Calais

- ① realisatie trein Lille - Ieper
- ② verbetering van de lijn Lille - Tourcoing - Kortrijk
- ③ verbetering van de lijn Lille - Tournai

Lille

- ④ doortrekken van de metro naar Mouscron
- ⑤ verbinding Mouscron – Wattrelos - Tourcoing

VLAANDEREN

Gewest

- ⑥ spoorweg voor goederenverkeer Gent - Kanaaltunnel
- ② verbetering van de lijn Lille - Tourcoing - Kortrijk

WALLONIË

Gewest

- ③ verbetering infrastructuur Lille – Tournai (HST)

SITUATION ACTUELLE

- [30] bus (transfrontalier) terminus inclus
- [■] train
- [■] tram
- [■] métro
- [■] métro en construction
- [—] TGV

PROJETS, PROPOSITIONS

LA FRANCE

Etat / Nord – Pas de Calais

- ① réalisatiōn train Lille - Ieper
- ② amélioration de la ligne Lille - Tourcoing - Kortrijk
- ③ amélioration de la ligne Lille - Tournai

Lille

- ④ prolongement du métro vers Mouscron
- ⑤ liaison Mouscron - Wattrelos - Tourcoing

LA FLANDRE

Région

- ⑥ voie ferroviaire de marchandises Gent - Chunnel
- ② amélioration de la ligne Lille - Tourcoing - Kortrijk

LA WALLONIE

Région

- ③ amélioration infrastructure Lille - Tournai (rames TGV)

4.2 TGV EN ANDERE INTERNATIONALE VERBINDINGEN

4.2.1 Huidige situatie

- Lille Europe is specifiek uitgebouwd als TGV-station op de lijn Brussel - London. De TGV-treinen op de lijn Brussel - Paris stoppen er niet. Er is wel een ruim aanbod aan treinen richting Brussel, Paris en London. Door de configuratie van het spoornetwerk in het station Lille Europe kunnen treinen die hier stoppen echter niet over het gewone spoornet verder rijden.
- In het station Lille-Flandres daarentegen stoppen alle overige internationale treinen evenals een aantal TGV-treinen. Deze TGV-treinen hebben op deze manier wel vlotte toegang tot het gewone spoornet. Er is evenwel het probleem dat op het Franse en het Belgische net verschillende stroomsterkten worden gebruikt. De Franse TGV- treinstellen op de lijn Paris-Lille zijn hier niet aan aangepast en kunnen dus niet verder rijden op het Belgische netwerk.

4.2.2 Geplande of overwogen initiatieven

Op de figuur in bijlage worden de geplande of overwogen initiatieven weergeven.

- Zowel Vlaanderen als Wallonië dringen aan om de TGV-treinen vanuit Londen en Parijs naar Lille verder te laten rijden over het gewone spoornet. Op die manier kunnen rechtstreekse verbindingen worden gecreëerd met volgende steden en activiteitenpolen :
 - Kortrijk
 - Oostende
 - Brugge
 - Gent
 - de "dorsale wallonne"
- Voorstellen tot verbetering van de gewone treinverbindingen vanuit Kortrijk en Tournai naar Lille passen ook in de vraag tot verbetering van de bereikbaarheid van het TGV-station met het openbaar vervoer vanuit de andere deelgebieden.
- De CUDL wil de attractie van het TGV-station verhogen. Ook stellen zij voor de toegankelijkheid voor het autoverkeer te verbeteren en voldoende parkeerruimte te voorzien.

4.3 WEGENSTRUCTUUR

4.3.1 Huidige situatie

- Twee belangrijke internationale assen doorkruisen de Metropool, nl. Antwerpen – Paris (E17) en Brussel – Chunnel (E42). Tot voor kort werden de verkeersstromen op beide assen dwars door het stedelijke gebied van Lille – Tourcoing – Roubaix geleid waar de snelweg eerder aangelegd is als een stedelijke autoweg. Recent werd op Belgisch grondgebied de A17 afgewerkt en wordt, door een aangepaste signalisatie, het doorstaand verkeer op de as Antwerpen – Kortrijk – Paris via de A17 en de A27 (E42) rond het stedelijk gebied omgeleid.
- Opvallend in de structuur van het wegennet van de Grensoverschrijdende Metropool is

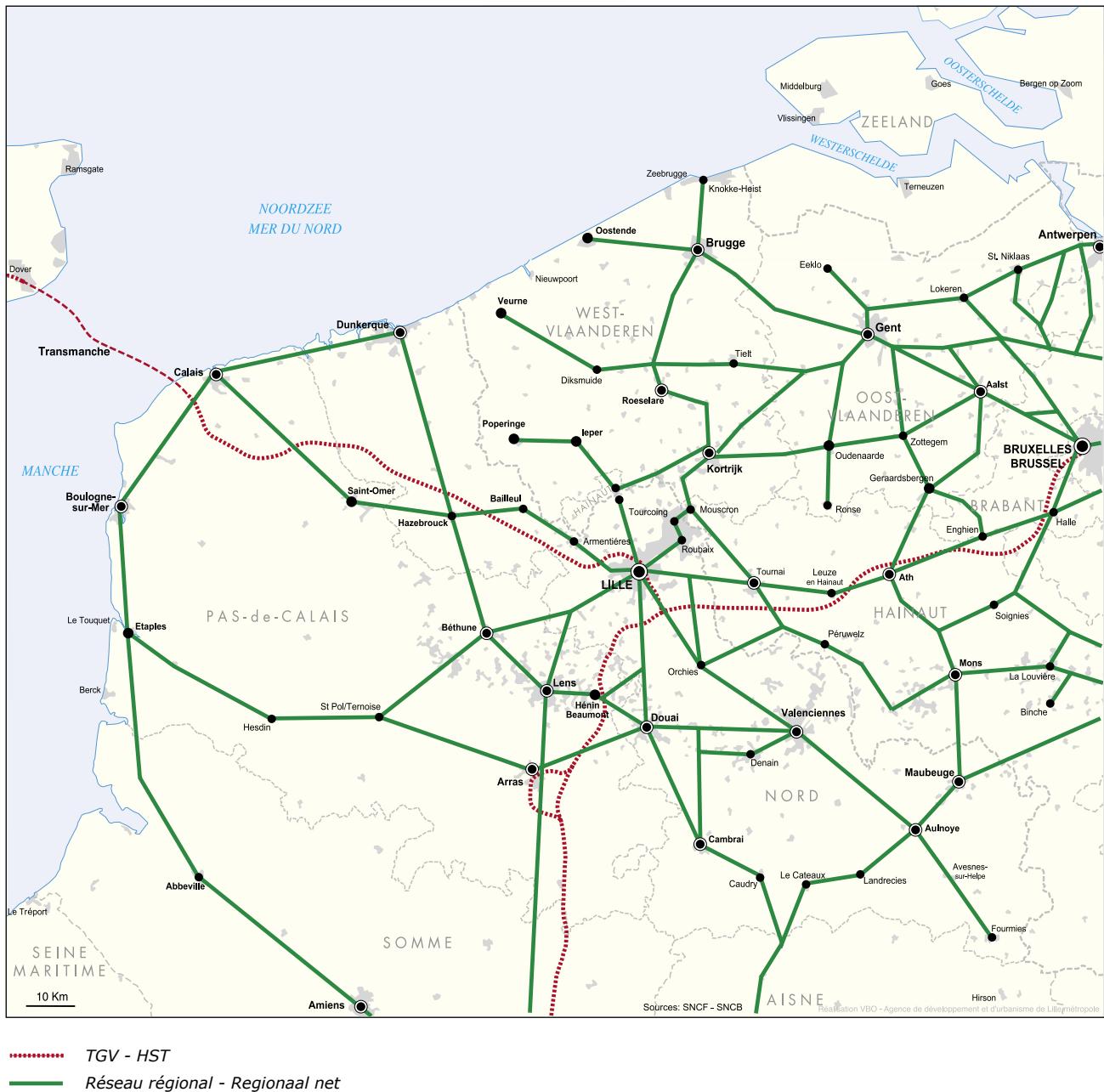
- TRANSPOLE 37: Comines – Linselles – Tourcoing
- TRANSPOLE 38: Comines – Halluin – Tourcoing
- TRANSPOLE 82: Wervik – Armentières
- TRANSPOLE 30: Tourcoing – Risquons-tout – Neuville-en-Ferrain
- TRANSPOLE 23: Wattrelos – Mont-à-Leux – Tourcoing – Wambrechies
- TRANSPOLE MWR: Mouscron – Wattrelos – Roubaix
- TRANSPOLE 29: Leers – Roubaix – Wasquehal
- TRANSPOLE 22: Menin – Halluin – Tourcoing Hôpital Dron

Nous constatons toutefois qu'il n'existe pas réellement de réseau d'autobus transfrontalier. A l'exception de la ligne MWR, les liaisons se limitent au prolongement de lignes un peu après la frontière, où les voyageurs peuvent alors prendre la correspondance de l'autre territoire.

4.1.2 Initiatives prévues ou envisagées

- La Flandre souligne la nécessité de l'amélioration des liaisons ferroviaires Kortrijk - Lille (augmentation de la vitesse).
- La Wallonie demande l'amélioration des liaisons ferroviaires Ath – Tournai – Baisieux – Lille comme une priorité.
- Toutefois, la Région Nord - Pas de Calais n'a pas prévu, pour l'instant, d'amélioration notable de ces deux liaisons. L'on juge pourtant nécessaire de simplifier la tarification des déplacements transfrontaliers.
- La Région Nord – Pas de Calais plaide en faveur d'une nouvelle liaison avec Comines et propose d'étudier "une exploitation plus économique de la ligne avec du matériel de qualité en relation avec la CUDL, qui pourrait être l'autorité organisatrice".
- Par ailleurs, le prolongement de la ligne n°2 de métro vers Mouscron demeure inscrit au Schéma Directeur de l'agglomération lilloise mais n'est repris dans le PDU que comme action à moyen ou long terme. Ce prolongement est, également, jugé souhaitable par certains acteurs en Flandre et en Wallonie
- Aucun acteur ne se prononce sur le prolongement des lignes de tramway ou de métro en direction de Kortrijk.
- L'extension des liaisons transfrontalières d'autobus doit se poursuivre avec notamment le projet de la mise en place d'une nouvelle ligne d'autobus entre Mouscron, Wattrelos et Tourcoing. L'on envisage également la publication d'une brochure d'information générale pour les liaisons transfrontalières.

Figuur - Illustration 9 : Mobilité et accessibilité de la Métropole Transfrontalière - Infrastructures ferroviaires
 Mobiliteit en bereikbaarheid van de Grensoverschrijdende Metropool - Spoorwegen



..... TGV - HST
 — Réseau régional - Regionaal net

4.2 TGV ET AUTRES LIAISONS INTERNATIONALES

4.2.1 Situation actuelle

- La gare Lille Europe a été développée spécifiquement comme gare TGV sur la ligne Bruxelles-London. Les trains directs de la ligne Bruxelles - Paris ne s'y arrêtent pas. Toutefois, il existe une vaste offre de services en direction de Bruxelles, de Paris et de London. Mais de par la configuration du réseau ferroviaire dans la gare Lille Europe, les trains TGV qui s'y arrêtent ont du mal à poursuivre leur parcours sur le réseau ferroviaire non-TGV.
- En revanche, dans la gare Lille-Flandres, tous les autres trains s'arrêtent, ainsi qu'un certain nombre de trains TGV. Ainsi, ces trains TGV ont quand même facilement accès au réseau normal, à l'exception des rames françaises (Paris – Lille), qui ne sont pas triphasées. Ce qui empêche les TGV français de continuer leur chemin sur le réseau belge.

4.2.2 Initiatives prévues ou envisagées

L'illustration en annexe indique les initiatives prévues ou envisagées.

- Tant la Flandre que la Wallonie insistent pour que les trains TGV en provenance de London et de Paris et en direction de Lille puissent passer sur le réseau ferroviaire normal afin de créer des liaisons directes vers divers pôles d'activités et villes :
 - Kortrijk
 - Oostende
 - Brugge
 - Gent
 - la "dorsale wallonne"
- Les propositions d'amélioration des liaisons ferroviaires normales en provenance de Kortrijk et de Tournai vers Lille s'inscrivent dans la demande d'amélioration de l'accèsibilité de la gare TGV par les transports en commun depuis les autres territoires.
- La CUDL veut renforcer l'attrait du pôle d'attraction de la gare TGV. L'accèsibilité pour la circulation automobile doit également être améliorée et il faudra prévoir suffisamment d'infrastructures de stationnement.

4.3 STRUCTURE ROUTIERE

4.3.1 Situation actuelle

- La Métropole est traversée par 2 axes internationaux importants, à savoir Antwerpen – Paris (E17) et Bruxelles – Tunnel sous la Manche (E42). Jusqu'à une période récente, ces deux flux de circulation traversaient la zone urbaine de Lille – Tourcoing – Roubaix, où l'autoroute a été plutôt aménagée comme route urbaine. Récemment, en territoire belge, l'A17 (Kortrijk – Tournai) a été achevée et la signalisation mise en place détourne le trafic transit de l'axe Antwerpen – Kortrijk – Paris en lui faisant emprunter cette autoroute puis l'A27 (E42).

dat talrijke belangrijke wegen de grenzen eerder volgen dan ze overschrijden (vb. N58 Menen - Comines of de N58 Dottignies – Mouscron).

- Een aantal grensoverschrijdende verbindingen werden recent verbeterd, onder meer:
 - Menen – Tourcoing (D191 – N17)
 - Comines – Armentières : Pont du Badou (N58)

4.3.2 Geplande of overwogen initiatieven

Op de figuur in bijlage 7 worden de geplande of overwogen initiatieven weergegeven.

- Het Franse deelgebied stelt op diverse niveaus de "Frans-Belgische Ring" voor.

In het oosten is die ring reeds gedeeltelijk operationeel sinds de volledige openstelling van de autosnelweg A17. Maar die ringweg komt nog altijd uit op het drukste verkeersknooppunt van de Metropool bij de kruising van de autosnelwegen A27 en A1 ten zuiden van Lille. Dat verkeersprobleem kan worden opgelost dankzij de uitvoering van het oostelijk gedeelte van de zuidelijke ringweg van Lille, die door alle partners als een prioriteit wordt beschouwd.

Het westelijke gedeelte van de ring wordt gevormd door de N58 in België, de "autoroute de la Lys" tussen de grens en de A25 en het westelijk gedeelte van de zuidelijke ringweg van Lille). De realisatie van dit deel van de ring lijkt moeilijker :

- in het Vlaamse gewest heeft de N58 niet het statuut van autosnelweg
- de Franse staat wil niet langer optreden als bouwheer van de "autoroute de la Lys", waardoor de uitvoering van die weg in het gedrang komt
- de aanleg van de zuidelijke ringweg stuit op heel wat weerstand, onder meer omwille van milieuproblemen.

- De autosnelweg A24 is opgenomen in het schéma directeur routier national français. Deze A24 moet zorgen voor een verdubbeling van de capaciteit op de noord-zuid-verbindingen en is een ontdubbeling van de A1.

Over de uitvoering van het gedeelte ten zuiden van de A25 lijkt men het eens te zijn. Het Departement du Nord is van mening dat het autosnelwegproject A24 in het zuiden tot aan de A25 moet worden bespoedigd om rond de agglomeratie te kunnen rijden. Op die manier kan de bestaande infrastructuur in hogere mate door het stedelijk verkeer worden gebruikt, zodat de wegen van lagere orde worden ontlast.

Het vak tussen de A22 en de A25 zorgt echter voor meer problemen en de uitvoering ervan wordt sterk in vraag gesteld.

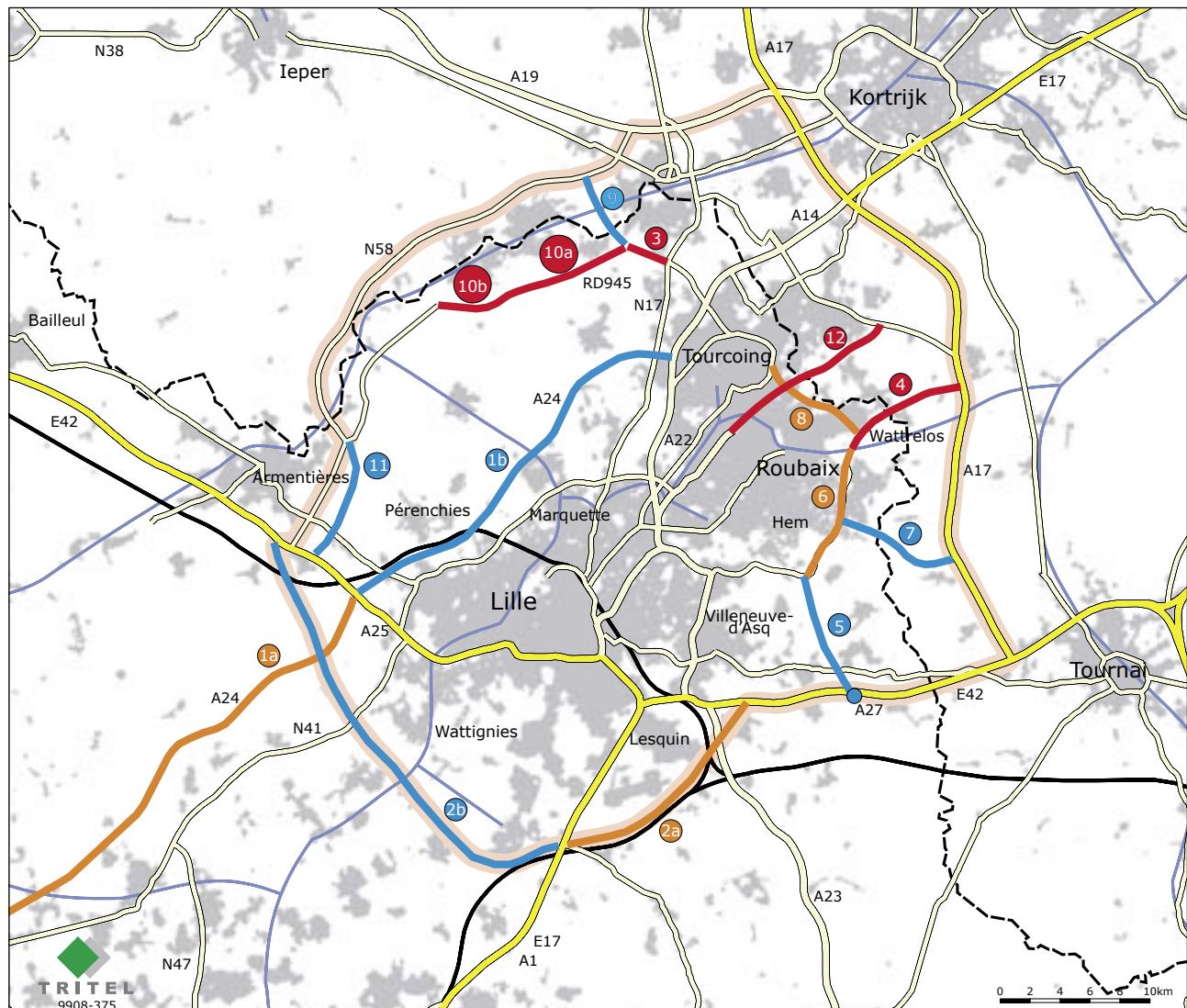
- In het Plan Routier Départemental (Departementaal Wegenplan) worden diverse grensoverschrijdende verbindingen voorgesteld.

Deze kunnen worden onderverdeeld in :

1 projecten die reeds in uitvoering zijn of op korte termijn worden uitgevoerd

- Roncq - Halluin : verbinding R.N. 17 - RD 945 (aanvang eind 1999)
- Roubaix -Dottignies : aansluiting van de RD 700 op het Belgisch net (aan Franse kant zijn de werken klaar).

Figuur - Illustration 7 : Mobilité et accessibilité - Mesures d'infrastructures envisagées ou planifiées
 Mobiliteit en bereikbaarheid - Geplande of overwogen initiatieven mbt infrastructuur



- "ceinture franco-belge"
- ①a autoroute A24 au sud de l'A25
- ①b autoroute A24 entre A25 et A22
- ②a contournement sud partie est
- ②b contournement sud partie ouest

- ③ liaison RN17 - RD945 en construction
- ④ RD700 vers Dottignies
- ⑤ Echangeur de Baisieux et liaison vers le RD700
- ⑥ mise à 2x2 voies de la RD700
- ⑦ RD206 liaison Roubaix
- ⑧ doublement du RD112, liaison Tourcoing - Wattrelos
- ⑨ contournement de Menen
- ⑩a contournement de Comines
- ⑩b contournement de Wervicq et Bousbecque
- ⑪ autoroute de la Lys entre N58 et A25
- ⑫ Route de la Laine

- Frans-Belgische ring
- ①a autosnelweg A24 ten zuiden van de A25
- ①b autosnelweg A24 tussen A25 en A22
- ②a ringweg zuid deel oost
- ②b ringweg zuid deel west

- ③ verbindig RN17 – RD945 in opbouw
- ④ RD700 naar Dottignies
- ⑤ knooppunt Baisieux en verbindig naar RD700
- ⑥ op 2x2 vakken brengen van de RD700
- ⑦ RD206 verbindig Roubaix - Tournai
- ⑧ doublement du RD112, liaison Tourcoing
- ⑨ ringweg Menen
- ⑩a ringweg Comines
- ⑩b ringweg Wervicq en Bousbecque
- ⑪ autosnelweg van de Leie tussen N58 en A25
- ⑫ route de la Laine

Statut du projet Statutut v.h. project

- envisagé
overwogen

- planifié
gepland

- programmé ou
en exécution
voorzien of
in uitvoering

* Cet aperçu est basé sur la version 1998 du Schéma Directeur de Développement et d'Urbanisme de 1988. Ce SDAU a été annulé par jugement rendu par le tribunal en avril 2000 et sera révisé.

* Dit overzicht baseert zich o.m. op de versie van het Schéma Directeur de Développement et d'Urbanisme van 1998. Dit SDAU werd evenwel in april 2000 door de rechtbank vernietigd en wordt nu opnieuw opgemaakt

❷ projecten met een grote kans van realisatie

- verkeersknooppunt van Baisieux met zijn huidige verbinding met de RD 700
 - op 2X2 vakken brengen van de RD 700 van Villeneuve d'Ascq tot Wattrelos
 - verbinding Roubaix - Tournai
 - verbinding Tourcoing – Wattrelos
 - verbinding Halluin – Belgisch netwerk in het verlengde van de verbinding RN 17 – R.D. 945
 - operatie rond Comines, Wervicq-Sud en Bousbecque die het einde vormt van de inrichting van de RD 945 tussen de A 25 (La Chapelle d'Armentières) en de RD 349 (Halluin).
 - creatie van een omleidingsweg rond Comines, Wervicq Sud en Bousbecque die het sluitstuk vormt van de heraanleg van de RD 945 tussen de A25 (La Chapelle d'Armentières) en de A 22 (Roncq).
-
- Aan Vlaamse zijde worden noch in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, noch op provinciaal niveau uitbreidingen voorgesteld van het wegennet. Ook in de Waalse documenten zijn geen nieuwe wegen voorzien.
 - De verbinding Ieper - Poperinge - A25 wordt in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen op Vlaams grondgebied geselecteerd als een Primaire II verbinding. Vlaanderen vraagt daarbij expliciet om de verbinding aan Franse zijde te verbeteren.

4.4 GOEDERENTRANSPOORT

4.4.1 Vaststellingen en prognoses

In 1997 bedroeg het internationaal verkeer (met uitzondering van het doorgaand verkeer) van Nord-Pas de Calais 87 miljoen ton. De totale uitgewisselde omvang van Nord-Pas de Calais is heel onevenwichtig : de invoer (63,7 miljoen ton) vertegenwoordigt meer dan het dubbele van de uitvoer (24 miljoen ton).

De handelsbalans van Nord-Pas de Calais daarentegen vertoont een overschat : de invoer vertegenwoordigt 142 miljard FRF, tegenover 151 miljard voor de uitvoer.

België en Luxemburg zijn de belangrijkste partners van het deelgebied met een volume van 17,8 miljoen ton ofwel 51 miljard FRF.

GOEDERENVERVOER OVER DE BINNENWATEREN

Het percentage vervoer over het water met betrekking tot België bedraagt 6,7 %. Dat relatief hoge percentage is echter niet toe te schrijven aan de Metropool Lille, aangezien de drukste watertrafieken vastgesteld worden op de gekanaliseerde Schelde van Valenciennes tot Mortagne.

Belangrijker voor de Metropool zijn de verbinding Bauvin - Leie (3000 ton) dankzij het grote kanaal, het kanaal van de Deûle en de Leie (naar Menen en Kortrijk - 750 ton).

Er wordt verwacht dat tegen 2020 het binnenvervoer op jaarrichting, uitgedrukt in ton, in het beste geval gelijk zou blijven en in het slechtste geval zou afnemen met 1,5 % per jaar.

De bereikbaarheid van het regionale binnenvervoer voor de buitenlandse vloten is immers beperkt, enerzijds omdat de doorvaarthoogte onvoldoende is en op verschillende plaatsen van het net lager is dan 5,25 meter, en anderzijds bij gebrek aan grote rivierinfrastructuur in de richting van het Bekken van Parijs.

- Ce qui est frappant dans la structure du réseau routier de la Métropole Transfrontalière, c'est que plusieurs routes principales passent le long de la frontière sans la traverser (p.e. la N58 Menen - Comines ou la N58 Dottignies – Mouscron).
- Ces dernières années, un certain nombre de liaisons transfrontalières ont été améliorées, par exemple:
 - Menen – Tourcoing (D191 – N17)
 - Comines – Armentières : Pont du Badou (N58)

4.3.2 Initiatives prévues ou envisagées

L'illustration en annexe indique les initiatives prévues ou envisagées.

- Le territoire français propose, à divers niveaux, la réalisation d'un "Ring franco-belge".

À l'est, ce ring est déjà en partie opérationnel depuis l'ouverture complète de l'autoroute A17. Toutefois, ce ring débouche toujours sur le principal point de concentration des traffics routiers de la métropole au croisement des autoroutes A27 et A1 au sud de Lille. La réalisation de la partie est du contournement sud de Lille, considérée comme prioritaire par l'ensemble des partenaires, permettra de résoudre ce point de congestion.

La réalisation de la partie ouest du ring (N58 en Belgique, autoroute de la Lys entre la frontière et l'A25, partie ouest du contournement sud de Lille) apparaît plus délicate :

- pour la Région flamande, le statut de la N58 n'est pas autoroutier,
- l'État français souhaite abandonner la maîtrise d'ouvrage de l'autoroute de la Lys ce qui rend sa réalisation bien incertaine,
- le contournement sud rencontre de fortes oppositions liées en partie à des problèmes d'environnement.

- L'autoroute A24 qui doit doubler la capacité sur les liaisons nord sud et dédoubler l'autoroute A1 est inscrite dans le schéma directeur routier national français. La réalisation de la partie située au sud de l'A25 de cette voie semble faire l'objet d'un consensus. Le Département du Nord considère qu'il faut accélérer le projet d'autoroute A24 au Sud jusqu'à l'A25 pour permettre un meilleur contournement de l'agglomération, ce qui permettrait de faciliter l'utilisation prioritaire des infrastructures existantes pour le trafic urbain.

Par contre, le tronçon compris entre l'A22 et l'A25 pose plus de problèmes et sa réalisation est fortement remise en cause.

- Le Plan Routier Départemental propose diverses liaisons transfrontalières, qui peuvent être divisées comme suit :

① opérations routières en cours (ou qui seront réalisées à court terme) :

- Roncq - Halluin: liaison R.N. 17 - RD 945
(les travaux doivent débuter fin 1999);
- Roubaix – Dottignies: ouverture de la RD 700 vers le réseau belge (les travaux sont achevés côté français).

② liaisons dont les propositions seront vraisemblablement adoptées

- échangeur de Baisieux avec sa liaison actuelle avec la RD 700
- mise à 2X2 voies de la RD 700 de Villeneuve d'Ascq à Wattrelos

Figuur - Illustration 8 : Les voies navigables - waterwegen



- liaison Roubaix - Tournai
 - liaison Tourcoing – Wattrelos
 - liaison Halluin – réseau belge en prolongement de la liaison RN 17 – R.D. 945
 - opération de contournement de Comines, Wervicq Sud et Bousbecque qui constitue la fin de l'aménagement de la RD 945 entre l'A25 (La Chapelle d'Armentières) et la RD 349 (Halluin).
 - création d'un contournement de Comines, Wervicq Sud et Bousbecque qui constitue la fin du réaménagement de la RD 945 entre l'A25 (La Chapelle d'Armentières) et l'A22 (Roncq).
- Côté flamand, des extensions du réseau routier n'ont été proposées ni dans le Plan de Structure d'Aménagement de la Flandre, ni au niveau provincial. Les documents wallons ne comprennent pas non plus d'extensions.
 - Dans le plan de structure d'Aménagement de la Flandre la liaison Ieper – Poperinge – Steenvoorde (A25) est sélectionnée comme liaison primaire II sur le territoire flamand. La Flandre demande explicitement d'améliorer la liaison du côté français.

4.4 TRANSPORT DE MARCHANDISES

4.4.1 Constatations et pronostics

Le trafic international hors transit Nord - Pas de Calais s'élevait en 1997 à 87 millions de tonnes. Les volumes totaux échangés par le Nord - Pas - de - Calais sont très déséquilibrés : les importations (63,7 millions de tonnes) représentent plus du double des exportations (24 millions de tonnes).

A l'inverse, en valeur, la balance commerciale du Nord Pas de Calais est excédentaire: les importations représentent 142 milliards de FRF contre 151 milliards de FRF pour les exportations.

La Belgique et le Luxembourg sont les principaux partenaires de la Région avec un volume de 17,8 millions de tonnes échangées représentant 51 milliards de FRF.

TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR VOIE D'EAU

A l'inverse, la part de la voie d'eau en relation avec la Belgique s'élève à 6,7 %. Cette part relativement élevée n'est cependant pas imputable à la Métropole lilloise puisque les plus fortes densités de trafic par voie navigable sont observées sur l'Escaut canalisé entre Valenciennes et Mortagne.

La Métropole est plus directement concernée par la liaison Bauvin - Lys à 3000 tonnes, issue du canal à grand gabarit, puis le canal de la Deûle et la Lys (vers Menen et Kortrijk à 750 tonnes).

Les perspectives d'évolution annuelle des trafics à horizon 2020 en tonnes prévoient cependant au mieux une stagnation du transport fluvial et au pire sa diminution de - 1,5 % par an.

L'accessibilité du réseau fluvial régional aux flottes étrangères est en effet limitée, d'une part , parce que les tirants d'air sont insuffisants et inférieurs à 5,25 mètres en plusieurs points du réseau, et d'autre part, en raison du manque d'infrastructures fluviales à grand gabarit permettant des débouchés vers le bassin parisien.

GOEDERENVERVOER OVER HET SPOOR

Slechts 5 % van de uitwisselingen van het Deelgebied Nord-Pas de Calais met de Benelux gebeurt via het spoor. Dit laag percentage is gedeeltelijk toe te schrijven aan het feit dat er vanuit Lille - Saint Sauveur richting België geen bestemmingen zijn voor gecombineerd spoor-/wegtransport.

GOEDERENVERVOER OVER DE WEG

De weg zal zo het meest gebruikte vervoermiddel blijven voor het transport van goederen. Tussen 1996 en 2020 wordt een jaarlijkse groei van + 1,9 tot + 2,9 % verwacht voor het vervoer over de weg. Door de drukte op de weg, veroorzaakt door de opeenstapeling van verschillende soorten verkeer in de directe omgeving van de Metropool, zal het goederentransport over de weg waarschijnlijk te maken krijgen met doorstromingsmoeilijkheden en langere trajecttijden.

Uit een studie met betrekking tot de verkeersverwachtingen, uitgevoerd door CETE Nord Picardie, blijkt immers dat verzadigingsniveaus boven de 100 % uiterlijk in 2015 zullen worden bereikt

- op de autosnelweg A 1 : Ronchin - Seclin,
- op de autosnelweg A 22 : Tourcoing - verbindingsweg Noord - West
(de verzadiging zal worden bereikt vanaf het jaar 2000),
- op de autosnelweg A 25 Lille - La Chapelle d'Armentières.

Bovendien werd op de autosnelweg A 22 aan de Belgische grens de sterkste stijging van het verkeer waargenomen.

4.4.2 Overwogen en geplande initiatieven

- Het kanaal van de Deûle en de Leie worden thans geherkalibreerd voor schepen tot 1350 ton. Dit zal echter het volume aan transport wellicht niet wezenlijk beïnvloeden.
- In het Structuurplan Vlaanderen wordt, voor het goederenverkeer per spoor, de verbinding Gent – Lille – Calais als voorkeuroplossing naar voren geschoven voor het goederenverkeer tussen Vlaanderen en Groot-Brittannië. Wel vreest men voor congestie in Lille.

4.5 FIETSROUTES

4.5.1 Huidige situatie

In elk deelgebied wordt in toenemende mate aandacht besteed aan degelijke fietsroutes op langere afstand. Van een grensoverschrijdend netwerk is echter geen sprake.

4.5.2 Overwogen en geplande initiatieven

- Het schéma national français de véloroutes et de voies vertes (Frans nationaal schema voor fietspaden en groene wegen), dat is goedgekeurd door het CIADT (interministerieel comité) op 15 december 1998, heeft tot doel een nationaal net van fietspaden te realiseren, dat aansluit op de netwerken van de buurlanden.

Het dient als basis voor de onderhandelingen over het contrat de plan Etat-Région 2000 – 2006.

TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR CHEMINS DE FER

Seuls 5 % des échanges de la Région Nord Pas de Calais avec le Bénélux sont réalisés en mode ferroviaire. Cette relative faiblesse résulte en partie de l'absence de destinations vers la Belgique en matière de transport combiné rail-route au départ de Lille - Saint Sauveur.

TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR ROUTE

La route restera donc le mode de transport le plus utilisé pour le transport de marchandises.

Des croissances annuelles de + 1,9 à + 2,9 % sont attendues pour le transport routier entre 1996 et 2020. En raison de la congestion routière due à la superposition des trafics de différentes natures aux abords de la Métropole, le transport routier de marchandises connaîtra vraisemblablement des difficultés d'écoulement et des allongements de temps de parcours.

Une étude de prévision de trafic réalisée par le CETE Nord Picardie prévoit en effet que des niveaux de saturation supérieurs à 100 % seront atteints au plus tard en 2015

- sur l'autoroute A 1 : Ronchin - Seclin,
- sur l'autoroute A 22 : Tourcoing - rocade Nord - Ouest
(la saturation sera atteinte dès l'an 2000),
- sur l'autoroute A 25 Lille - La Chapelle d'Armentières.

Par ailleurs, c'est sur l'autoroute A 22 à la frontière belge qu'a été observée la plus forte progression de trafic.

4.4.2 Initiatives prévues ou envisagées

- Le canal de la Deûle et la Lys sont actuellement calibrés pour des péniches allant jusqu'à 1350 tonnes. Cela n'influencera néanmoins pas vraiment le volume du transport.
- Le Schéma de structure de la Flandre recommande la liaison Gent – Lille – Calais pour le transport des marchandises par rail entre la Flandre et la Grande-Bretagne. On craint néanmoins un congestionnement de Lille.

4.5 ITINÉRAIRES CYCLABLES

4.5.1 Situation actuelle

Chaque région accorde une importance sans cesse croissante à de bonnes pistes cyclables sur les longues distances. Toutefois, un réseau transfrontalier ne s'est pas constitué.

4.5.2 Initiatives prévues ou envisagées

- Le schéma national français de véloroutes et de voies vertes adopté par le CIADT du 15 décembre 1998 a pour objectif de mettre en place un réseau national d'itinéraires cyclables en continuité avec les réseaux des pays voisins.
Il sert de base à la négociation du contrat de plan État - Région 2000 - 2006.
- La CUDL, dans le cadre de son Plan de Déplacements Urbains, a élaboré un Schéma directeur des itinéraires vélos. La carte (provisoire) des besoins primaires met en

- De CUDL heeft in het kader van zijn Plan de Déplacements Urbains (Plan voor Stedelijk Vervoer) een Schéma directeur des itinéraires vélos uitgewerkt. De (voorlopige) kaart van de primaire behoeften schetst een aantal verbindingen richting België. De principes uit het "Charte piéton-vélo" (dat tot op heden nog niet is goedgekeurd) sluiten aan bij die van het Schéma national de véloroutes (nationaal schema voor fietspaden) : continuïteit, afbakening, veiligheid, beschermd parkeren.
Tot slot heeft de Conseil Général – tegelijk met het Schéma routier départemental (departementaal wegenschema) – het plan goedgekeurd voor de uitbouw van het fietsnetwerk van het Departement Nord.
- In de overige geanalyseerde documenten worden geen specifieke voorstellen gedaan voor de realisatie van (grensoverschrijdende) fietsroutes.
Wel wordt algemeen in de beleidsvisies van de 3 deelgebieden de fiets aangeduid als een te versterken vervoerswijze, vooral op lokaal niveau omdat voor kortere afstanden de fiets een alternatief kan zijn voor het autogebruik.

4.6 DE LUCHTHAVEN

4.6.1 Bestaande toestand

- De luchthaven van Lille-Lesquin telde in 1998 865 000 passagiers en blijft daarmee op lange termijn op hetzelfde niveau, ondanks een stijging van 4,9 % ten opzichte van 1997. Die stijging is gedeeltelijk te wijten aan een stijging van het internationale charterverkeer (+ 9,5 %). Chartervluchten doen immers toeristische bestemmingen aan zoals Nice, Corsica, de Antillen, Spanje, de Maghreb-landen, Griekenland, Turkije en de Dominicaanse Republiek.
- Door de nabijheid en de bereikbaarheid van de internationale luchthavens van Paris en Brussel heeft de luchthaven van Lille-Lesquin volgens de Fransen veeleer een aanvullende rol. Toch haalt Lille-Lesquin voordeel uit de nabijheid van België : veel Belgen die bij de grens wonen, maken gebruik van deze luchthaven.

4.6.2 Overwogen en geplande initiatieven

- Nog vanuit Vlaamse, Waalse of Belgische zijde wordt aan de luchthaven van Lille een complementaire rol toebedeeld voor de luchthaven van Zaventem (Brussel). In de Vlaamse beleidsdocumenten worden wel Oostende en Deurne vermeld en in de Waalse documenten krijgen Charleroi (Brussels South) en Bierset een complementaire rol toebedeeld voor Zaventem.
Alhoewel Lille in sterke mate gebruikt wordt door reizigers vanuit gans de grensoverschrijdende Metropool, wordt deze betekenis dus blijkbaar niet onderkend.
- Het vliegveld van Wevelgem wordt in geen enkel planningsdocument vernoemd.
- Het "Schéma Directeur de Lille" (1998) meent dat de luchthavens op dit moment tegemoet komen aan de behoeften maar dat op lange termijn (binnen 30 jaar) het nodig zal zijn een nieuwe luchthaven te voorzien tussen Lille en Brussel in de nabijheid van een H.S.T.-station.

évidence une dizaine de liaisons vers la Belgique. Les principes mis en avant dans la "Charte piéton-vélo" (pas encore adoptée pour l'instant) sont cohérents avec ceux du Schéma National de Véloroutes : continuité, jalonnement, sécurité, stationnement protégé.

Enfin, le Conseil Général a adopté, en même temps que le Schéma routier départemental, son plan de développement du réseau cyclable du Département du Nord.

- Les autres documents analysés ne contiennent pas de propositions spécifiques pour la réalisation de pistes cyclables transfrontalières.

Toutefois, d'une manière générale, les 3 territoires considèrent la bicyclette comme un mode de transport à promouvoir, surtout au niveau local car, pour des distances courtes, la bicyclette peut constituer une alternative à l'usage de la voiture.

4.6 AEROPORT

4.6.1 Situation actuelle

- Avec 865 000 passagers en 1998, la fréquentation de l'aéroport de Lille - Lesquin demeure stable à long terme malgré une augmentation de 4,9 % par rapport à 1997. Cette augmentation est en partie due à une croissance du trafic charter international (+ 9,5 %). Des vols charters desservent en effet des destinations touristiques comme Nice, la Corse, les Antilles, l'Espagne, le Maghreb, la Grèce, la Turquie et la République dominicaine.
- En raison de la proximité et de l'accessibilité des aéroports internationaux de Paris et de Bruxelles, l'aéroport Lille Lesquin a, selon la vision française, davantage un rôle de complémentarité par rapport aux deux autres. Il joue néanmoins un rôle de proximité important en attirant une clientèle belge proche de la frontière.

4.6.2 Initiatives prevues ou envisagées

- Mais, ni côté flamand, ni côté wallon, ni côté belge, l'on n'attribue à l'aéroport de Lille un rôle complémentaire à celui de Zaventem (Bruxelles). Les documents flamands mentionnent quand même Oostende et Deurne, et dans les documents wallons, Charleroi (Brussels South) et Bierset reçoivent un rôle complémentaire à celui de Zaventem. Bien que Lille soit utilisée dans une importante mesure par des voyageurs de toute la Métropole transfrontalière, son importance n'est apparemment pas reconnue.
- Le terrain d'aviation de Wevelgem n'apparaît dans aucun document de planification
- En matière de desserte aéroportuaire le Schéma Directeur de Lille (1998) considère que la situation est aujourd'hui satisfaisante mais précise qu'à long terme (30 ans), il est nécessaire d'envisager la programmation d'un nouvel aéroport entre Lille et Bruxelles à proximité du TGV.

Conclusions Besluiten

Atelier

1 Gemeenschappelijke uitgangspunten

- Als wij het beleid op gebied van verkeer en mobiliteit in de grensoverschrijdende metropool met elkaar vergelijken is een eerste vaststelling dat de fundamentele opties die in de drie deelgebieden worden genomen opvallend gelijklopend zijn.
- Eerst en vooral wordt de intentie om te streven naar een duurzame ontwikkeling duidelijk in elke regio benadrukt. De eerste aanzetten zijn er om deze idee ook concreet vorm te geven.
- Zowel in Frankrijk, Wallonië als Vlaanderen wordt de planning van verkeer, mobiliteit en ruimtelijke ordening, steeds meer op mekaar afgestemd. Zij worden steeds meer geïntegreerd in één globale visie. De ruimtelijke plannen doen uitspraken over de gewenste verkeersstructuren en de verkeersplannen vertrekken steeds meer vanuit ruimtelijke uitgangspunten.
- Binnen de verkeersplanning zelf is er steeds meer aandacht voor een integrale, multimodale benadering. Wegen, spoorwegen, rivieren worden niet meer beschouwd als afzonderlijke elementen, maar hun complementariteit wordt benadrukt. Algemeen uitgangspunt daarbij is dat het zo niet verder kan met de ontwikkeling van het verkeer over de weg en dat alleen een beter en intenser gebruik van de andere vervoerswijzen ons ook in de toekomst mobiliteit kan garanderen. Openbaar vervoer, de fiets en te voet gaan moeten opnieuw aan belang winnen en worden niet langer als tweederangs-vervoersmiddelen beschouwd.
- De verkeersplanning overschrijdt ook meer en meer de grenzen.
 - Enerzijds worden de plannen gerelateerd aan een hoger niveau en worden zij geïntegreerd in een Europees netwerk: Europa wint duidelijk aan belang.
 - Anderzijds wordt op de diverse planniveaus van de regio's ook over de grenzen heen gekeken. In de belangrijkste ruimtelijke plannen van de drie deelgebieden (Structuurplan Vlaanderen, het Waalse Schéma de Développement de l'Espace Régional en het Franse Schéma Directeur de Développement et d'Urbanisme de Lille métropole) wordt het belang van de grensoverschrijdende metropool erkend en wordt er gepleit voor een gemeenschappelijke aanpak en een betere afstemming van de infrastructuren. De steden aan de andere kant van de grens worden in de plannen opgenomen en, zij het voorzichtig, in de plannen betrokken.

2 Afstemming is nodig

Een betere afstemming van het verkeersbeleid in de drie deelgebieden is een optie voor de toekomst. Ondanks de merkbare aanzetten hiertoe, zal dit nog grote inspanningen vergen. In het verleden werd immers sterk territoriaal gepland en werd er slechts in beperkte mate over de grenzen gekeken.

Zo ziet men dat er voor de gemeenten gelegen langs de Leie (Wervik, Comines, Bousbecque, ...) een dubbel stelsel van omleidingswegen werd aangelegd: één ten noorden op Belgisch grondgebied en één ten zuiden op Frans grondgebied. Dit had vanuit een globale visie heel wat efficiënter en milieuvriendelijker kunnen worden opgelost.

1 Points de départ communs

- De la comparaison des politiques en matière de circulation et de mobilité dans la métropole transfrontalière, il ressort tout d'abord que les options fondamentales sont particulièrement parallèles dans les trois régions.
- Tout d'abord, l'intention de poursuivre un développement durable est clairement mise en évidence dans chaque région. Il existe déjà quelques ébauches pour concrétiser cette idée.
- Tant en France et en Wallonie qu'en Flandre, les planifications au niveau de la circulation, de la mobilité et de l'aménagement du territoire sont de plus en plus harmonisées. Elles sont de plus en plus intégrées dans une seule vision globale. Les plans d'aménagement se prononcent sur la structuration des réseaux de circulation souhaités, et les plans de circulation jouent un rôle de plus en plus important en matière d'aménagement du territoire.
- Au sein de la planification de la circulation même, on attire de plus en plus l'attention sur une approche intégrale et multimodale. Les routes, les voies ferrées, les rivières ne sont plus considérées comme des éléments séparés, mais on met l'accent sur leur complémentarité. A cet égard, le point de départ général est qu'il faut absolument modifier le développement de la circulation routière et que seule une utilisation plus intense et meilleure des autres modes de transport peut assurer à l'avenir une mobilité de qualité. Les transports en commun, la bicyclette et la marche à pied devront regagner de l'importance et ne peuvent plus être considérés comme des moyens de transport de second ordre.
- La planification de la circulation dépasse de plus en plus les frontières.
D'une part, les plans sont reliés à un niveau plus élevé et intégrés dans un réseau européen. L'Europe prend clairement de l'importance.
D'autre part, aux divers niveaux de planification des régions, l'on regarde également au-delà des frontières. Les principaux plans d'aménagement des trois régions (le Plan de structure de Flandre, le Schéma de Développement de l'Espace Régional en Wallonie et le Schéma Directeur de Développement et d'Urbanisme de Lille métropole en France) reconnaissent l'importance de la métropole transfrontalière et plaident pour une approche commune et une meilleure harmonisation des infrastructures. Les villes situées de l'autre côté de la frontière sont reprises dans les plans et y sont associées, bien qu'avec prudence.

2 L'harmonisation est nécessaire

Une meilleure harmonisation de la politique de la circulation dans les trois régions est un objectif pour l'avenir. Malgré les premiers efforts réalisés, il y a encore de nombreux progrès à faire. Autrefois, on a toujours procédé à une planification essentiellement interne et on n'a tenu compte de l'autre côté de la frontière que dans une mesure limitée.

Ainsi, on peut constater que, pour les communes situées le long de la Lys (Wervicq, Comines, Bousbecque, ...), on a procédé à l'aménagement d'un double système de déviations : un au nord en territoire belge et un au sud en territoire français. Ceci aurait pu être

Zo zijn er verschillende wegen die grensoverschrijdend zijn maar waar de timing van de uitvoering aan weerszijden van de grens sterk verschilt, zodat deze infrastructuren lange tijd niet efficiënt kunnen worden gebruikt.

Denken op het niveau van de grensoverschrijdende metropool is vrij nieuw. Er zijn echter schuchtere aanzetten.

Zo werd er de laatste jaren door de betrokken vervoersmaatschappijen een actieve politiek gevoerd tot koppeling van de lijnen van openbaar vervoer. Dit betekent echter niet dat er reeds sprake is van een echt grensoverschrijdend busnetwerk. Veelal worden de lijnen slechts doorgetrokken tot net over de grens, waar de reizigers dan kunnen overstappen op het net van het andere land.

Het mogelijks doortrekken van de metrolijn vanuit Lille naar Mouscron is een ander positief voorbeeld van grensoverschrijdende planning, maar is jammer genoeg op vandaag niet te realiseren omwille van de hoge kostprijs.

Ook het rondleiden van het doorgaande verkeer aan de oostzijde van Lille, zodat vooral Villeneuve d'Asq kan worden ontlast (een aanzet tot de grote ring rond Lille) is een recent voorbeeld van samenwerking.

Daarnaast worden de verschillende deelgebieden en steden ook steeds meer geïnformeerd over de plannen aan de andere kant van de grens.

Er is evenwel nog veel werk aan de winkel om een aantal zaken beter op elkaar af te stemmen.

Zo is er in Vlaanderen en Wallonië de vraag om een betere afstemming te krijgen van de treinverbindingen naar de HST-stations in Lille, en ook om een aantal hoge snelheidstreinen over het gewone spoornet te laten doorrijden tot in de steden die aan de andere kant van de grens zijn gelegen.

Het blijft een open vraag hoe de Frans-Belgische Ring rond Lille verder dient gerealiseerd te worden. Er moet worden onderzocht wat de betekenis is van deze Ring, of alle delen evenwaardig moeten worden ontwikkeld. Afstemming moet hier vermijden dat in verschillende regio's verschillende inrichtingsconcepten worden uitgebouwd (zo is bijvoorbeeld het noordelijk deel van de ring op Vlaams grondgebied een 2X1-weg met rotondes, op Waals grondgebied een autosnelweg en op Frans grondgebied een doodgevde intergemeentelijke verbindingsweg).

Het voorgaande toont aan dat de uitbouw van een echte grensoverschrijdende metropool verdere stappen vereist op vlak van planning en beleidsbeslissingen.

Er moet worden onderzocht hoe wij een goed grensoverschrijdend openbaar vervoer kunnen organiseren: wat zijn de gevraagde verbindingen en met welke middelen (trein, metro, tram, bus) moeten die worden gerealiseerd? Wij moeten werken aan een gemeenschappelijk fietsroutenetwerk. Wij moeten samen onderzoeken welke wegen grensoverschrijdend nog nodig zijn en welke functie zij dienen te vervullen.

3 Leren van elkaar

De planning in de drie deelgebieden is anders gestructureerd en legt andere accenten. Dit blijkt duidelijk uit het eerste deel van de studie waar een overzicht wordt gegeven van de verantwoordelijke instanties en van de belangrijkste basisdocumenten voor het beleid op de verschillende niveaus.

résolu de façon beaucoup plus efficace et moins polluante à partir d'une vision globale. Plusieurs routes sont transfrontalières, mais leur délai d'exécution des deux côtés de la frontière est tellement différent que ces infrastructures ne peuvent pas être utilisées de façon efficace pendant longtemps.

Réfléchir à l'échelle de la métropole transfrontalière est assez nouveau. On a toutefois entrepris quelques premières démarches à cet égard.

Ces dernières années, par exemple, les sociétés de transports concernées ont mené une politique active de jonction des lignes de transports en commun. Cela ne signifie toutefois pas qu'il est déjà question d'un véritable réseau d'autobus transfrontalier. La plupart des lignes n'ont été prolongées que juste au-delà de la frontière, d'où les voyageurs peuvent alors prendre la correspondance pour le réseau de l'autre région.

Le prolongement éventuel de la ligne de métro au départ de Lille à destination de Mouscron constitue un autre exemple positif de planification transfrontalière, mais jusqu'aujourd'hui, ce n'est malheureusement pas réalisable en raison du coût élevé.

Exemple récent de coopération : la déviation du trafic de transit à l'est de Lille afin de décongestionner surtout Villeneuve d'Asq (début du grand Ring autour de Lille).

Par ailleurs, les différentes régions et les villes sont de plus en plus informées des plans de mobilité de l'autre côté de la frontière.

On a du pain sur la planche : un certain nombre de sujets devront être mieux harmonisés. En Flandre et en Wallonie, par exemple, on demande de mieux harmoniser les communications ferroviaires en direction des gares TGV de Lille, et de permettre à un certain nombre de TGV d'utiliser le réseau ferroviaire normal afin de desservir également les villes situées de l'autre côté de la frontière.

On n'a toujours pas résolu le problème de la réalisation du Ring franco-belge autour de Lille. Il faudra examiner l'importance de ce Ring et considérer si toutes les parties devront être développées de façon équivalente. Grâce à une harmonisation, il faut éviter la juxtaposition de choix d'aménagement différents (la partie nord du Ring, par exemple, en territoire flamand, est une voie 2X1 avec des ronds-points, en territoire wallon une autoroute et en territoire français une simple voie de communication communale).

Il ressort de ce qui précède que la mise en place d'une véritable métropole transfrontalière requiert d'autres démarches au niveau de la planification et de la prise de décisions de la politique à suivre.

Il faudra examiner comment organiser des transports en commun transfrontaliers de qualité : quelles sont les liaisons demandées et avec quels moyens (train, métro, tram, bus) faudra-t-il les réaliser? Nous devrons élaborer un réseau commun de routes cyclables. Nous devrons étudier ensemble quelles routes seront encore nécessaires au niveau transfrontalier et quelles fonctions elles devront remplir.

3 Echanger les expériences

Il ressort clairement de la première partie de l'étude que la planification est structurée différemment dans les trois régions et que chaque région met l'accent sur d'autres éléments. Cette partie donne un aperçu des instances responsables et des principaux documents de base pour la politique à suivre aux différents niveaux.

Het is ook duidelijk dat er verschillen zijn in het denken over en plannen van de mobiliteit in de verschillende deelgebieden.

Enkele voorbeelden :

- De Communauté Urbaine is het verft gevorderd in de uitwerking van een integrale aanpak rond verkeer. Het Plan de Déplacement Urbain dat recent werd goedgekeurd vertrekt van een multimodale aanpak en bestrijkt een groot gebied van de grensoverschrijdende metropool.
- Het Vlaamse Gewest heeft met het invoeren van een duidelijke hiërarchie in het wegennet en het vastleggen van de nog te bouwen wegen de discussies over de grote wegenstructuur in Vlaanderen afgerond en in een inzichtelijk ontwikkelingsmodel gegoten. De hiërarchie van het hoofdwegennet is veel minder duidelijk in Frankrijk en Wallonië.
- Wallonië en Vlaanderen staan verder dan Frankrijk in het denken en het realiseren van integrale recreatieve fietsroutenetwerken.
- Het begrip basismobiliteit dat recent in Vlaanderen werd ingevoerd garandeert een minimaal openbaar vervoer voor iedereen en is een grote stap vooruit op gebied van de ontsluiting van plattelandsgebieden. Dit begrip wordt niet op dezelfde wijze gehanteerd in Wallonië en Frankrijk.
- Grensoverschrijdend samenwerken heeft als voordeel dat wij zeer snel van mekaar kunnen leren en bij de verdere studie en planning de "best practice" als basis kunnen gebruiken.

4 Verdere studies

Vanuit deze eerste verkenning van het thema "mobiliteit en bereikbaarheid" en de gesprekken die rond deze studie gevoerd werden, heeft het Atelier een aantal onderwerpen bepaald die verder moeten worden uitgediept.

1. DE STRATEGISCHE PLAATSEN VAN OPTIMALE BEREIKBAARHEID

Een optimale bereikbaarheid is een basisvooraarde voor de ontwikkeling van een metropool. Maar niet iedere plek van een metropool kan even goed worden ontsloten, en zeker niet met alle vervoersmiddelen. Om de schade van het autoverkeer te beperken moeten er trouwens duidelijke keuzen gemaakt worden.

Welke zijn de strategische plekken in de metropool die maximaal moeten worden ontsloten? Met welke vervoersmiddelen moet dit gebeuren?

2. STUDIE OPENBAAR VERVOER

Om een verkeerscongestie te vermijden dient de metropool zowel intern als extern te werken aan een goede ontsluiting met het openbaar vervoer.

Welk soort van verbindingen moeten met welk soort openbaar vervoer worden gerealiseerd; hoe kan de aansluiting op het HST-net worden geoptimaliseerd, ...?

3. EEN GRENOVERSCHRIJDENDE VISIE OP DE WEGENINFRASTRUCTUUR

De metropool heeft een eerder complexe wegeninfrastructuur. Een grensoverschrijdende visie over de verdere uitbouw van deze structuur of over de te realiseren grensoverschrijdende verbindingen ontbreekt. Het wegennet in de metropool is ook moeilijk leesbaar.

Il est également évident que les divers aspects de la réflexion et de la planification de la mobilité dans les différentes régions ne sont pas au même point de prise en compte et d'élaboration.

Quelques exemples :

- La Communauté Urbaine est la plus avancée en ce qui concerne l'élaboration d'une approche intégrale en matière de circulation. Le Plan de Déplacement Urbain récemment approuvé part d'une approche multimodale et couvre une partie importante de la métropole transfrontalière.
- En hiérarchisant les routes et en déterminant les routes à construire, la Région flamande a finalisé les discussions sur la structure des routes principales en Flandre et concrétisé cette structure dans un modèle de développement clair. La hiérarchisation du réseau de routes principales est beaucoup moins claire en France et en Wallonie.
- La Wallonie et la Flandre ont plus progressé que la France au niveau de la réflexion et de la réalisation de réseaux récréatifs intégrés de routes cyclables .
- Le terme de "mobilité de base", introduit récemment en Flandre, assure des transports en commun minimaux à chacun et constitue un grand progrès au niveau du désenclavement de régions rurales. Ce terme n'est pas utilisé de la même façon en Wallonie et en France.
- L'avantage de la coopération transfrontalière est que nous apprenons très vite l'un de l'autre et que nous utilisons les meilleures pratiques comme bases pour d'autres études et plans.

4 Autres études

En se basant sur cette première exploration du thème de la mobilité et de l'accessibilité et sur les entretiens à propos de cette étude, l'Atelier a déterminé un certain nombre de sujets à approfondir.

1. LIEUX STRATÉGIQUES D'ACCESSIBILITÉ OPTIMALE

Une accessibilité optimale est une condition de base pour le développement d'une métropole. Toutefois, tout endroit d'une métropole ne peut être désenclavé de façon équivalente, et surtout pas avec tous les moyens de transport existants. D'ailleurs, pour réduire les nuisances causées par la circulation automobile, il faut faire des choix très clairs. Quels sont les lieux stratégiques de la métropole qui devront être désenclavés au maximum ? Avec quels moyens de transport ?

2. ÉTUDE DES TRANSPORTS EN COMMUN

Afin d'éviter une affluence de la circulation, la métropole doit procéder, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur, à un désenclavement solide au moyen des transports en commun. Quel type de transports en commun pour quelles liaisons ? Comment le raccordement au réseau TGV peut-il être amélioré ? ...

3. UNE VISION TRANSFRONTALIÈRE SUR L'INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE

Le réseau routier de la métropole est plutôt complexe. Il n'y a pas de vision transfrontalière sur le développement ultérieur de ce réseau ou sur les liaisons transfrontalières à réaliser. Ce réseau routier est également peu lisible.

Hoe kan de leesbaarheid van het wegennet vergroten ? Kan de invoering van een duidelijker hiërarchie van het wegennet hierbij helpen ?

4. STUDIE RECREATIEF FIETSROUTEPLAN

Een grensoverschrijdend recreatief fietsroutenetwerk moet de bewoners de kans geven om de "overkant van de grens" op een ludieke manier te ontdekken.

Hiervoor moet onderzocht worden hoe bestaande en geplande fietsroutenetwerken op mekaar kunnen worden afgestemd en kunnen worden aangevuld.

Comment augmenter la lisibilité du réseau routier ? L'introduction d'une hiérarchisation plus claire du réseau routier peut-elle y contribuer ?

4. ÉTUDE DU PLAN RÉCRÉATIF DE ROUTES CYCLABLES

Un réseau récréatif transfrontalier de routes cyclables doit permettre aux habitants de découvrir de façon ludique "l'autre côté de la frontière".

A cet égard, il faudra étudier comment les réseaux de routes cyclables existants et envisagés peuvent être harmonisés et complétés.

SAMENVATTING

[*grensoverschrijdende samenwerking - mobiliteit en bereikbaarheid - frans-belgische metropool*]

Op vraag van het grensoverschrijdend Atelier maakten Dirk Engels (TRITEL) en Bernard Quételard (CETE) een studie waarin de mobiliteitsaanpak in de drie deelgebieden van de metropool met elkaar wordt vergeleken.

De studie schetst in het eerste deel het institutionele kader van het verkeers- en vervoersbeleid. In het tweede deel worden de grote opties m.b.t. de ruimtelijke ontwikkeling vergeleken. Hierbinnen wordt, in het derde deel, het vervoers- en verkeersbeleid gesitueerd. In het vierde deel tenslotte worden een aantal specifieke grensoverschrijdende problematieken onder de loep genomen.

RÉSUMÉ

[*coopération transfrontalière – mobilité et accessibilité – métropole franco-belge*]

A la demande de l'Atelier transfrontalier, Dirk Engels (TRITEL) et Bernard Quételard (CETE) ont effectué une étude comparative reprenant les politiques en matière de mobilité dans les trois régions de la métropole.

La première partie de cette étude décrit le cadre institutionnel de la politique en matière de circulation et de transport. Dans la deuxième partie, l'on compare les options importantes au niveau de l'aménagement du territoire. La troisième partie précise la deuxième et met en évidence la politique en matière de transport et de circulation. Enfin, dans la quatrième partie, un certain nombre de questions transfrontalières spécifiques sont examinées.

ABSTRACT

[*cross-border co-operation - mobility and accessibility - French-Belgian metropolis*]

At the request of the cross-border workshop, Dirk Engels (TRITEL) and Bernard Quételard (CETE) made a study in which the approaches with regard to mobility between the three regions of the metropolis are compared.

The first part of the study describes the institutional framework of the traffic and transport policy. In the second part, the major options with regard to spatial development are compared and in the third part, the transport and traffic policy is situated within these options. Finally, the fourth part deals with a number of specific cross-border problems.

06

Mobilité et accessibilité Les politiques des trois régions

Mobiliteit en bereikbaarheid Het beleid van de drie deelgebieden

*Annexe au Cahier 6, mai 2002: actualisation
Bijlage bij Cahier 6, mei 2002: nieuwe informatie*

Tussen de conclusies, begin 2000, van de studie TRITEL - CETE over « mobiliteit - bereikbaarheid : vergelijking van het beleid van de drie deelgebieden » en de publicatie van deze studie in de vorm van Cahier 6 van het Grensoverschrijdend atelier, werden in het Franse deelgebied van de Frans-Belgische metropool twee documenten van strategische planning opgesteld die belangrijke gevolgen hebben voor het mobiliteits- en bereikbaarheidsbeleid.

- Op 23 juni 2000 keurde Lille Métropole Communauté urbaine haar PDU (Plan de Déplacements Urbains ; mobiliteitsplan) goed. De opstelling van een PDU, verplicht sinds de wet op de luchtverontreiniging van 30 december 1996, werd reeds in 1995 gestart.
- Op 10 december 2001 werd een nieuw ontwerp van Schéma directeur de développement et d'urbanisme (richtplan voor ontwikkeling en stedenbouw) voor de Metropool Lille opgesteld, aangezien het vorige document uit 1997 in 2000 werd geannuleerd. Dit nieuwe ontwerp van richtplan, dat nog vóór 1 januari 2003 moet worden goedgekeurd, maakt in het jaar 2002 het voorwerp uit van een openbare overlegprocedure.

Entre les conclusions, début 2000, de l'étude TRITEL - CETE « mobilité-accessibilité : comparaison des politiques des trois régions » et sa parution sous forme de Cahier n°6 de l'Atelier transfrontalier, deux documents de planification stratégique, ayant des incidences importantes sur les politiques de mobilité et d'accessibilité, ont été réalisés sur le versant français de la métropole franco-belge.

- Le 23 juin 2000, Lille Métropole Communauté urbaine a adopté son Plan de Déplacements Urbains (PDU). L'élaboration d'un PDU, rendue obligatoire par la loi sur l'air du 30 décembre 1996, avait été engagée dès 1995.
- Le 10 décembre 2001, un nouveau projet de Schéma directeur de développement et d'urbanisme de Lille Métropole a été arrêté, le précédent document, adopté en 1997, ayant été annulé en 2000. Ce nouveau projet de Schéma directeur, qui doit être approuvé avant le 1er janvier 2003, fait l'objet, durant l'année 2002, d'une procédure de consultation publique.

Het ontwerp van richtplan bevestigt de wil om de evolutie van de mobiliteitsspraktijken op het grondgebied van de metropool en haar gevolgen voor de bevolking en het levenskader te beheersen. Bedoe-ling is om de toename van het auto- en vrachtwagenverkeer te verminderen en een juist evenwicht te vinden tussen de mobiliteitsbehoeften, de vervoers-middelen en de milieubescherming.

Dat zijn ook de doelstellingen van het PDU dat door Lille Métropole Communauté urbaine werd goedgekeurd in juni 2000.

Het ontwerp van richtplan of Schéma directeur stelt – net als het PDU – een mobiliteitsbeheer voor dat wordt geleid door de principes van duurzame ontwik-keling. Het stelt zich tot doel de schadelijke gevolgen van het verkeer op de gezondheid – luchtverontreini-ging, lawaihinder, ongevallen – te verminderen, het levenskader en de kwaliteit van de openbare ruimtes te verbeteren en de evolutie van de mobiliteitssprak-tijken te beheersen met duidelijk omlijnde doelstel-lingen : tegen 2015 – de streefdatum van het richt-plan – moet het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets verdubbeld zijn.

De interventieassen zijn de volgende :

- Een verdeling van de straat die gunstig is voor de alternatieve vervoerswijzen : openbaar vervoer, fiets- en voetgangersverkeer
- Een openbaar vervoerssysteem van hoge kuali-teit
- Specifieke acties voor de veiligheid en gezondheid van de bevolking
- Een stad die in synergie met haar vervoersnetten evolueert
- Een globaal en coherent beleid op lange termijn
- Mobilisering van de actoren

Le projet de schéma directeur affirme la volonté de maîtriser l'évolution des pratiques de déplacements sur le territoire de la métropole et ses conséquences pour les personnes et le cadre de vie. L'enjeu est de réduire la croissance de la circulation des automobi-les et des poids lourds et de trouver un juste équili-bre entre les besoins de déplacements, les modes de transport et la protection de l'environnement.

Ces objectifs sont ceux du Plan de déplacements ur-bains (PDU) adopté en juin 2000 par Lille Métropole Communauté urbaine.

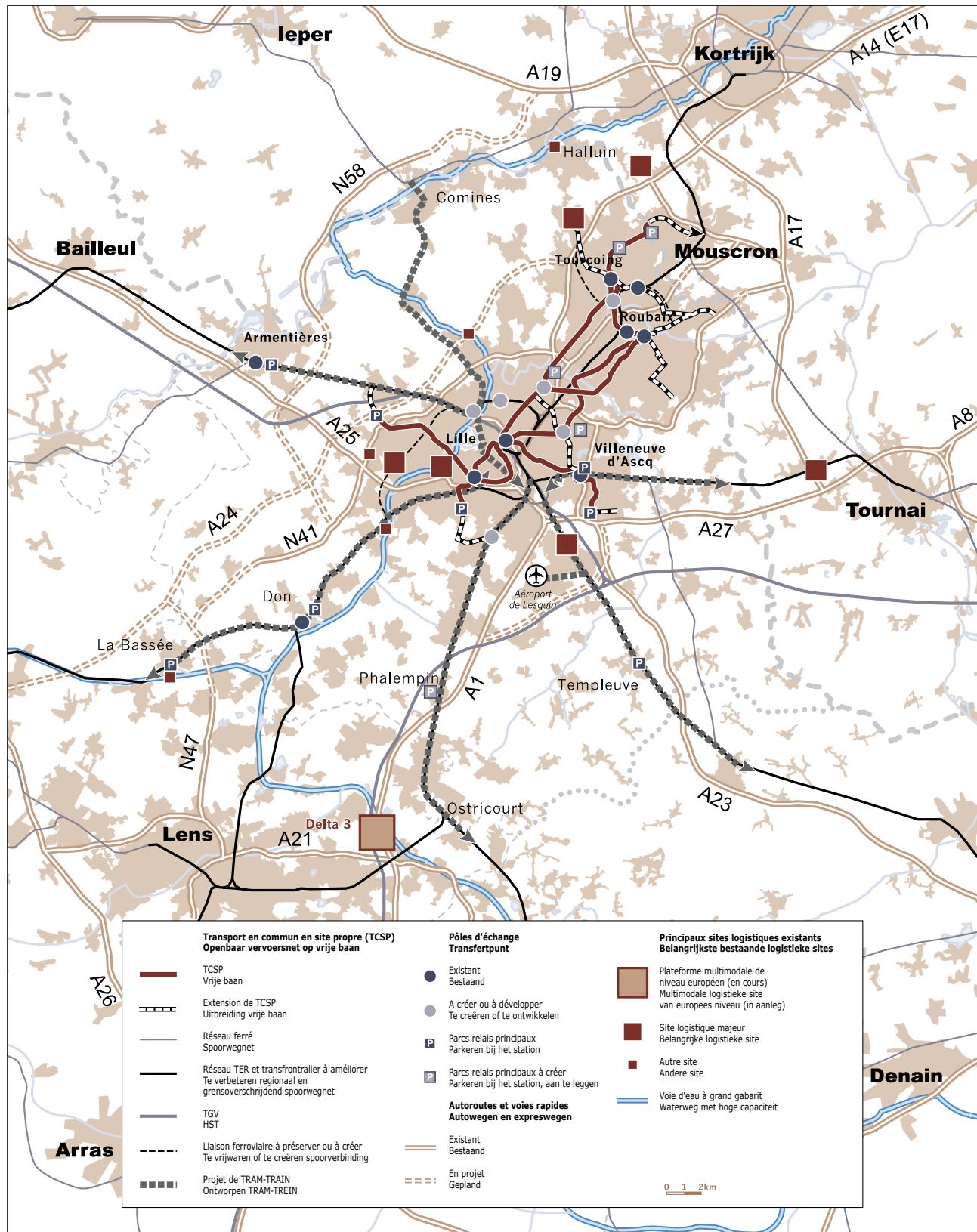
Le projet de schéma directeur – comme le PDU – pro-pose une politique de gestion de la mobilité guidée par les principes du développement durable. Il se fixe comme objectif de réduire les nuisances des trans-ports sur la santé : la pollution de l'air, le bruit, les accidents ; d'améliorer le cadre de vie et la qualité des espaces publics et de maîtriser l'évolution des pratiques de déplacements avec des objectifs clai-rement annoncés : d'ici 2015 – horizon du schéma directeur –, l'usage du transport collectif et du vélo devra avoir doublé.

Les axes d'intervention sont les suivants :

- Un partage de la rue favorable aux modes de dé-placements alternatifs à la voiture : les transports collectifs, le vélo, la marche
- Un système de transport public de qualité
- Des actions spécifiques pour préserver la sécurité et la santé des personnes
- Une ville et ses réseaux de transport qui évoluent en synergie
- Une action publique globale et cohérente à long terme
- Une mobilisation des acteurs

L'accessibilité (horizon 2015) - Bereikbaarheid (streefdatum 2015)

d'après le projet de schéma directeur, p.177 - naar het ontwerp van schéma directeur, p.177



Van de grensoverschrijdende projecten die in dit ontwerp van richtplan, met streefdatum 2015, worden aangehaald, noemen we :

- De opwaardering van de spoorweginfrastructuur :
 - De bestaande treinverbindingen Lille-Kortrijk en Lille-Tournai optimaliseren (hoogwaardige dienstverlening, goede aansluitingen, promotie),
 - Nieuwe grensoverschrijdende vervoerdiensten creëren (met name tram-trein) met technische oplossingen die zijn aangepast aan de ruimtes en densiteiten die bediend worden.
- De uitbreiding van het openbare vervoersnet op een vrije baan naar Mouscron.
- De integratie van de tariferingssystemen van het openbaar vervoer (de internationale meerkosten verminderen, de vervoersbewijzen vereenvoudigen...).
- Op lange termijn, de omcirkeling van de agglomeratie door twee Frans-Belgische routes :
 - Continuïteit van een eerste internationale zuid-noordas voor het autoverkeer met een route A1 - A27 - A17 (België) - A14 (België),
 - Continuïteit van een tweede zuid-noordas door de A16 en het Belgische wegennet te verbinden via de RN47 en RN41 en – op termijn – de A24, de A25, en de Belgische N58.

Parmi les projets à dimension transfrontalière, identifiés dans le projet de schéma directeur, à l'horizon 2015, on peut relever :

- La valorisation de l'infrastructure ferroviaire :
 - optimiser les lignes de train existantes Lille-Kortrijk et Lille-Tournai (qualités de services, dessertes cadencées, promotion),
 - création de nouveaux modes de dessertes transfrontalières (notamment tram-train) avec des solutions techniques adaptées aux espaces et aux densités rencontrées.
- L'extension du réseau de transport en commun en site propre vers Mouscron.
- L'intégration des systèmes de tarification des transports collectifs (réduire les surcoûts internationaux, simplifier les titres de transport...).
- A long terme, le contournement de l'agglomération par deux itinéraires franco-belges :
 - la continuité d'un premier axe autoroutier international sud-nord par un itinéraire A1 - A27 - A17 (belge) - A14 (belge),
 - la continuité d'un second axe sud-nord en mettant en relation l'A16 et le réseau belge via les RN47 et RN41 – et à terme – l'A24, l'A25, et la N58 belge.

oktober 1991: Vijf Franse, Waalse en Vlaamse intercommunales (Lille Métropole Communauté Urbaine, IDETA, IEG, Leiedal en WVI) beslissen samen een grensoverschrijdende permanente conferentie van intercommunales op te richten: de GPCI (of COPIT voor onze Franse en Waalse buren).

januari 1998 – december 2001: Na meerdere gezamenlijke projecten te hebben uitgevoerd en/of ingeleid, starten de vijf partners, samen met het Agence de développement et d'urbanisme, een gemeenschappelijk beslissingsproces voor de ontwikkeling en ordening van de Frans-Belgische metropool. Het project neemt de vorm aan van een Grensoverschrijdend ontwikkelings- en ordeningsschema. Het krijgt de naam "Grootstad": een acroniem van de Nederlands- en Franstalige namen van het schema. Het krijgt financiële steun van Europa (programma Terra van de DG Regio voor innoverende initiatieven inzake ruimtelijke ordening). De projectpartners, de Vlaamse en Waalse gewesten en de provincie West-Vlaanderen dragen ook bij tot zijn financiering. Voor het uitwerken van het project, dat uiteindelijk leidt tot een "Strategie voor een grensoverschrijdende metropool", ontpt de GPCI zich tot een "machine" om ideeën te produceren en draagvlak te creëren. Het resultaat: een gezamenlijk toekomstperspectief met concrete projecten die door de drie regio's gedragen worden. Om het gezamenlijke denkwerk en de Strategie beter kenbaar te maken publiceert de GPCI zestien "Cahiers en/of Dossiers van het Grensoverschrijdend atelier", die gemiddeld in 1000 exemplaren verspreid worden.

september 2000: De GPCI krijgt een juridische basis. Bij gebrek aan grensoverschrijdende juridische instrumenten wordt ze omgevormd tot een vereniging naar Frans recht, waarin de Franse en Waalse intercommunales rechtstreeks deelnemen. Omdat de Vlaamse intercommunales vooralsnog niet kunnen toetreden tot verenigingen wordt met hen een samenwerkingsovereenkomst afgesloten, zodat ook zij evenwaardig betrokken worden bij de werking en besluitvorming van de GPCI.

25 maart 2002: Zo'n 400 Fransen, Walen en Vlamingen nemen in de Kortrijkse Schouwburg deel aan het eerste "*Rendez-vous de la Frans-Belgische Eurometropool*". Voor de GPCI, die dat colloquium organiseert, komt het erop aan de "Strategie voor een grensoverschrijdende metropool", resultaat van het project "Grootstad", bredere bekendheid te geven, en erover te kunnen debatteren. Op het podium en in de zaal zitten zowel actoren van permanente grensoverschrijdende samenwerking, als experten en beleidsvoerders. Er ontstaat een "positieve kortsuizing" tussen verschillende groepen actoren die samen bouwen aan de grensoverschrijdende metropool.

16 september 2002: De Belgische en Franse Eerste Ministers en de Minister Presidenten van de Franse Gemeenschaps- en de Vlaamse en Waalse Gewestregeringen ondertekenen het akkoord inzake grensoverschrijdende samenwerking tussen lokale openbare besturen. Na ratificatie door de parlementen zal dit akkoord de mogelijkheid scheppen grensoverschrijdende openbare structuren op te richten, onder meer voor de GPCI.

2002-2003: De GPCI houdt een raadpleging omtrent de "Strategie voor een grensoverschrijdende metropool" bij 270 lokale besturen, overheden, administraties en instellingen. De Strategie vindt haar weerslag in de beleidsdocumenten en de projecten van lokale, regionale en nationale overheden en van openbare en particuliere actoren aan weerszijde van de grens. De GPCI vertaalt de prioriteiten van de Strategie in een "*Prioritaire en Operationeel Plan*" (POP) dat ze in juni 2003 goedkeurt, en dat ze samen met de intercommunales uitvoert.

29 oktober 2003: Z. M. Albert II, Koning der Belgen, op staatsbezoek in Frankrijk, spreekt tot de Grensoverschrijdende Permanente Conferentie van Intercommunales: "*In tien jaar tijd heeft deze Permanente Conferentie zich een reputatie opgebouwd van heus laboratorium inzake grensoverschrijdende samenwerking.*" Door zijn bezoek, en door zijn deelname aan meerdere grensoverschrijdende evenementen, beklemtoont hij het belang dat de Belgische en Franse instanties, op alle bevoegdheidsniveaus, hechten aan het slagen van de grensoverschrijdende samenwerking.

2003-2005: Dank zij het Interreg 3a-programma France-Wallonie-Vlaanderen krijgt de GPCI steun van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) voor het project "*Een andere kijk*": de GPCI publiceert een nieuwe reeks "*Cahiers en Dossiers van het Grensoverschrijdend atelier*" met zowel resultaten van het project "Grootstad" die nog niet de nodige bekendheid kregen als meer recent werk.

octobre 1991: Cinq intercommunales française, wallonnes et flamandes (Lille Métropole Communauté Urbaine, IDETA, IEG, Leiedal en WVI) décident de créer une conférence permanente intercommunale transfrontalière: la COPIT (ou GPCI pour nos voisins flamands).

janvier 1998 – décembre 2001: Après avoir initié et réalisé plusieurs projets communs, ces cinq structures engagent, avec le concours de l'Agence de développement et d'urbanisme, un processus décisionnel commun pour le développement et l'aménagement de la métropole franco-belge. Ce processus prend la forme d'un schéma transfrontalier: le projet "Grootstad", d'après les dénominations néerlandaise et française du schéma. Le projet bénéficie de concours financiers européens (programma Terra de la DG Regio pour les initiatives innovantes d'aménagement du territoire). Les partenaires du projet, les régions Flandre et Wallonie et la province de Flandre Occidentale participent également à son financement. Pour la réalisation du projet, qui conduit finalement à l'élaboration d'une "*Stratégie pour une métropole transfrontalière*", la COPIT se transforme en "machine" à produire de la matière grise et de la participation. Le résultat: une vision d'avenir commune et de nombreux projets transfrontaliers, crédibles et partagés, à concrétiser. Pour faire connaître cette réflexion commune et la Stratégie qui en résulte, la COPIT publie seize "*Cahiers et/ou Dossiers de l'Atelier transfrontalier*", diffusés à environ 1000 exemplaires.

septembre 2000: La COPIT se donne une base juridique. En l'absence d'outils juridiques transfrontaliers, elle se transforme en association de droit français, dont les membres sont les intercommunales wallonnes et française. Puisque les intercommunales flamandes ne peuvent adhérer à une association, une convention de coopération est conclue, qui leur permet de participer au fonctionnement et à la prise de décision de la COPIT.

25 mars 2002: Quelques 400 français, flamands et wallons se réunissent dans le théâtre de Kortrijk pour le premier "*Rendez-vous de l'Eurométropole franco-belge*". Pour la COPIT, organisatrice de ce colloque, il s'agit avant tout de faire connaître et de débattre de sa "*Stratégie pour une métropole transfrontalière*", fruit du processus "Grootstad". Sur le podium et dans la salle, ce colloque réunit des acteurs de la coopération transfrontalière, des experts et des décideurs. Il produit une sorte de "court-circuit" entre les différents groupes d'acteurs qui bâtissent ensemble la métropole transfrontalière.

le 16 septembre 2002: Les Premiers Ministres français et belge et les Ministres Présidents des gouvernements wallon, flamand et de la Communauté française de Belgique signent l'accord sur la coopération transfrontalière entre les collectivités territoriales. Après ratification par les parlements, cet accord permettra de créer des organismes publics transfrontaliers, par exemple pour la COPIT.

2002-2003: La COPIT organise une consultation au sujet de la "*Stratégie pour une métropole transfrontalière*" auprès de 270 collectivités locales, autorités, administrations et institutions. La Stratégie inspire désormais les orientations politiques et les projets des autorités locales, régionales et nationales et des acteurs publics et privés de part et d'autre de la frontière. La COPIT traduit les priorités de la Stratégie dans son "*Plan Opérationnel Prioritaire*" (POP) qu'elle approuve en juin 2003, et qu'elle met en œuvre avec les intercommunales.

29 octobre 2003: S. M. Albert II, Roi des Belges, en visite d'Etat en France, s'exprime devant la Conférence Permanente Intercommunale Transfrontalière: "*Depuis dix ans, cette Conférence Permanente s'est forgée une réputation de véritable laboratoire de coopération transfrontalière.*" Par sa visite, et par sa participation à plusieurs événements transfrontaliers, il souligne l'intérêt qu'accordent les instances belges et françaises, à tous les niveaux de compétence, à la réussite de la coopération transfrontalière.

2003-2005: Grâce au programme Interreg 3a France-Wallonie-Vlaanderen, la COPIT obtient un concours financier du Fonds Européen de Développement Régional (FEDER) pour le projet "*Changer le regard*": la COPIT publie une nouvelle série de "*Cahiers et Dossiers de l'Atelier transfrontalier*", ceci à la fois pour valoriser les résultats du projet "Grootstad" qui n'ont pas encore été diffusés, et pour faire connaître ses travaux plus récents.

GRENSOVERSCHRIJDEND **atelier** TRANSFRONTALIER

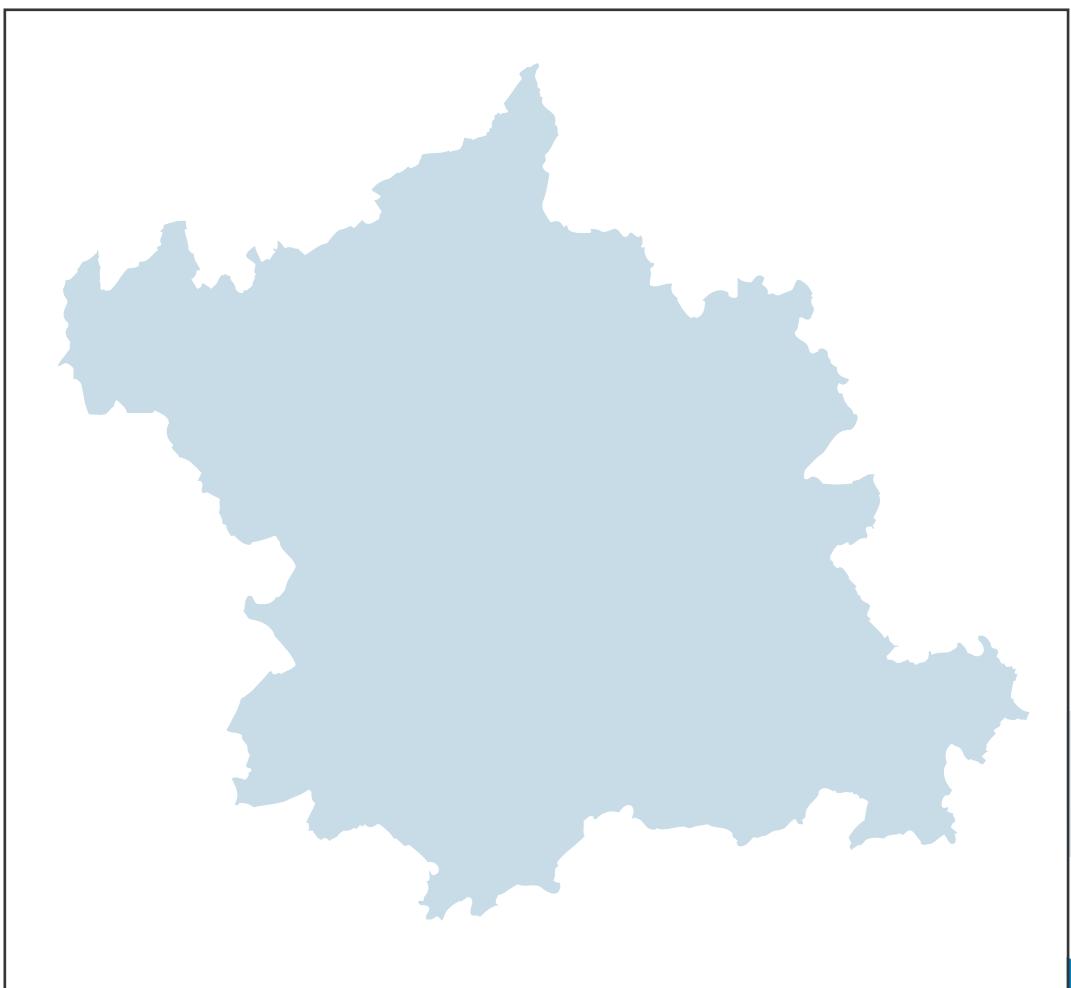
une initiative de la
COPIT
COnférence
Permanente
Intercommunale
Transfrontalière

een initiatief van de
GPCI
Grensoverschrijdende
Permanente
Conferentie van
Intercommunales

I detta Tournai (b)
leg Mouscron (b)
Lille Métropole Communauté urbaine (f)
Leiedal Kortrijk (b)
Wvi Brugge (b)
avec
met
Agence de développement
et d'urbanisme de
Lille métropole (f)



ce projet est cofinancé par
l'Union Européenne
dit project wordt gesteund
door de Europese unie



COPIT – GPCI

2 place du Concert - F 59043 Lille cedex
tél (33) 320 63 33 65 - fax (33) 320 63 33 99
info@copit-gpci.org - www.copit-gpci.org