



Agence de développement
et d'urbanisme de
Lille Métropole

mission bassin minier
NORD - PAS DE CALAIS
© Mission Bassin Minier

INSEE
NORD
PAS DE CALAIS

5.

L'ACCESSIBILITÉ DE L'AIRE MÉTROPOLITAINE DE LILLE, UN ATOUT IMPORTANT

Troeven van een vlot bereikbare Metropolitaan Gebied Lille

The advantages of the Lille Metropolitan Area's accessibility



Agence de développement
metropole

missouri
bassin minier
NORD - PAS DE CALAIS

INSEE
NORD
PAS DE CALAIS

© Guillaume Bonnel photographies



Echelle de coopération nouvelle, l'Aire métropolitaine de Lille constitue depuis longtemps une réalité vécue quotidiennement pour les habitants et les acteurs économiques des territoires. Comme en témoigne l'intensité des échanges au sein de cet espace, les pratiques de déplacements liées à l'emploi, au commerce, aux loisirs et la circulation des marchandises s'inscrivent d'ores et déjà à une échelle métropolitaine large. Le réseau routier est le support principal de cette mobilité, d'autant que des ruptures demeurent dans l'articulation des systèmes de transport collectif métropolitains. C'est notamment le cas des liaisons transfrontalières.

Une mobilité interne efficiente, abordable et durable revêt une grande importance pour l'efficacité économique et la qualité de vie dans l'AML. Compte tenu du caractère multipolaire du territoire, la coordination des offres composant le système de transport collectif métropolitain (trains, bus, métro, tramway) apparaît essentielle pour le renforcement de son maillage et de sa cohésion interne. L'amélioration de la performance et de la fluidité de ce système représente, depuis l'origine, un objectif prioritaire de la démarche de coopération. La réalisation d'une cartographie présentant l'offre existante en transports collectifs à l'échelle de l'AML et les possibilités de connexions entre réseaux constitue la première contribution à cet axe de travail.

Face aux problèmes de congestion du réseau routier, des solutions alternatives sont à mettre en œuvre. Ceci explique les nombreux projets de développement de l'offre, en cours ou à l'étude, sur les réseaux ferroviaires en Nord-Pas de Calais et en Belgique et sur les réseaux urbains et interurbains de l'AML : le cadencement du TER (Train Express Régional), l'aménagement de lignes de tramway dans le bassin minier ou encore le projet de tram-train de la métropole lilloise. Dans le même esprit, des réflexions sont également en cours au sein de l'Eurométropole afin d'améliorer les liens transfrontaliers.

Pour favoriser un meilleur usage des transports en commun à l'échelle de l'AML, cette dynamique de projets doit être accompagnée d'une politique d'intégration des offres de transport et s'inscrire dans une véritable stratégie d'aménagement du territoire. La création de pôles d'échanges, la mise en place d'une information et d'une tarification intermodale à l'échelle de l'AML répondent à cet objectif.

Les réflexions sur le renforcement de la structure multipolaire du territoire ou sur la densification urbaine visent également à la construction d'un modèle de développement moins dépendant de l'automobile.

Autre enjeu majeur de la stratégie de développement métropolitain, le renforcement de l'accessibilité externe de l'AML est considéré comme un « accélérateur de rayonnement ». L'excellence des connexions internationales, en particulier, s'avère une condition essentielle de la métropolisation. L'Aire métropolitaine de Lille présente, dans ce domaine, de réels atouts. Son intégration dans un réseau très dense d'infrastructures de transport autoroutières, ferroviaires et fluviales en fait une plate-forme d'échanges attractive dans l'Europe du nord-ouest, pour les flux de voyageurs comme pour les flux de marchandises.

L'ouverture internationale de l'AML repose d'abord sur son positionnement dans le réseau ferroviaire à grande vitesse et, notamment, sur ses liens étroits avec les grands centres de décisions que sont Paris, Bruxelles et Londres. Le TGV et l'Eurostar permettent également un accès facile à leurs plate-formes aéroportuaires (Paris-Charles de Gaulle, Brussels Airport, London Heathrow) et aux liaisons internationales qu'elles assurent. Compte-tenu de l'importance de la grande vitesse ferroviaire pour l'accessibilité internationale du territoire, le maintien et le renforcement du hub lillois, dans un contexte en évolution (arrivée de nouveaux opérateurs notamment), est un enjeu stratégique.

L'organisation du transport de marchandises met également en évidence des enjeux liés à la valorisation du positionnement du territoire. La connexion de l'Aire métropolitaine de Lille aux réseaux de transport européens et sa proximité avec les portes du commerce mondial (ports du Range nord-européen), combinées avec sa densité démographique et son dynamisme économique, ont permis au territoire de développer une réelle vocation logistique que viendra renforcer le canal Seine-Nord Europe. Mieux exploiter cet atout et pérenniser cet avantage compétitif requièrent d'apporter aujourd'hui des réponses concrètes pour assurer la fluidité des trafics sur la route, le fer, la voie d'eau et pour développer un réseau d'interfaces (plates-formes multimodales, ports fluviaux, gares) qui favorise le développement du fret intermodal.



Het Metropolaan Gebied Lille is weliswaar een nieuw samenwerkingsniveau, maar wordt zowel door zijn inwoners als door de op het grondgebied aanwezige economische actoren sinds jaar en dag als een realiteit ervaren. Zoals blijkt uit de intensiteit van de uitwisselingen binnen het gebied, kaderen het verplaatsingsgedrag (voor professionele / commerciële doeleinden of vrije tijd) en het goederenverkeer nu al binnen een ruimere grootstedelijke dynamiek. Het wegennet is de voornaamste drager van deze mobiliteit, vooral omdat er nog hiaten zitten in de aansluiting tussen de grootstedelijke openbare vervoerssystemen. Dat geldt met name voor de grensoverschrijdende verbindingen.

Een efficiënte, betaalbare en duurzame interne mobiliteit is van het grootste belang voor de economische doeltreffendheid en de levenskwaliteit in het MGL. Gelet op het multipolaire karakter van het grondgebied lijkt de coördinatie van het aanbod op het vlak van openbaar vervoer in het metropoolgebied (trein, tram, bus, metro) van fundamenteel belang om de netwerkstructuur en de interne cohesie te versterken. De verbetering van de prestaties en de vlotte werking van dit systeem was al van bij het begin een prioritaire doelstelling van het samenwerkingsinitiatief. De opstelling van een kaart met het bestaande aanbod op het vlak van openbaar vervoer in het MGL en de mogelijke verbindingen tussen de netwerken levert een eerste bijdrage tot deze werkpijler.

Gezien het probleem van het dichtslibbende wegennet moet aan alternatieve oplossingen worden gedacht. Dit verklaart de vele plannen – al in uitvoering of nog in de studiefase – voor de verdere ontwikkeling van het spoorwegaanbod in Nord-Pas de Calais en in België, en van de stedelijke en interstedelijke netwerken binnen het MGL: de cadansering van de TER (Train Express Régional), de aanleg van tramlijnen in het mijnbekken of het tram/trein-project in de Rijselse metropool. In dezelfde zin zijn er binnen Eurometropool discussies bezig om de grensoverschrijdende relaties te verbeteren.

Om een beter gebruik van het openbaar vervoer op het niveau van het MGL te bevorderen, moet deze projectdynamiek vergezeld gaan van een beleid voor de integratie van het vervoersaanbod en kaderen binnen een echte strategie op het vlak van ruimtelijke ordening. Het creëren van uitwisselingspolen en het aanbieden van informatie en intermodale tarieven op het niveau van het MGL beantwoordt aan deze doelstelling. Overwegingen in verband met de versterking

van de multipolaire structuur van het grondgebied of de verdichting van het stedelijk weefsel moeten eveneens bijdragen tot de opbouw van een ontwikkelingsmodel dat minder afhankelijk is van de auto.

Een andere belangrijke uitdaging voor de grootstedelijke ontwikkeling is de versterking van de externe toegankelijkheid van het MGL. Deze wordt geacht de uitstraling te vergroten. Uitstekende internationale verbindingen lijken meer in het bijzonder een essentiële voorwaarde te zijn voor metropoolvorming. De Metropolaan Gebied Lille beschikt op dit vlak over reële troeven. De integratie van het MGL binnen een zeer dicht infrastructuurnetwerk voor het weg-, spoor- en watervoer maakt van dit gebied een aantrekkelijk uitwisselingsplatform in Noordwest-Europa voor zowel reizigersstromen als goederenstromen.

De internationale openstelling van het MGL berust in de eerste plaats op zijn positionering binnen het hogesnelheidsspoornet en met name zijn goede verbindingen met de grote beslissingscentra (Parijs, Brussel en Londen). De hst en de Eurostar garanderen bovendien een vlotte bereikbaarheid van hun luchthavenplatforms (Paris-Charles de Gaulle, Brussels Airport, London Heathrow) en de internationale verbindingen van daaruit. Als we zien hoe belangrijk hogesnelheidstreinen zijn voor de internationale bereikbaarheid van een gebied, vormt het behoud en de verdere uitbouw van de Rijselse hub binnen een evoluerende context (komst van nieuwe operatoren) een strategische uitdaging.

De organisatie van het goederenvervoer toont ook duidelijk welke uitdagingen verbonden zijn aan de valorisering van de positionering van het grondgebied. Door de aansluiting van het Metropolaan Gebied Lille op de Europese vervoersnetwerken en zijn ligging in de nabijheid van de poorten tot de wereldhandel (havens van de Hamburg-Le Havre Range) in combinatie met zijn demografische dichtheid en economische dynamiek kon het grondgebied zich logistiek ten volle ontwikkelen. Het kanaal Seine-Noord Europa zal hier nog toe bijdragen. Om deze troeven nog beter te benutten en het competitieve voordeel te bestendigen moeten nu concrete oplossingen worden gevonden die de vlotte doorstroming van de verkeersstromen over de weg, over het spoor en via de waterwegen garanderen en de ontwikkeling mogelijk maken van een netwerk van interfaces (multimodale platforms, rivierhavens, stations) dat de ontwikkeling van het intermodaal vrachtverkeer ten goede zal komen.



The Lille Metropolitan Area's new scale of cooperation is a fact of everyday life for the people who live there and the business operators in the various districts. The level of exchanges within this area, travelling for the purposes of employment, business, recreation and the movement of goods, now fits into the context of a broad metropolitan framework. The road network is the main medium for this mobility, particularly in the light of the continuing disruptions to the process for coordinating the metropolitan public transport systems. This is particularly true with cross-border connections.

An efficient, affordable and sustainable system of internal mobility is crucial for economic efficiency and the quality of life in the LMA. In view of the multi-polar dimension of the region the metropolitan public transport services (trains, bus, metro and tram) must be coordinated so as to consolidate its network and internal coherence. A better performing, smoother system where the traffic flows more freely has been a key aim of the cooperative approach from the outset, while the need to map out the public transport services available throughout the LMA and the inter-network connection options is the first contribution to this field of endeavour.

Alternative solutions have to be sought to deal with the road network congestion woes, hence the myriad projects now underway or on appraisal for expanding the services available on the railway networks in Nord-Pas de Calais and Belgium and on the LMA's urban and interurban networks: the pace of the RET (Regional Express Train) roll-out process, the development of tram lines in the mining area and the tram-train scheme for Lille Metropole. Similarly, discussions are underway within the Eurometropolis with a view to improving cross-border links.

Getting people to use public transport more throughout the LMA means the dynamic nature of the projects have to be seconded with a transport service integration policy, meshed in with a genuine land planning strategy. The creation of hubs, the provision of information and the establishment of intermodal pricing throughout the LMA are in keeping with this aim. Thoughts about strengthening the area's

multipolar structure or about the process of urban areas becoming denser are focused on the need to build up a less car-dependent development model.

Another key challenge of the metropolitan development strategy, improving the LMA's external accessibility, is regarded as accelerating the process for boosting the area's influence. For one thing, the excellent standard of international connections is a precondition for metropolisation. The Lille Metropolitan Area boasts genuine advantages on this score. Its inclusion in an extensive network of motorway, rail and waterway transport infrastructures helps confirm its status as an attractive platform for interaction in north-west Europe, in the case of both passenger and freight flows.

The LMA's international perspective is based first of all on its position in the high-speed rail network and in particular the close ties with the major policymaking centres of Paris, Brussels and London. The high-speed train and Eurostar also allow easy access to their airport platforms (Paris-Charles de Gaulle, Brussels Airport, London Heathrow) and the international connections they provide. Maintaining and reinforcing the Lille hub in the midst of all the changes (not least the arrival of new operators) has to be regarded as a strategic challenge, in view of the relevance of the high-speed train system for the area's international accessibility.

The organisation of freight transport also highlights the challenges involved in making the most of the area's position. The Lille Metropolitan Area's link to the European transport networks and its easy access to the world trade outlets (north-European Range ports), along with its population density and economic dynamism, have enabled the region to develop a genuine logistical approach, which has helped boost the Seine – North Europe canal. Exploiting this asset more effectively and ensuring this competitive advantage can be maintained now involves finding specific ways of guaranteeing smooth traffic flows by road, rail and waterway, while developing a network of interfaces (multimodal platforms, river ports, stations) for facilitating the growth of intermodal freight.

Au carrefour des grandes infrastructures de transport nord-européennes

Op het kruispunt van grote transportinfrastructuren binnen Noord-Europa

At the interface of the major north-European transport infrastructures

L'AML se situe au carrefour des infrastructures majeures reliant les grandes métropoles, les «méga-attracteurs», du nord-ouest européen: Paris, Londres, la Randstad Holland et le bassin Rhin-Ruhr.

Le territoire est au croisement d'axes autoroutiers internationaux, nord-sud, connectant Paris aux ports maritimes du Benelux (A1 / A14: E17) et à Bruxelles (A2 / A7: E19) et, est-ouest, entre le bassin de la Ruhr et la façade maritime du Nord-Pas de Calais (A25 / A27: E42) et au-delà, le lien transmanche.

Desservie par un réseau à grand gabarit et connectée aux ports de la Mer du Nord, l'AML occupe également une place majeure sur le réseau fluvial nord-européen. Avec le canal Seine - Nord Europe, le territoire sera traversé, à l'horizon 2017, par une liaison à grand gabarit directement connectée avec cinq des plus grands ports européens: Rotterdam, Anvers, Zeebrugge, Dunkerque et Le Havre.

L'AML dispose également d'une accessibilité exceptionnelle pour les voyageurs. La qualité de sa desserte ferroviaire grande vitesse liée au croisement des lignes nord-européennes du réseau PBKAL (Paris, Bruxelles, Cologne, Amsterdam, Londres) est une clé pour l'attractivité du territoire. La proximité des «hubs» aéroportuaires de Paris-Charles de Gaulle et de Brussels Airport complétés par l'offre de l'aéroport de Lille-Lesquin lui apporte des connexions aériennes nombreuses et efficaces vers la France, l'Europe et le monde. Vecteur du développement de l'AML, l'accès à ces réseaux par l'ensemble des territoires constitue un enjeu important, notamment pour les plus isolés comme le Val de Sambre.

Het MGL bevindt zich op het kruispunt van grote infrastructures die de grote metropolen verbinden, de «grote aantrekkingspolen» van Noordwest Europa: Parijs, Londen, Randstad Holland en het Rijn-Ruhrgebied.

Het gebied ligt tevens aan het knooppunt van internationale snelwegen, van noord naar zuid verbindt het Parijs met de zeehavens van de Benelux (A1 / A14: E17) en met Brussel (A2 / A7: E19) en, van west naar oost vormt het de verbinding tussen het Ruhrbekken en de kustlijn van Nord-Pas de Calais (A25 / A27: E42) en verder, de kanaalverbinding.

Aangezien het MGL over waterwegen met groot gabarit beschikt en met de havens van de Noordzee verbonden is, bekleedt ze ook hier een belangrijke rol binnen het Noord-Europese waterwegen-netwerk. Met het kanaal Seine - Noord Europa voor scheepvaart op groot gabarit, zal het gebied tegen 2017 rechtstreeks verbonden zijn met vijf van de grootste Europese havens: Rotterdam, Antwerpen, Zeebrugge, Duinkerke en Le Havre.

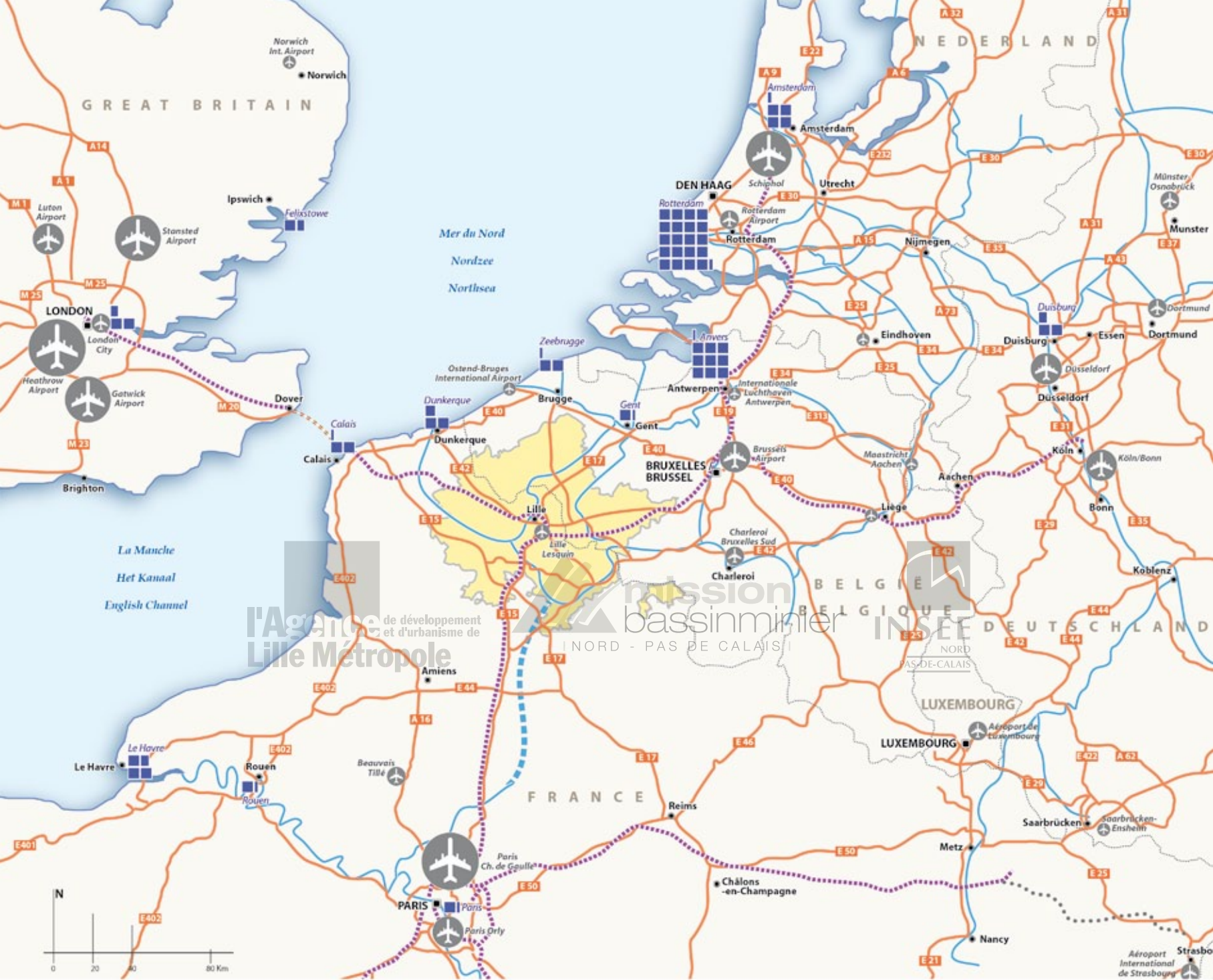
Het MGL is ook zeer toegankelijk voor reizigers. De kwaliteit van de hogesnelheidstreinverbindingen die verbonden zijn met de kruising van de Noord-Europese lijnen van het netwerk PBKAL (Parijs, Brussel, Keulen, Amsterdam, Londen) geeft het gebied een grote aantrekkingskracht. Dankzij de nabijheid van de luchthaven «hubs» van Paris-Charles de Gaulle en van Brussels Airport en ook het aanbod op de luchthaven Lille-Lesquin zijn er tal van efficiënte luchtverbindingen naar Frankrijk, Europa en de wereld. Als ondersteuning van de ontwikkeling van het MGL is de bereikbaarheid van deze netwerken voor alle regio's cruciaal, vooral voor de verst verwijderde gebieden zoals Val de Sambre.

The LMA is located at the crossroads of the key infrastructures linking the major metropolitan areas, the «mega-attraction poles» in North-West Europe: Paris, London, Randstad Holland, and the Rhine-Ruhr basin.

The area stands at the interface of international motorways (north-south) linking Paris to the Benelux sea ports (A1 / A14: E17) and to Brussels (A2 / A7: E19) and (east-west) between the Ruhr basin and the Nord-Pas de Calais seafont (A25 / A27: E42) and beyond there, the cross-Channel link.

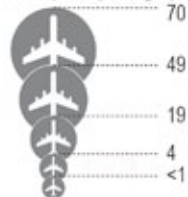
Served by a large-scale network and hooked up to the North Sea ports, the LMA now plays a major role on the north-European waterway network. With the Seine - North Europe canal, the area will be crossed by a high-volume link by 2017 and this will have a direct connection with five of the largest European ports: Rotterdam, Antwerp, Zeebrugge, Dunkirk and Le Havre.

The LMA also offers outstanding ease of access for travellers. A key component of the area's attraction is the high quality of the high-speed rail services linked to the intersection of north-European routes forming part of the PBKAL (Paris, Brussels, Cologne, Amsterdam, London) network. Thanks to the adjacency of the airport «hubs» Paris-Charles de Gaulle and Brussels Airport, combined with the Lille-Lesquin airport services, the area can tap into the many effective flight connections to France, Europe and the rest of the world. The platform for the LMA's development, this access is crucial for all the regions and this is particularly true in the case of the most remote regions, such as Val de Sambre.



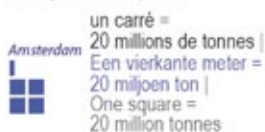
**Principaux aéroports européens |
Belangrijkste Europese luchthavens |
Key European airports**

(trafic en millions de passagers - 2005) |
Verkeer (in miljoenen passagiers) - 2005 |
Traffic (million passengers) - 2005



**Principaux ports européens |
Belangrijkste Europese havens |
Key European ports**

(trafic en millions de tonnes - 2007) |
Verkeer (in miljoen ton) - 2007 |
Traffic (million tonnes) - 2007



— Axes routiers européens |
Europese wegenassen |
European roads

— LGV |
TGV (hogesnelheidstrein) |
High-speed line

— Canal à grand gabarit |
Kanaal met groot gabaret |
Wide-gauge canal

— Projet Seine-Nord Europe |
Project Seine-Noord-Europa |
Seine-Northern Europe project

— (2^{ème} phase LGV Est) |
(2^{de} fase hogesnelheidslijn oost) |
(2nd phase of the East European high-speed line)

— Frontière | Grens | Border

— Territoire de l'Aire métropolitaine de Lille |
Grondgebied van Metropolaan Gebied Lille |
Territory of the Lille Metropolitan Area

Le rôle majeur de la grande vitesse ferroviaire pour l'accessibilité nationale et européenne

Belangrijke rol van de hogesnelheidstrein voor de Europese en nationale toegankelijkheid

The key role the high-speed rail system plays in facilitating national and European accessibility

L'AML est particulièrement bien positionnée sur le réseau ferroviaire à grande vitesse nord-européen. L'offre TGV au départ de Lille et des pôles de l'Arc Sud (Arras, Douai, Lens, Béthune et Valenciennes) permet au territoire d'entretenir des liens étroits avec Paris (près de 60 liaisons par jour dans les deux sens en 2009) et d'être directement connecté aux grandes agglomérations françaises notamment Lyon, Strasbourg et Marseille (respectivement à 3h, 3h20 et 4h30 de Lille). Dans ce dispositif, le bi-pôle ferroviaire lillois occupe une place centrale.

La gare de Lille Flandres joue un rôle privilégié dans les relations avec Paris. Celle de Lille Europe articule trois échelles de desserte : régionale avec les TER-GV vers le littoral ; nationale avec la connexion aux réseaux TGV est, sud-est et ouest, via Paris-Charles de Gaulle ; internationale avec des liaisons directes avec Londres (en 1h20, 17 liaisons / jour) et Bruxelles (en 34 min, 27 liaisons / jour). Ce lien avec Bruxelles assure la connexion au réseau Thalys pour rejoindre Cologne et Amsterdam en moins de 3h depuis Lille, pour les meilleures liaisons.

Cette qualité de la desserte ferroviaire constitue un atout majeur pour le développement du territoire. Les extensions du réseau, prévues à l'horizon 2025, et l'arrivée de nouveaux opérateurs offriront de nouvelles perspectives pour l'ouverture nationale et internationale. Elles permettront, notamment avec le TGV, de joindre Strasbourg en moins de 3h et de rapprocher, à moins de 4h, des villes comme Mulhouse, Rennes ou Bordeaux et d'atteindre Nice ou Perpignan en moins de 6h. De plus, les projets de prolongement de lignes à grande vitesse vers Birmingham, Barcelone et Turin permettront des interconnexions avec les réseaux anglais, espagnol et italien.

Het MGL is vooral goed gelegen binnen het Noord Europese hogesnelheidsnetwerk. Het TGV-net ontwikkelt zich vanaf Lille en de Zuidelijke Boog (Arras, Douai, Lens, Béthune en Valenciennes), verbindt het gebied direct met Parijs (in 2009 bijna 60 verbindingen per dag in beide richtingen) en biedt verder een rechtstreekse verbinding met de grote Franse agglomeraties zoals Lyon, Strasbourg en Marseille (respectievelijk 3u, 3u20 en 4u30 vanuit Lille). Binnen deze infrastructuur bekleedt de Rijzelse bipool en centrale plaats.

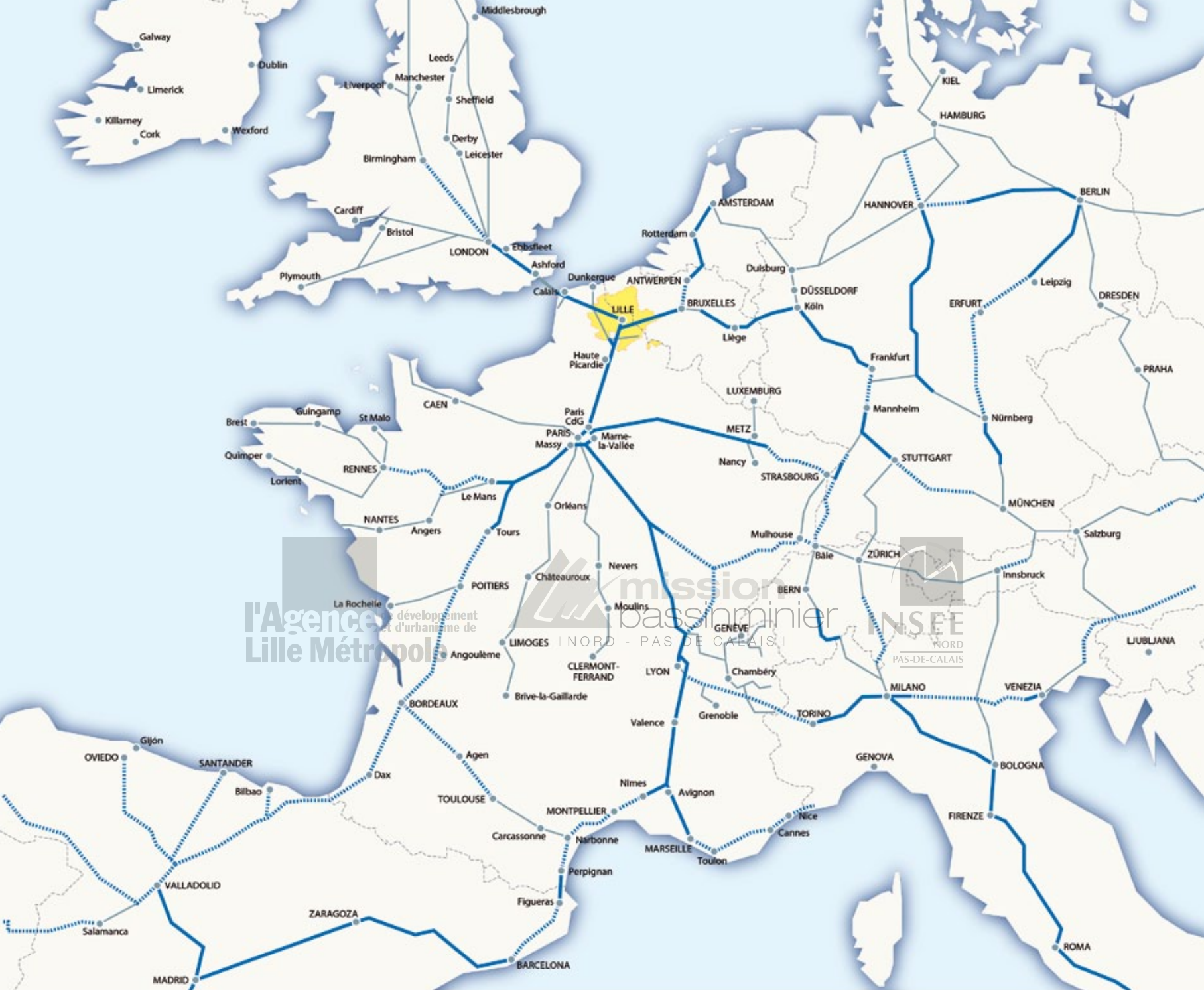
Het station Lille Flandres (Rijzel-Vlaanderen) speelt een vooraanstaande rol in de verbinding met Parijs. Het station Lille Europe heeft drie verbindingsniveaus: regionaal met TER-GV naar de kust; nationaal door de verbinding met de TGV-netten oost, zuidwest en west, via Paris-Charles de Gaulle; internationaal door directe verbindingen met Londen (in 1u20, 17 verbindingen / dag) en Brussel (in 34 min, 27 verbindingen / dag). Via de link met Brussel is er vanaf Rijzel een verbinding met het Thalysnetwerk tot in Keulen en Amsterdam, voor de beste verbindingen.

De kwaliteit van de spoorwegverbindingen vormt een grote troef voor de ontwikkeling van het gebied. Uitbreidingen van het net die tegen 2025 verwacht worden, en de komst van nieuwe operatoren, zullen nieuwe perspectieven bieden voor de nationale en internationale toegankelijkheid. Vooral met de TGV zal het mogelijk zijn om in minder dan 3u naar Strasbourg te gaan en in ongeveer 4u steden zoals Mulhouse, Rennes of Bordeaux te bereiken en Nice of Perpignan in minder dan 6u te halen. Bovendien zullen er door een uitbreiding van de hogesnelheidslijnen naar Birmingham, Barcelona en Turijn verbindingen tot stand komen met de Engelse, Spaanse en Italiaanse netwerken.

The LMA is particularly well placed on the north-European high-speed train network. The high-speed train services from Lille and the Southern Arc centres (Arras, Douai, Lens, Béthune and Valenciennes) mean the area can maintain close ties with Paris (nearly 60 connections in both directions in 2009) and have direct links with the main urban areas in France, notably Lyons, Strasbourg and Marseilles (3h, 3h20 and 4h30 respectively from Lille). Under this heading the Lille two-terminal rail system has a major part to play.

The Lille Flandres station plays a key role in the relationship with Paris. The Lille Europe station coordinates a three-tier service: regional with the high-speed RET to the coast ; national with the connection to the east, south-east and west high-speed train networks, via Paris-Charles de Gaulle; international as a result of direct connections with London (in 1h20, 17 connections / day) and Brussels (in 34 min, 27 connections / day). This link with Brussels provides a connection with the Thalys network to reach Cologne and Amsterdam in under 3h starting from Lille, for the best connections.

The high standard of the rail services is a key asset for the area's development. The planned extensions of the network by 2025, and the arrival of new operators will offer new opportunities for national and international exposure. Thanks in particular to the high-speed train, the extensions will mean Strasbourg can be reached in under 3h and at least 4h can be lopped off the travelling time to destinations such as Mulhouse, Rennes and Bordeaux, while Nice and Perpignan can be reached in under 6h. The planned extension of the high-speed lines to Birmingham, Barcelona and Turin will create interconnections with networks in the UK, Spain and Italy.



L'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole
 mission bassin-minier INSEE
 INSEE
 PAS-DE-CALAIS

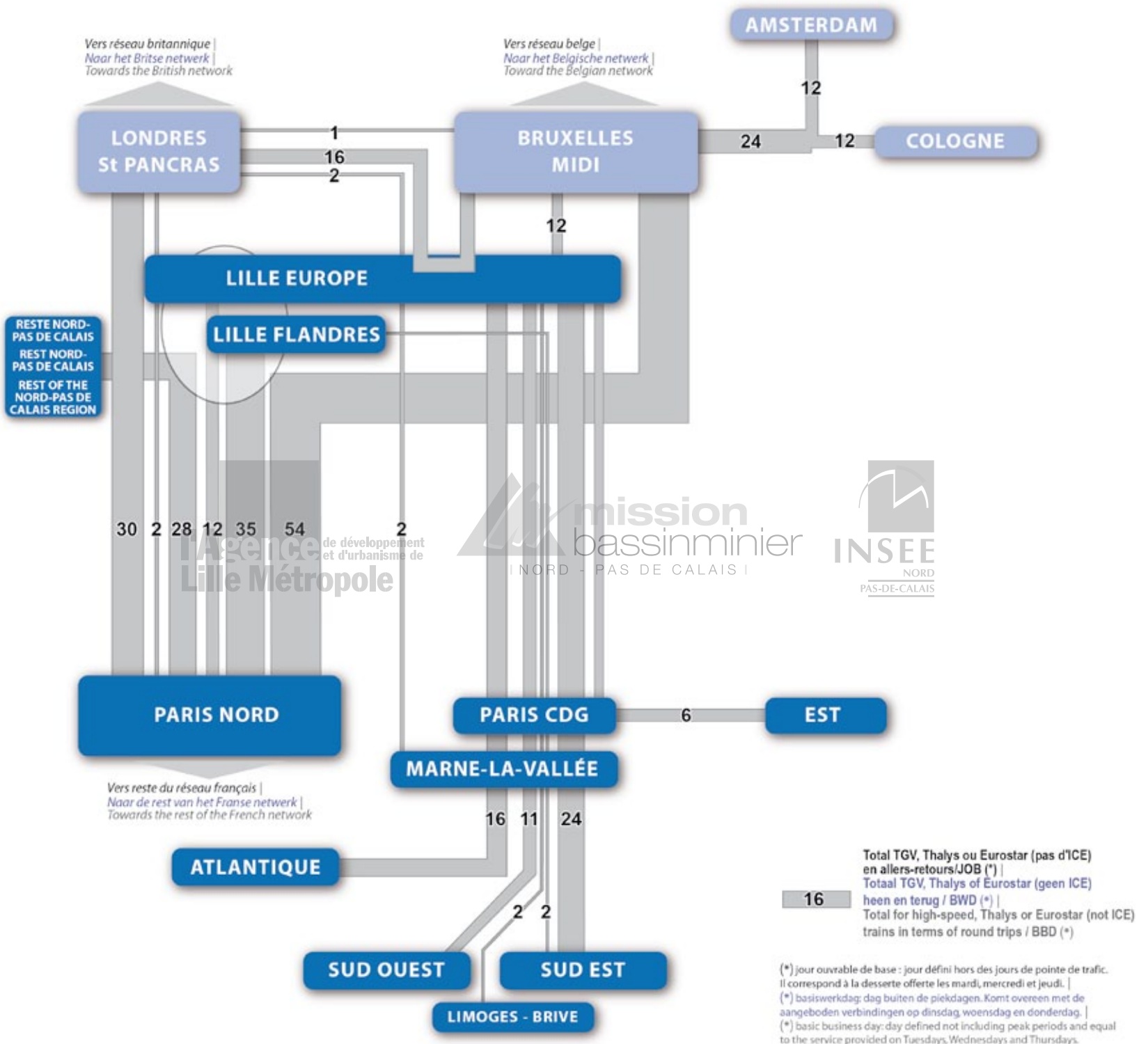
— Les lignes à grande vitesse en 2010 (vitesse 250 km/h et plus) |
 Hogesnelheidslijnen in 2010 (Snelheid 250 km/u en meer) |
 High-speed lines in 2010 (Speed of 250 km/h and over)

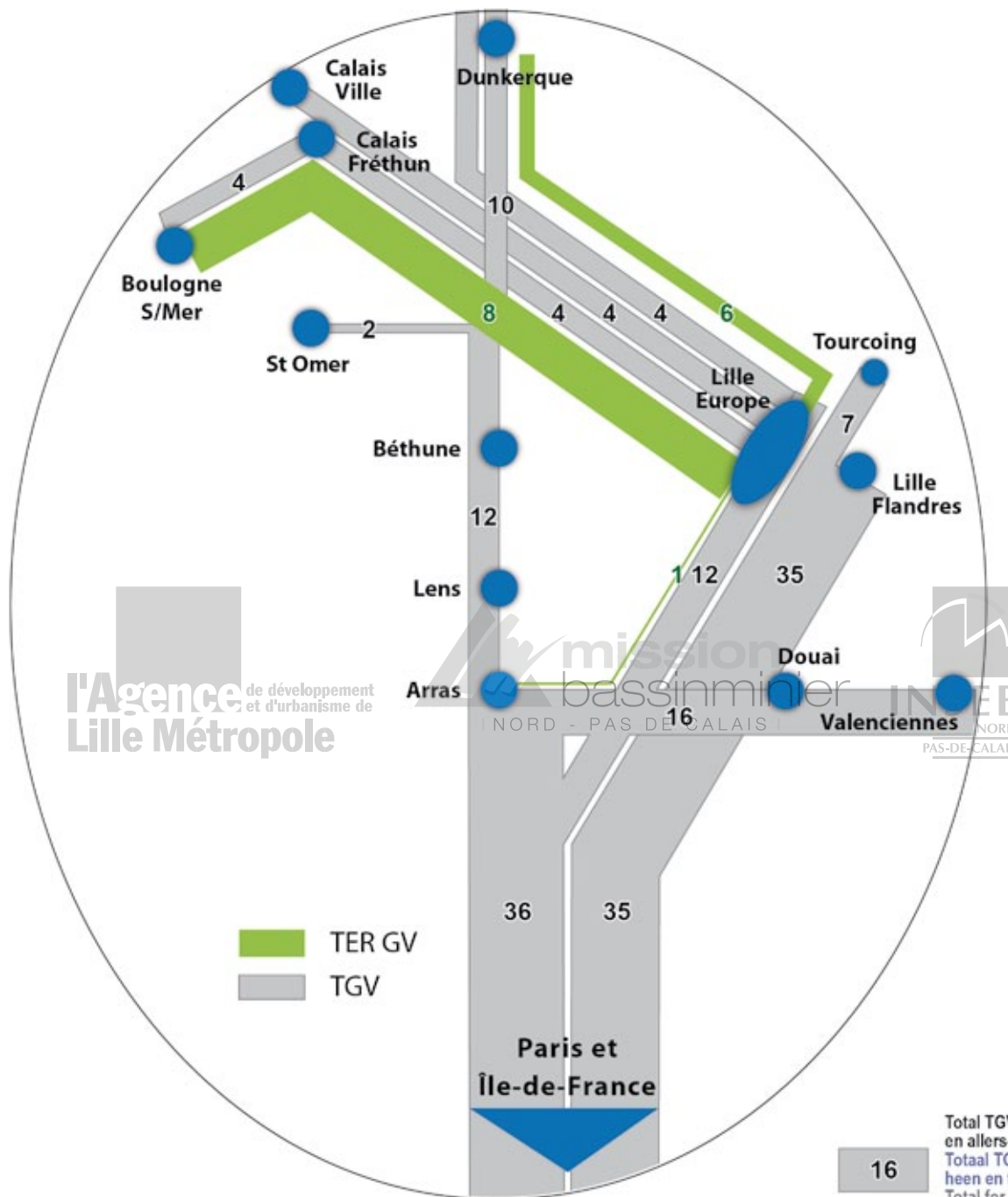
— Autres lignes avec service grande vitesse |
 Andere hogesnelheidslijnen |
 Other lines with a high-speed service

■ Territoire de l'Aire métropolitaine de Lille |
 Grondgebied van Metropolaan Gebied Lille |
 Territory of the Lille Metropolitan Area

..... Les extensions du réseau grande vitesse à l'horizon 2025 |
 Uitbreidingen van het hogesnelheidsnetwerk tegen 2025 |
 Extensions to the high-speed network by 2025

- - - - Limite de pays |
 Beperking per land |
 Country limit





l'Agence de développement
et d'urbanisme de
Lille Métropole

mission bassin minier
NORD - PAS DE CALAIS
INEE
NORD
PAS-DE-CALAIS

TER GV
TGV

16

Total TGV, Thalys ou Eurostar (pas d'ICE)
en allers-retours/JOB (*) |
Totaal TGV, Thalys of Eurostar (geen ICE)
heen en terug / BWD (*) |
Total for high-speed, Thalys or Eurostar (not ICE)
trains in terms of round trips / BBD (*)

(*) jour ouvrable de base : jour défini hors des jours de pointe de trafic.
Il correspond à la desserte offerte les mardi, mercredi et jeudi. |
(*) basiswerkdag: dag buiten de piekdagen. Komt overeen met de
aangeboden verbindingen op dinsdag, woensdag en donderdag. |
(*) basic business day: day defined not including peak periods and equal
to the service provided on Tuesdays, Wednesdays and Thursdays.

L'intermodalité air-fer : un plus pour l'accessibilité métropolitaine lilloise

Lucht-spoor intermodaliteit: een meerwaarde voor de bereikbaarheid van de Rijsselse metropool

Air-rail intermodality: an asset for the LMA's accessibility

L'accès aux liaisons aériennes intra et extra européennes est un accélérateur reconnu de rayonnement des métropoles. Dans ce domaine, l'Aire métropolitaine de Lille bénéficie d'une accessibilité très facile (moins d'une heure au départ de Lille), par des liaisons ferroviaires performantes, aux hubs internationaux de Paris-Charles de Gaulle (près de 58 millions de passagers en 2009) et Brussels Airport (17 millions de passagers en 2009).

L'articulation TGV-Avion via Paris-Charles de Gaulle ou Brussels Airport démultiplie l'accessibilité du territoire. Elle offre une connexion à de nombreuses destinations nationales et internationales avec, pour une trentaine d'entre elles, une possibilité théorique d'aller-retour dans la journée (cf. méthodologie en annexe). Cette offre intermodale est complétée par les liaisons aériennes nationales et internationales de la plate-forme de Lille-Lesquin (1,1 millions de passagers en 2009).

L'accessibilité air-fer de l'AML est encore renforcée par les possibilités d'accès en TGV et Eurostar aux vols intercontinentaux desservant les aéroports d'Amsterdam-Schiphol et de Londres.

De toegankelijkheid van hun luchtverbindingen binnen en buiten Europa geeft grootsteden een sterkere uitstraling. Op dat vlak heeft het Metropolaan Gebied Lille een zeer vlotte bereikbaarheid (minder dan een uur vanaf Lille), via performante spoorwegverbindingen tot de internationale hubs van Paris-Charles de Gaulle (bijna 58 miljoen passagiers in 2009) en Brussels Airport (17 miljoen passagiers in 2009).

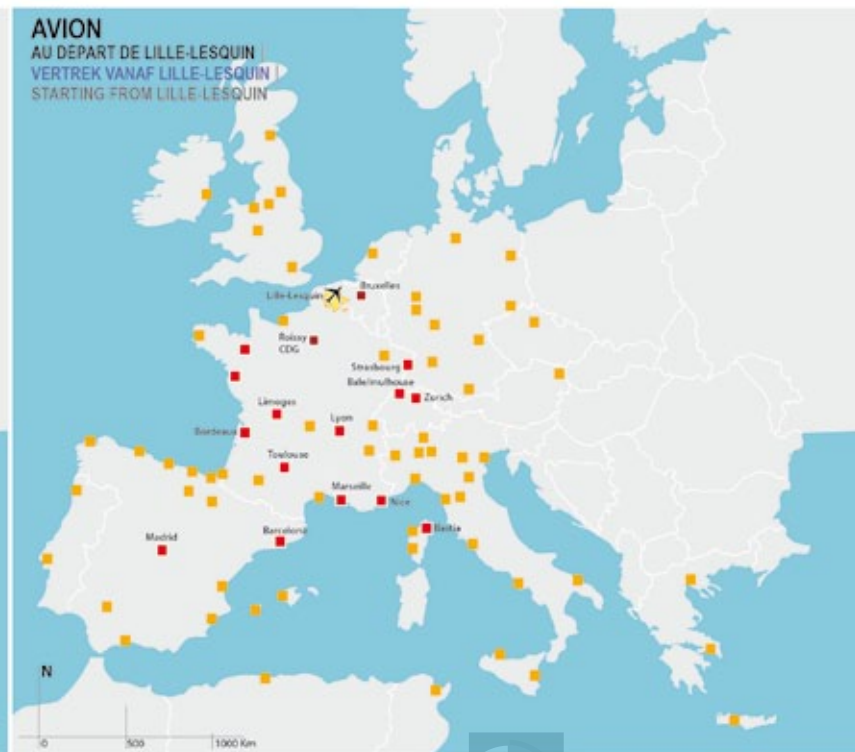
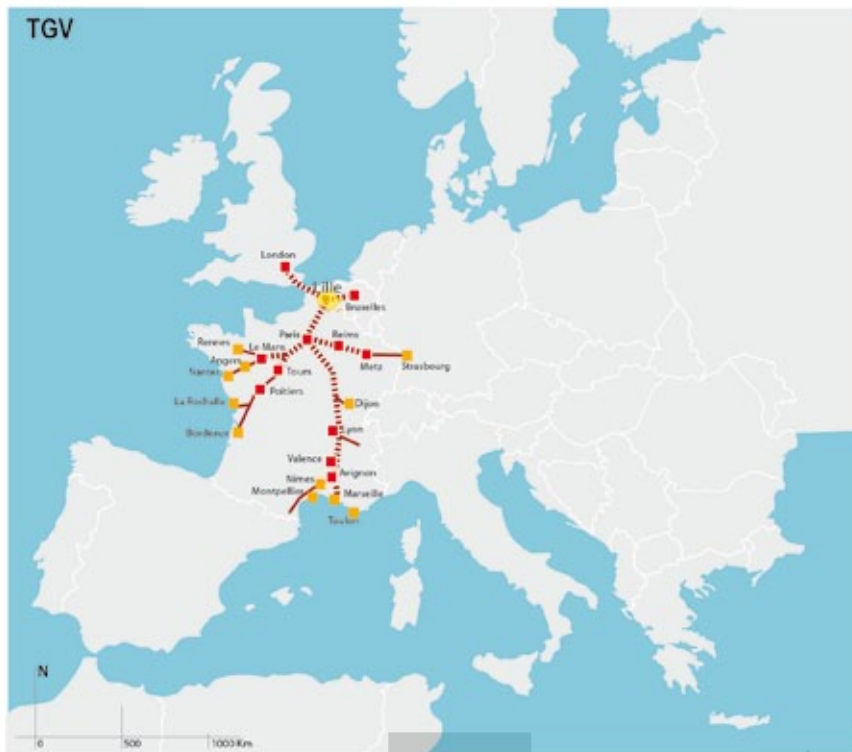
Dankzij de hst-luchtvaart verbinding via Paris-Charles de Gaulle of Brussels Airport is het gebied veel toegankelijker. Deze biedt een platform voor talrijke nationale en internationale bestemmingen waarbij het, althans voor een dertigtal bestemmingen, theoretisch mogelijk is om binnen één dag de heen-en terugreis te maken (cf. methodologie als bijlage). Naast dit intermodaal aanbod zijn er ook nog de nationale en internationale luchtwegverbindingen van het platform Lille-Lesquin (1,1 miljoen passagiers in 2009).

De interactie tussen het spoor en luchtvervoer van het MGL wordt nog versterkt door de aansluitingsmogelijkheden die de hst en Eurostar bieden met de internationale vluchten vanuit de luchthavens van Amsterdam-Schiphol en Londen.

Access to air intra and extra-European connections is an acknowledged tool for accelerating the impact of metropolitan areas. Under this heading the Lille Metropolitan Area enjoys a very high level of accessibility (under an hour from Lille), via the efficient rail connections to the international hubs of Paris-Charles de Gaulle (nearly 58 million passengers in 2009) and Brussels Airport (17 million passengers in 2009).

The high-speed train-plane relationship via Paris-Charles de Gaulle or Brussels Airport improves the area's accessibility, offering a connection to various national and international destinations. Thirty of them theoretically provide the opportunity for a one-day round trip (see methodology in the annex). The finishing touches to this intermodal facility are the national and international flights from the Lille-Lesquin platform (1.1 million passengers in 2009).

The LMA's air and train accessibility is also improved by the opportunities to make use of high-speed train and Eurostar services to reach intercontinental flights serving the Amsterdam-Schiphol and London airports.



mission
basiliminier
Aéroports
Luchthavens
Aurpts
(Lille-Lesquin, Bruxelles Zaventem, Roissy CDG)
INSEE
NORD
PAS-DE-CALAIS

- Ligne ferroviaire à grande vitesse |
Hogesnelheidslijn |
High-speed line
- TGV circulant sur une ligne ferroviaire classique |
TGV die gebruik maakt van een klassieke spoorlijn |
High-speed train travelling on a standard railway line

Mode de calcul : différence entre les premiers départs et les derniers retours |
Berekeningswijze: verschil tussen de eerste heenreizen en laatste terugreizen |
Calculation method: difference between the first departures and the final returns



Destinations accessibles | Bestemming toegankelijk | Accessible destination

- Aller - Retour dans la journée (6h00 passées à destination) |
Heen - Terug tijdens de dag (na 6u00 op de bestemming) |
Round trip during the daytime (past 6h00 at destination)
- Aller - Retour avec nécessité de passer une nuit sur place |
Heen - Terug met een overnachting ter plaatse |
Round trip with the need to stay overnight

Cf. annexes | Cf. Bijlagen | See annexes

Des réseaux routiers proches de la congestion

Wegennetten dichtbij de verkeersknopen

Road networks verging on congestion

L'AML est située à l'intersection de grands corridors autoroutiers européens dont les plus importants relient la Randstad à Paris (E17/A1-A14) et Londres à la Ruhr (E42/A25-A27). Seul axe à orientation nord-sud, l'A1 forme, avec l'E17 (A27/A22) vers Gent et l'E42 (A25) vers Dunkerque, un «Y» qui concentre, aux portes de l'agglomération lilloise, un important volume de trafics (international, national et internes). Ces corridors sont complétés, à l'est du territoire, par l'A2 reliant Paris à Bruxelles et à la dorsale wallonne ainsi que par des axes autoroutiers connectant les différentes agglomérations de l'AML: l'A23 entre Lille et Valenciennes, l'A21 qui traverse le bassin minier ou encore l'A17 qui relie Kortrijk à Tournai et contourne l'agglomération lilloise.

Ce réseau, structurant les déplacements internes au territoire, est fortement sollicité et connaît des phénomènes de congestion sur les axes convergeant vers Lille: sur l'A1 depuis le bassin minier (une moyenne de 102 300 véhicules/jour en 2007 au niveau de Dourges), sur l'A25 depuis Armentières (153 700 véhicules/jour aux abords de Lille) et sur l'A23 depuis Orchies. Chaque jour, 350 400 véhicules¹ entrent et sortent de l'arrondissement de Lille (soit 16% de l'ensemble du trafic de véhicules légers de l'arrondissement en 2007). En croissance de 22% entre 1998 et 2007, ce trafic d'échanges s'effectue majoritairement avec les territoires proches du bassin minier (42%), des deux régions belges (22%) ainsi que de la Flandre

intérieure française (11%). Les échanges entre territoires limitrophes au sein de l'arc sud de l'AML sont également importants. Pour l'agglomération de Lens-Liévin / Hénin-Carvin, ils représentent près de 60% du total des échanges, soit 106 750 véhicules/jour, également répartis entre l'Artois, le Douaisis, et l'Arrageois (33% se faisant avec l'arrondissement de Lille).

Ces chiffres soulignent les relations de proximité qui existent entre les territoires de l'AML et révèlent également une intensification des échanges transfrontaliers au sein de «l'Eurométropole» avec une croissance de 40% des échanges entre 1998 et 2007 (+26% entre l'arrondissement de Lille et Mouscron, +55% avec Courtrai et +66% avec Tournai).

Majoritairement liée aux déplacements domicile-travail, aux affaires professionnelles (42% des échanges en véhicule léger de l'arrondissement de Lille) et à la circulation des marchandises, cette intensité de trafic d'échanges s'explique par la dynamique économique du territoire de l'AML, sa structure multipolaire, et l'importance de l'étalement urbain.

En l'absence de réponse à court terme au problème de congestion du réseau routier, la mise en œuvre de solutions alternatives par le développement des transports collectifs pour la desserte des pôles d'activités ou le développement du covoiturage représente un enjeu majeur.

Het MGL bevindt zich op het kruispunt van grote Europese snelwegen waarvan de belangrijkste Randstad met Parijs (E17 / A1-A14) verbinden en Londen met het Ruhrgebied (E42 / A25-A27). De enige as richting noord-zuid, de A1, vormt, met de E17 (A27 / A22) naar Gent en de E42 (A25) naar Duinkerke, een «Y» waardoor er aan de poorten van de Rijkselse agglomeratie steeds een grote verkeersdrukte heerst (internationaal, nationaal en intern). Voorts is er, ten oosten van het gebied, de A2 van Parijs tot Brussel en tot de Waalse ruggengraat evenals de vele snelwegen die de verschillende agglomeraties van het MGL met elkaar verbinden: de A23 tussen Lille en Valenciennes, de A21 door het mijnbekken of nog de A17 die Kortrijk met Doornik verbindt en de Rijkselse agglomeratie afbakent.

Gezien de vele verplaatsingen binnen het gebied wordt van dit wegennet zeer intens gebruik gemaakt zodat de wegen naar Lille heel vaak overvol zitten: vanaf het mijnbekken op de A1 (een gemiddelde van 102 300 voertuigen / dag in 2007 ter hoogte van Dourges), vanaf Armentières op de A25 (153 700 Voertuigen / dag in de omgeving van Lille) en op de A23 vanaf Orchies. Elke dag rijden er 350 400 voertuigen¹ het arrondissement Lille binnen en buiten (of 16% van het verkeer van lichte voertuigen binnen het arrondissement in 2007). Tussen 1998 en 2007 is het verkeer met 22% toegenomen, hoofdzakelijk in de gebieden dichtbij het mijnbekken (42%), in de twee Belgische regio's (22%) evenals in Houtland (11%). Tevens zijn er talrijke verplaatsingen tussen

1-Source: Enquête Cordon Aire métropolitaine 2007, DREAL Nord-Pas de Calais / CETE Nord Picardie.

1-Bron: Kordononderzoek Metropolitaan Gebied 2007, DREAL Nord-Pas de Calais / CETE Nord Picardie.

de naburige gebieden binnen de Zuidelijke Boog van het MGL. Voor de agglomeratie Lens-Liévin/Hénin-Carvin, is dat bijna 60% van het totaal aantal verplaatsingen, of 106 750 voertuigen/dag, gelijk verdeeld tussen Artois, Douaisis, en Arrageois (33% met het arrondissement Lille).

Deze cijfers tonen de hechte band aan tussen de gebieden van het MGL en wijzen tevens op de intensere grensoverschrijdende uitwisselingen binnen de «Eurometropool»: een groei van 40% tussen 1998 en 2007 (+26% tussen het arrondissement Lille en Mouscron, +55% met Kortrijk en +66% met Doornik).

De toegenomen intensiteit van het wegverkeer, vooral met het woon-werkverkeer, de verplaatsingen voor het beroep (42% van de verplaatsingen met lichte voertuigen in het arrondissement Lille) en het goederenverkeer, is te wijten aan de economische dynamiek van het gebied van het MGL, zijn multipolaire structuur, maar ook aan de stadsuitbreiding.

Bij gebrek aan een oplossing op korte termijn voor de verkeersoverlast, blijft het zoeken naar alternatieven zoals de ontwikkeling van collectief transport naar de activiteitscentra of carpools een belangrijke uitdaging.

The LMA stands at the interface of the major European motorway corridors and the key ones connect Randstad to Paris (E17 / A1-A14) and London to Ruhr (E42 / A25-A27). The only route running from north to south, the A1, together with the E17 (A27 / A22) to Ghent and the E42 (A25) to Dunkirk, forms a «Y» which concentrates a huge volume of international national and internal traffic at the gateways to the Lille metropolitan area. These corridors are completed to the eastern part of the area by the A2 from Paris to Brussels and to the Walloon backbone, and by the motorways linking the various urban districts of the LMA: the A23 between Lille and Valenciennes, the A21 crossing the mining area and the A17 between Kortrijk and Tournai, thus by-passing the Lille urban area.

Providing a structure for travelling patterns within the area, the network is much in demand so suffers from serious congestion on the routes converging on Lille: on the A1 from the Mining area (an average of 102 300 vehicles / day in 2007 at Dourges), on the A25 from Armentières (153 700 vehicles / day around Lille) and on the A23 from Orchies. 350 400 vehicles¹ enter and leave the Lille district every day (accounting for 16% of all light vehicle traffic in the district in 2007). Up 22% between 1998 and 2007, this exchange traffic is mainly focused on neighbouring areas of the mining area (42%), the two Belgian regions (22%) and French Flanders (11%). Exchanges between bordering areas within the LMA's southern Arc are equally important. In the

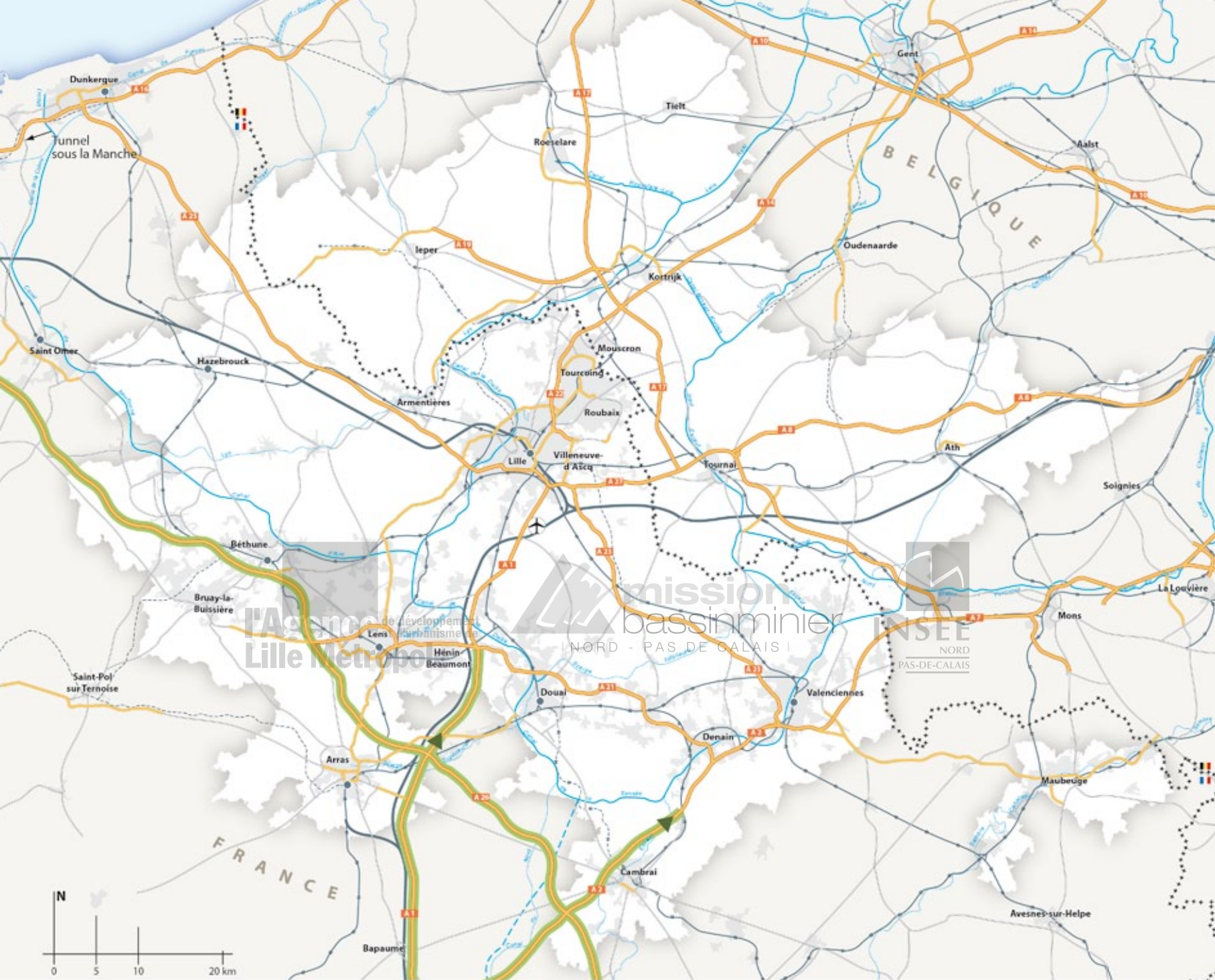
case of the Lens-Liévin / Hénin-Carvin urban area, they account for nearly 60% of all exchanges, or 106 750 vehicles / day, also spread out between Artois, Douaisis, and Arrageois (while 33% are with the district of Lille).

These figures highlight how closely in touch the LMA regions are with each other, while pointing to a higher level of cross-border exchanges within the «Eurometropolis», up 40% between 1998 and 2007 (+26% between the district of Lille and Mouscron, +55% with Courtrai and +66% with Tournai).

Generally related to commuting, business (42% of light vehicle exchanges in the Lille district) and the movement of goods, the high level of exchange traffic is attributed to the economic dynamism of the LMA, its multi-polar structure, together with its significant patterns of urban sprawl.

In the absence of a short-term solution to the road network congestion issue, the authorities are faced with the major challenge of applying alternative options as a result of expanding the public transport system to serve centres of activity or promoting carpooling.

1-Source: Enquête Cordon Aire métropolitaine 2007, DREAL Nord – Pas de Calais / CETE Nord Picardie.



Route | Wegen | Road

- Autoroute | Snelweg | Motorway
- Route 2 x 2 voies | Weg met 2 x 2 rijstroken | Dual carriageway road
- Autre route principale | Andere hoofdweg | Other major road
- Autoroute concédée | Snelweg in concessie | Motorway concession

Fer | Spoorwegen | Rail

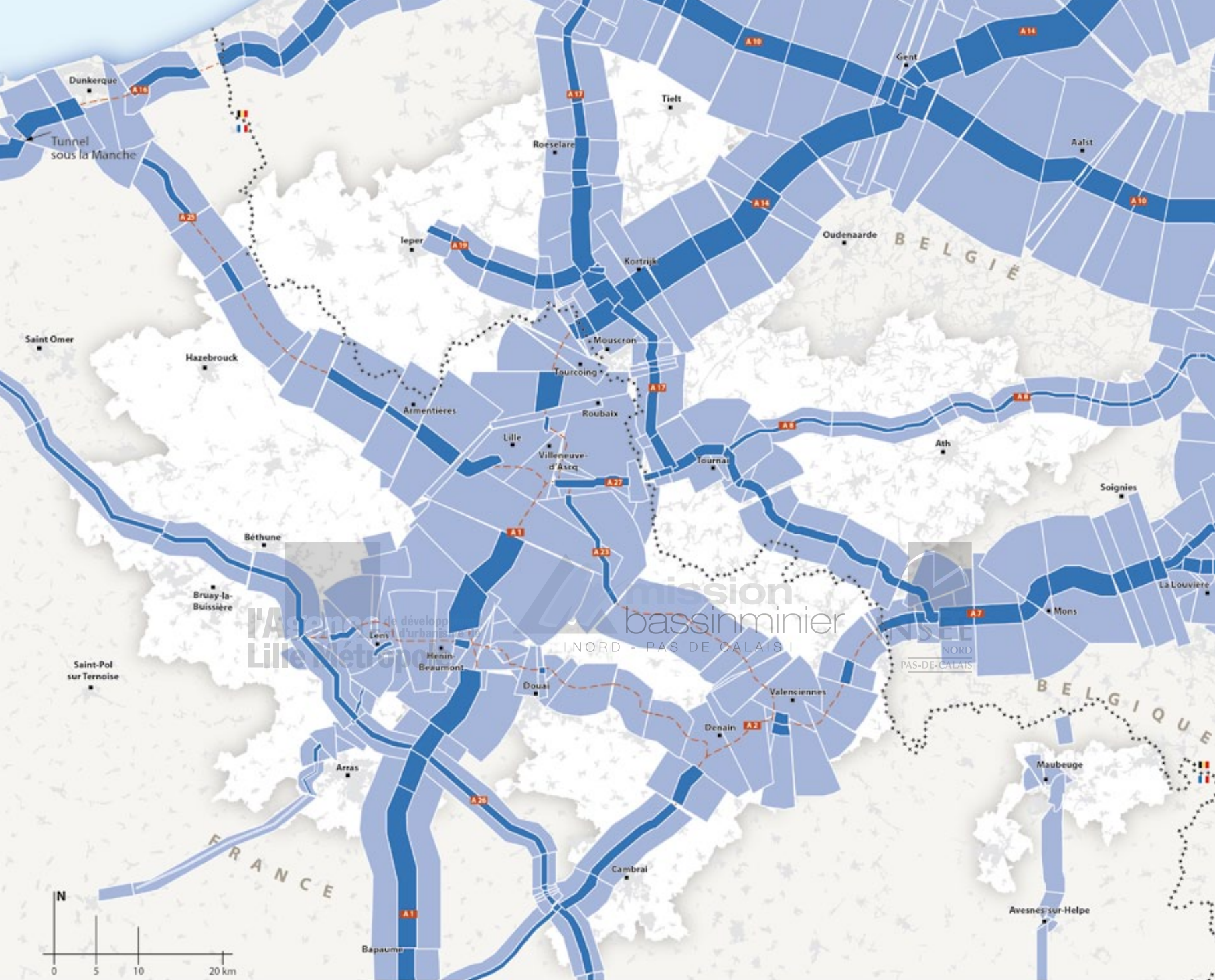
- Ligne à grande vitesse | Hogesnelheidslijn | High-speed line
- 2 voies non électrifiées | 2 niet-geëlectriceerde lijnen | 2 non-electrified lines
- 2 voies électrifiées | 2 geëlectriceerde lijnen | 2 electrified lines
- 1 voie électrifiée | 1 geëlectriceerde lijn | 1 electrified line
- 1 voie non électrifiée | 1 niet-geëlectriceerde lijn | 1 non-electrified line
- Gare desservie par TGV | Station met een hogesnelheidslijn | Station with a high-speed train service
- ▶ Péage | Wegentol | Toll

Fluvial | Waterwegen | Waterway

- Tonnage caractéristique | Tonnenmaat | Characteristic tonnage
- Supérieur à 1000 tonnes | Meer dan 1000 ton | Over 1000 tonnes
 - Inférieur à 1000 tonnes | Minder dan 1000 ton | Below 1000 tonnes
 - Seine-Nord Europe en projet | Seine-Noord-Europa gepland | Seine-Northern Europe planned
 - Canal à grand gabarit (études en cours) | Kanaal met groot gabarriet (studies zijn bezig) | Wide-gauge canal (studies underway)

***** Frontière | Grens | Border

Aéroport | Luchthaven | Airport



Nombre moyen de véhicules par jour (deux sens confondus) |
 Gemiddeld aantal voertuigen per dag (beide richtingen samen) |
 Average number of vehicles per day (both directions together)



- █ Traffic poids lourds (*) |
Zwaar vrachtverkeer (*) |
Heavy vehicle traffic (*)
- █ Traffic tous véhicules (*) |
Verkeer van alle voertuigen (*) |
All vehicle traffic (*)

* Le trafic est le trafic moyen journalier (0 - 24 h) annuel.
 Réseau étudié : autoroutes et anciennes routes nationales en France, rings et autoroutes en Belgique.
 Le trafic poids lourds est inconnu sur certaines sections en France en raison de l'absence de données. (- - -)

* Verkeer is het gemiddeld dagelijks verkeer (0 - 24u) per jaar.
 Onderzoek van het netwerk : van autowegen en oude nationale wegen in Frankrijk en van ringwegen en autowegen in België.
 Zwaar vrachtverkeer is niet bekend op bepaalde wegensecties in Frankrijk wegens het ontbreken van de nodige gegevens. (- - -)

* The traffic is the average daily traffic (0 - 24h) on an annual basis.
 Network studied : motorways and old national roads in France, ring roads and motorways in Belgium.
 Heavy vehicle traffic is unknown for certain sections in France owing to a lack of information. (- - -)

***** Frontière | Grens | Border

D'après l'Atlas transfrontalier, Tome 8,
 Transports et Infrastructures, Région Nord - Pas de Calais
 Direction régionale de l'Équipement Nord - Pas de Calais,
 Direction régionale de l'INSEE Nord - Pas de Calais,
 Région Wallonne - 2008

Sources | Bron | Source :
 F : Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements.
 B : Service public fédéral Mobilité et Transports.

Vers un système de transports collectifs métropolitain ?

Naar een grootstedelijk collectief transportsysteem?

Metropolitan public transport system

L'offre métropolitaine de transports collectifs résulte de l'articulation d'un réseau ferroviaire régional dense, irriguant l'ensemble du territoire et offrant des relations rapides entre les principales villes, avec des réseaux assurant la desserte des agglomérations et des zones périurbaines.

Dans l'Arc sud, une offre nouvelle se met en place avec l'ouverture de lignes de tramway dans le Valenciennois, de bus à haut niveau de service dans le Douaisis et le Val de Sambre et les projets de tramway dans le Béthunois-Bruaysis et le Lensois. Dans la métropole lilloise, l'offre actuelle, structurée par le réseau de métro et de tramway, va être complétée par le renforcement de la capacité du métro, la création de nouvelles lignes de tram-train et la mise en service de nouvelles lignes de bus « liane » à haut niveau de service.

Le renforcement de ces réseaux permet d'apporter des solutions alternatives aux déplacements motorisés dans les agglomérations et d'encourager ainsi le développement d'une mobilité plus durable.

L'accroissement de la qualité de service des transports collectifs métropolitains repose également sur une amélioration des interconnexions entre les réseaux urbains, interurbains, régionaux, français et belges, permettant de tirer parti du cadencement TER qui se met en place.

Encourageant l'intermodalité, la construction de ce maillage associe des politiques engagées, comme l'aménagement des pôles d'échanges ou la tarification combinée, et des réflexions à poursuivre comme celles qui portent sur l'information multimodale ou la création d'un lien rapide entre le bassin minier et la métropole lilloise.

Het grootstedelijk aanbod inzake openbaar vervoer berust op de aansluiting van een dicht regionaal spoorwegennetwerk dat snelle verbindingen tussen de voornaamste steden biedt en het hele grondgebied bestrijkt, op de netwerken die de agglomeraties en de peri-urbane gebieden bedienen.

In de Zuidelijke Boog wordt werk gemaakt van een nieuw aanbod met de openstelling van tramlijnen in de regio rond Valenciennes, BHNS-bussen (bussen met verhoogd serviceniveau) in de streek van Douai en Val de Sambre, en tramprojecten rond Béthune-Bruays en Lens. In de Rijselse metropool wordt het huidige aanbod, dat op het metro- en tramnet gebaseerd is, uitgebreid: de metrocapaciteit wordt verhoogd, er komen nieuwe tram-treinlijnen, en er worden nieuwe BHNS-buslijnen – de zogenaamde LIANE's – in gebruik genomen.

De versterking van deze netwerken biedt alternatieve oplossingen voor het gemotoriseerd vervoer in de agglomeraties en zorgt voor de ontwikkeling van een duurzamer mobiliteit.

De stijgende kwaliteit van de dienstverlening door het grootstedelijk openbaar vervoer is ook te danken aan de verbeterde onderlinge aansluitingen tussen de stedelijke, peri-urbane, regionale, Franse en Belgische netwerken, zodat voordeel kan worden gehaald uit de cadansering van de TER die in gebruik zal worden genomen.

De uitbouw van dit netwerk moedigt de intermodaliteit aan en bouwt zowel voort op de beleidsstrategieën waarvan de uitvoering reeds werd aangevat (zoals de aanleg van overstappolen of het gebruik van combinatietarieven) als op de plannen voor de toekomst (zoals in verband met de multimodale informatie of de aanleg van een snelle verbinding tussen het mijnbekken en de Rijselse metropool).

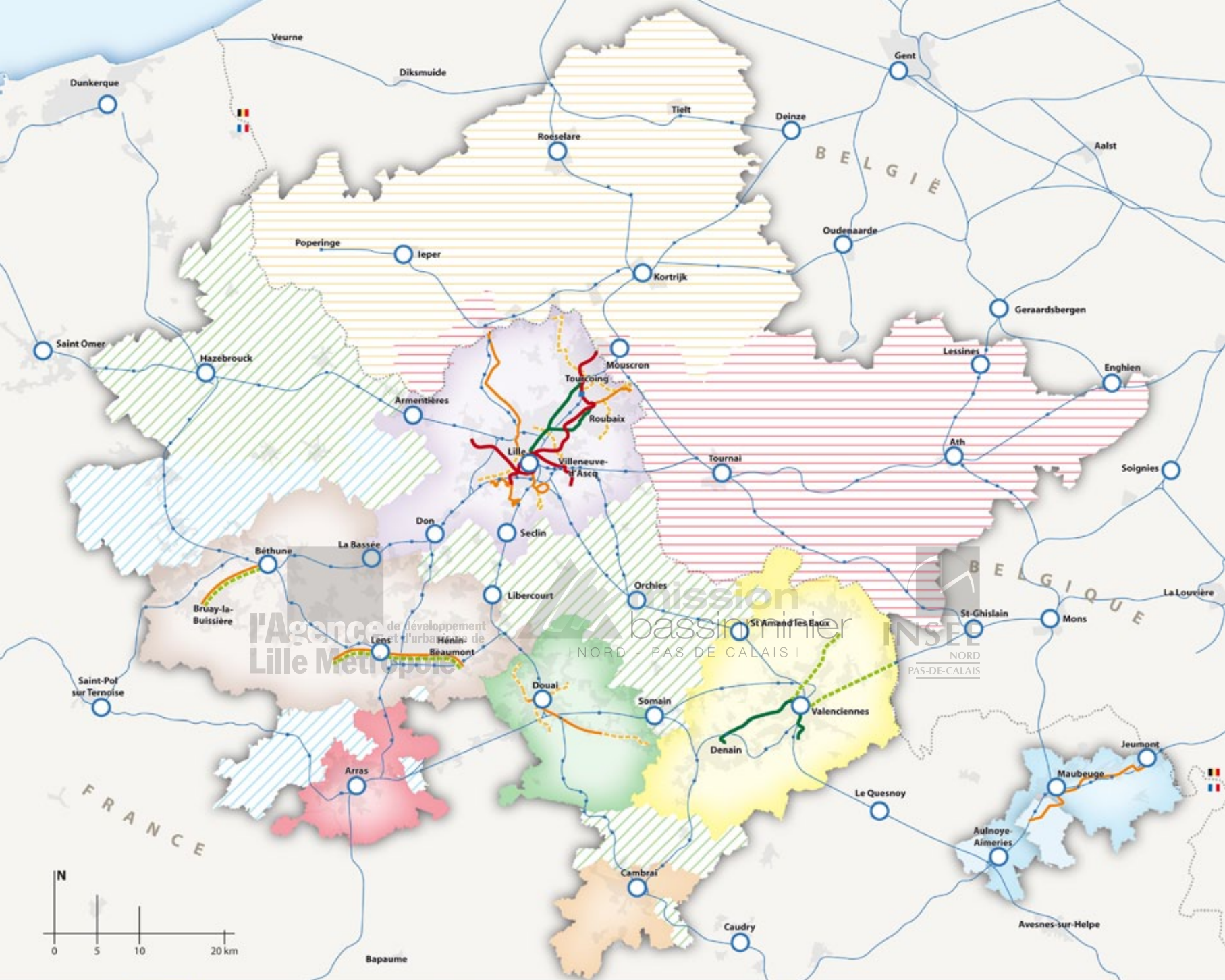
Metropolitan public transport services are the outcome of a process for coordinating a tightly-knit regional rail network, serving the entire area and providing fast connections between the main cities and towns, plus networks catering for urban and peri-urban areas.

A new service is being established in the Southern Arc with the launch of tramlines in Valenciennois, buses with a high service value in Douai area and Val de Sambre and tramline schemes in Béthune, Bruays and Lens areas. Organised on the basis of the metro and tram network, the finishing touches to services in the Lille Metropolitan Area are the consolidation of the metro's capacity, the launch of new tram-train routes and the opening of new «liane» (Line with a high service value) bus routes.

As a result of improving these networks, alternatives will be offered to motorised travel in urban areas, while incentives will be given for the development of a more sustainable system of mobility.

The better metropolitan public transport service will be a reflection of improved interconnections between city, intercity, regional, French and Belgian networks, thereby making it possible to derive benefits from the pace at which the RET is being deployed.

Providing incentives for intermodality, the build-up of this network is focused on ongoing policies, such as the development of hubs or combined prices, and debates to be continued, such as those involving multimodal information or creating a fast connection between the mining area and Lille Metropole.



Voies ferrées | Spoorwegen | Railways

- Réseau TER et SNCB | TER en NMBS-netwerk | TER and SNCB network
- Principales gares d'échanges | Belangrijkste overgangsstations | Key interchange stations
- Gare ou point d'arrêt | Station of halte | Stop-off station or point

Transports en commun "lourds" |

- Openbaar « zwaar » vervoer | "Heavy" public transport systems
- Métro | Metro | Metro
- Tramway existant | Bestaande tramway | Existing tramway
- Tramway en projet | Geplande tram | Planned tramway
- Bus à haut niveau de service existant | Bestaande luxebussen | Existing high-quality bus
- Bus à haut niveau de service en projet | Geplande luxebussen | Planned high-quality bus

- Périmètres de Transports urbains (PTU) | Perimeters van het Stedelijk Vervoer (PTU in Frankrijk) | Urban Transport Areas (PTU)

Réseaux d'autocars |
Netwerk van autobussen |
Coach networks

- Arc-en-Ciel ▶ Nord
- Colvert ▶ Pas-de-Calais
- De Lijn ▶ Flandres
- TEC ▶ Wallonie

----- Frontière | Grens | Border

Sources | Bron | Source:
 Conseil Régional Nord - Pas de Calais,
 SNCB, AOTU,
 PDU, Lille Métropole Communauté urbaine - (2010)

Des atouts logistiques majeurs à valoriser

Herwaardering van belangrijke logistieke troeven

Promoting key logistical assets

Au carrefour de deux des principaux courants d'échanges européens, l'un nord-sud, entre le Benelux, Paris et la Méditerranée, et l'autre est-ouest, entre la Ruhr et l'Angleterre, l'AML constitue une plaque tournante du trafic de marchandises. La bonne intégration du territoire dans les réseaux de transport et ses disponibilités foncières lui permettent de tirer pleinement parti de cette localisation. Elles offrent aux acteurs économiques des possibilités d'implantation bénéficiant d'une très bonne accessibilité aux portes maritimes du Northern Range (Dunkerque, Le Havre, Zeebrugge, Anvers, Rotterdam) et d'un panel de services de transport, par voie d'eau, rail et route, s'appuyant sur un réseau dense de plates-formes multimodales et d'infrastructures.

La valorisation de ces atouts a permis l'émergence d'une filière logistique qui représente un axe de développement majeur pour l'AML. Les actions du pôle d'excellence Euralogistic en Nord-Pas de Calais, du cluster Logistics in Wallonia et le concept Extended Gateway® développé en Flandre illustrent les stratégies régionales visant à conforter le positionnement du territoire et offrir de nouvelles perspectives.

Parmi les sujets d'avenir figurent la mise en réseau des acteurs, la promotion des métiers, le soutien à la recherche et à l'innovation mais aussi une gestion de l'offre foncière intégrant davantage les préoccupations environnementales. Face aux enjeux liés au développement de services multimodaux favorisant le recours aux modes de transport massifiés (fer et voie d'eau), l'arrivée du canal Seine-Nord Europe est sans doute une nouvelle opportunité à saisir.

Op het kruispunt de twee belangrijkste Europese uitwisselingsstromen – een noord / zuid-as tussen de Benelux, Parijs en het Middellandse Zeegebied, en een oost/west-as tussen het Ruhrgebied en Engeland – vormt het MGL een draaischijf voor het goederenverkeer. Door de goede integratie van het gebied binnen de transportnetwerken en de beschikbaarheid van gronden kan het MGL deze ligging ten volle benutten. Economische actoren kunnen er vestigingen inplanten die zeer vlot bereikbaar zijn vanuit de zeehavens van de Northern Range (Dunkerke, Le Havre, Zeebrugge, Antwerpen, Rotterdam) en kunnen rekenen op diverse vervoerswijzen (waterwegen, spoorwegen en autowegen) die op een dicht netwerk van multimodale platformen en infrastructuur steunen.

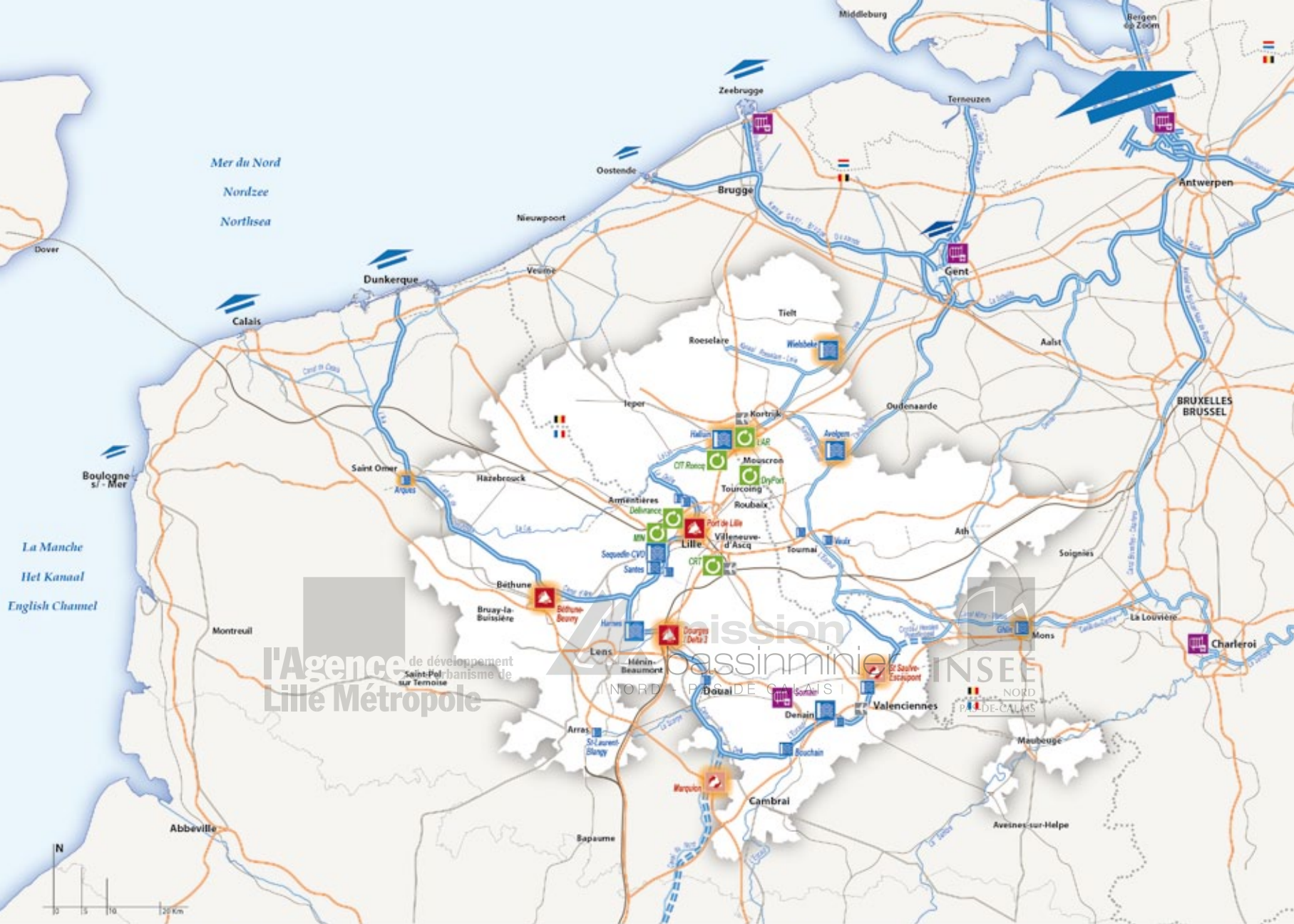
Door de herwaardering van deze troeven ontstond een logistieke keten die een belangrijke ontwikkelingspijler voor het MGL vormt. De initiatieven van de excellentiepool Euralogistic in Nord-Pas de Calais, de cluster Logistics in Wallonia en het concept Extended Gateway® dat in Vlaanderen werd ontwikkeld, tonen de regionale strategieën om de positionering van het grondgebied te versterken en nieuwe perspectieven te bieden.

In de toekomst zal onder meer werk worden gemaakt van een netwerk van actoren, het promoten van beroepen, steun aan onderzoek en innovatie, maar ook een beheer van het grondaanbod waarbij meer rekening wordt gehouden met milieubekommernissen. In het licht van de uitdagingen die aan de uitbouw van multimodale diensten voor het promoten van grootschalige vervoerswijzen (spoor-en waterwegen) verbonden zijn, zal de ingebruikname van het kanaal Seine-Noord Europa ongetwijfeld nieuwe kansen bieden.

At the interface of two of the main European trade flows, the one running north to south between the Benelux countries, Paris and the Mediterranean area, and other going from east to west, between Ruhr and the UK, the LMA is a hub for freight traffic. The area's seamless inclusion in the transport networks and its real estate assets enable it to reap the full benefits of this location. Business operators are offered the opportunity of a site allowing easy access to the Northern Range sea ports (Dunkirk, Le Havre, Zeebrugge, Antwerp, Rotterdam) and an array of waterway, rail and road transport services based on a tightly-knit network of multimodal platforms and infrastructures.

Exploiting these assets has led to the creation of a logistical channel representing a priority development area for the LMA. The activities of the Euralogistic centre of excellence in Nord-Pas de Calais, the Logistics in Wallonia cluster and the Extended Gateway® concept in Flanders underscore the regional strategies seeking to bolster the area's position and offer new opportunities.

Future issues include networking stakeholders, the promotion of professions, support for research and innovation, while managing the real estate on offer, with more attention being paid to environmental concerns. In view of the challenges of developing multimodal services conducive to the use of the public transport system (rail and water), the appearance of the Seine-North Europe canal is undoubtedly a new opportunity to be seized upon.



L'Agence de développement
de Lille Métropole
sur le bassin minier
du Nord-Pas de Calais

Commission
bassin minier
du Nord-Pas de Calais
INSEE

Infrastructures de transport | Transportinfrastructures | Transport infrastructures

- Autoroute | Snelweg | Motorway
- 2X2 voies principale | Hoofdweg met 2 x 2 rijstroken | Dual carriageway roads
- Ligne à grande vitesse | Hogesnelheidslijn | High-speed line
- Voie ferrée | Spoorweg | Railway
- Voie réservée fret | Wegen voor goederenvervoer | Freight lane
- Canal de classe V (1500 à 3200 T) | Kanaal klasse V | Class V canal
- Canal de classe IV (1000 à 1500 T) | Kanaal klasse IV | Class IV canal
- Canal de classe II (400 à 650 T) | Kanaal klasse II | Class II canal
- Canal de classe I (250 à 400 T) | Kanaal klasse I | Class I canal
- Canal non accessible à la navigation de commerce | Kanaal dat niet toegankelijk is voor handelsscheepvaart | Canal inaccessible to merchant shipping
- Canal non navigable | Niet bevaarbaar kanaal | Non-navigable canal
- Projet de canal à grand gabarit | Gepland kanaal met groot gabarriet | Planned wide-gauge canal

Infrastructures logistiques (*) | Logistieke infrastructures | Logistical infrastructures

- Plate-forme trimodale existante / en projet | Bestaand / gepland trimodaal platform | Existing/planned trimodal platform
- Autre plate-forme logistique | Ander logistiek platform | Other logistical platform
- Gare de triage / Gare de formation | Vormingsstation | Marshalling yard
- Port ou quai fluvial | Haven of rivierhaven | River port or quay (+200 000T / 100 000-200 000T / -100 000T)
- Présence d'un terminal container | Beschikbaarheid van een container terminal | Terminal container available
- Port maritime | Zeehaven | Sea port
- Aérogare fret | Luchtvervoerterminal | Air freight terminal
- Frontière | Grens | Border

Sources | Bron | Source:
 nord-logistique.com, le portail de la logistique en Nord - Pas de Calais - 2009
 Observatoire régional du Transport fluvial : Bassin du N-PdC - Rapport annuel 2009
 Carte des voies navigables du Bassin du Nord-Pas de Calais - VNF 2008
 Binnenvaart - Nieuwe Laad-en Logistiek 2010