

## OCBM du Hainaut : document préparatoire au point 4.1.

### Impact sur le bassin du Hainaut du redéploiement de la zone Westhoek au 1<sup>er</sup> janvier 2022

#### 1. Processus de redéploiement de l'offre de transport en commun en Flandre

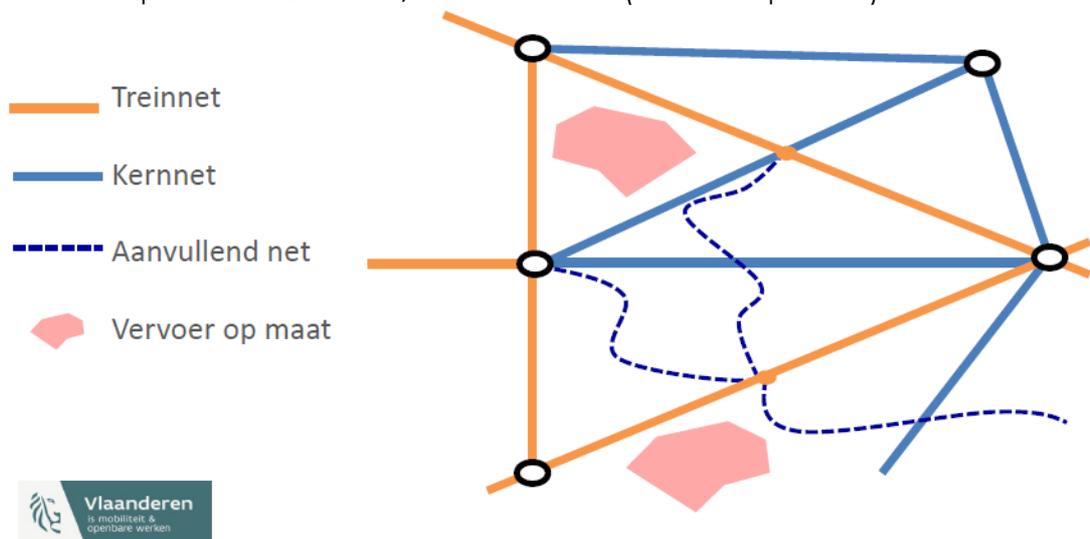
Une décision du gouvernement flamand du 18/12/2015 a instauré le principe du Basisbereikbaarheid (accessibilité de base). Cette accessibilité de base est « le support pour un modèle de transport efficace et attractif en Flandre qui répond de façon optimale à la demande de transport globale et locale ».

Les principes majeurs du Basisbereikbaarheid sont les suivants :

1. Le système de transport doit être fondé sur la demande de mobilité (tout mode tout motif) afin d'être plus efficace ;
2. L'accessibilité et l'intermodalité doivent être améliorées (mais pas uniquement en transport collectif) ;
3. Les coûts de transport public doivent être maîtrisés afin d'en améliorer le taux de couverture et d'en garantir la pérennité à long terme.

Sur cette base, un modèle de transport qualitatif consiste en un modèle de transport intégré (entre les modes), respectant la hiérarchisation suivante :

1. Réseau ferroviaire (Treinnet) ;
2. Réseau principal (Kernnet) ;
3. Réseau secondaire (Aanvullend net) ;
4. Transport à la demande/mobilité locale (Vervoer op maat).



Le Basisbereikbaarheid est progressivement implanté via les Vervoerregio (régions de transport), dont l'organisation et la composition sont les suivantes :

- Organisation
  - Elle agit en tant que conseil : surveiller, guider et évaluer la réalisation de l'accessibilité de base ;
- Composition :
  - gestionnaire de mobilité indépendant (Administration de la Mobilité et des Travaux Public, MOW) ;
  - élus locaux de la région concernée ;
  - opérateurs de transport (De Lijn, SNCB, ...) ;
  - facilitateur de mobilité (MOW).

Quatre régions de transport en Flandre jouxtent le Bassin du Hainaut, les régions de « Westhoek », « Kortrijk », « Vlaamse Ardennen » et « Vlaamse Rand » :



## VERVOERREGIO'S VLAANDEREN



| 15 Vervoerregio's (met aantal gemeenten) |                       |                   |  |
|--|-----------------------|-------------------|--|
| Brugge (9)                               | Aalst (11)            | Mechelen (12)     |  |
| Kortrijk (13)                            | Gent (23)             | Kempen (28)       |  |
| Oostende (9)                             | Vlaamse Ardennen (15) | Vlaamse Rand (33) |  |
| Roeselare (18)                           | Waasland (9)          | Leuven (31)       |  |
| Westhoek (15)                            | Antwerpen (32)        | Limburg (42)      |  |

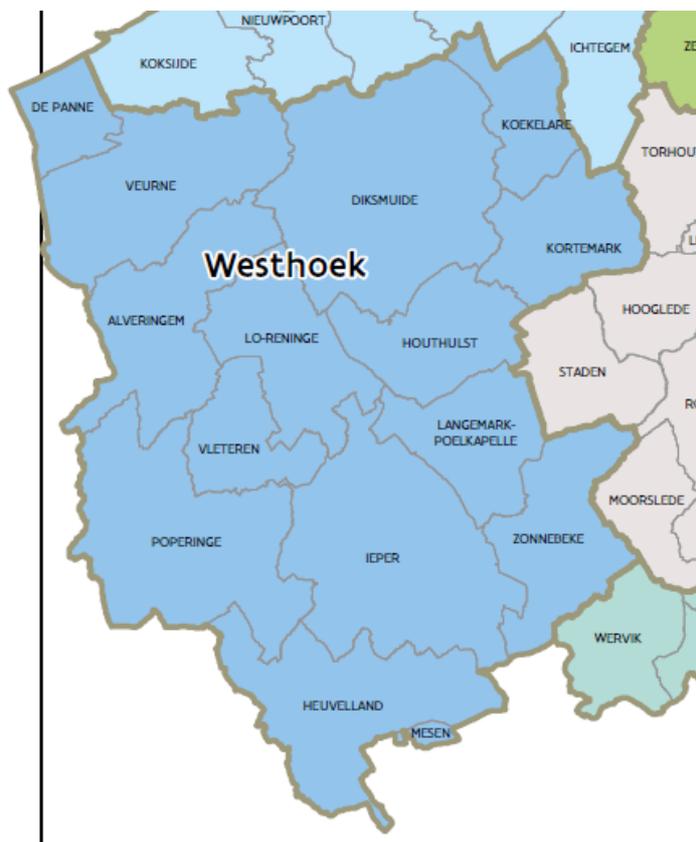
INDELING GOEDGEKEURD DOOR VLAAMSE REGERING  
OP 20 JULI 2018  
GEMEENTEN VANAF 01-01-2019  
DATUM OPMAAK: 20-07-2018

La région de transport du Westhoek a pris contact avec la Wallonie dans le cadre de l'établissement de son plan de transport cible.

<https://www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid/vervoerregios/vervoerregio-westhoek>

## 2. Zone de redéploiement de Limbourg

La Région de transport du Westhoek couvre la zone suivante (14 communes) :



En termes de liaison et de hiérarchisation, le Plan de Transport de la zone est agencé comme suit :



- Kern- en aanvullend net**
- Kernnet
  - Aanvullend net - cadanslijnen
  - Aanvullend net - functionele lijnen

- Mobipunten**
- mobipunt met deelfiets en/of -auto
  - mobipunt zonder deelsystemen
  - mobipunt (flexhalte)



Scenario 3 bis

[www.wallonie.be](http://www.wallonie.be)  
 N° vert : 1718 (informations générales)

### 3. Impacts sur le bassin du Hainaut

Sur base des informations communiquées par le MOW, les projets d'évolution de réseau et leur impact (pour la Wallonie) en termes de niveau de service ont été étudiés et synthétisés ci-dessous.

Pour une meilleure compréhension, voici les définitions des différentes composantes du niveau de service :

- Le nombre de passages : nombre de passages à l'arrêt le plus desservi - somme sur les 2 sens ;
- L'amplitude horaire : écart de temps entre le 1er et le dernier passage ;
- La distribution des passages au cours de la journée : temps d'attente maximal entre 2 passages de bus ;
- La constance temporelle : soit la constance du nombre de passages aux différentes périodes de l'année. Plus celle-ci est élevée, plus le nombre de passages/jour est constant, qu'il s'agisse d'une semaine scolaire, de vacances ou d'un jour de week-end ;
- La constance spatiale : nombre d'itinéraires différents ;
- La vitesse commerciale.

Création de la ligne Ypres – Comines – Armentières :

|                           | Avant | Après                                 |
|---------------------------|-------|---------------------------------------|
| Nombre de passages        | /     | 14 voyages/jour (semaine et week-end) |
| Amplitude horaire         | /     | Toute la journée                      |
| Constance temporelle      | /     | 100 %                                 |
| Constance spatiale        | /     | Pas d'info                            |
| Distribution des passages | /     | 120 min                               |
| Vitesse commerciale       | /     | Pas d'info                            |

Modification de la ligne 72 Ypres-Kemmel-Le Bizet en une ligne d'heures de pointe :

|                           | Avant   | Après                             |
|---------------------------|---|-----------------------------------|
| Nombre de passages        | 14 voyage/jour en semaine, 8 voyages/jour le samedi et 5 voyages/jour le dimanche | >5 voyage/jour (semaine scolaire) |
| Amplitude horaire         | Toute la journée  | Heures de pointe                  |
| Constance temporelle      | 69%   | 39 %                              |
| Distribution des passages | 120min  | Pas d'info                        |
| Constance spatiale        | Pas d'info  | Pas d'info                        |
| Vitesse commerciale       | Pas d'info  | Pas d'info                        |

Modification de la ligne 89 Ypres-Houtem-Comines en une ligne d'heures de pointe:

|                           | <b>Avant</b>                                       | <b>Après</b>                      |
|---------------------------|--|-----------------------------------|
| Nombre de passages        | 16 voyage/jour (semaine), 4 voyages/jour le samedi | >5 voyage/jour (semaine scolaire) |
| Amplitude horaire         | Toute la journée                                   | Heures de pointe                  |
| Constance temporelle      | 40%  | 39 %                              |
| Distribution des passages | 120min   | Pas d'info                        |
| Constance spatiale        | Pas d'info   | Pas d'info                        |
| Vitesse commerciale       | Pas d'info   | Pas d'info                        |

Suppression de la ligne secondaire 43 Ménin – Wervik - Comines :

|                           | <b>Avant</b>   | <b>Après</b> |
|---------------------------|--|--------------|
| Nombre de passages        | 6 voyage/jour en semaine (1 A/R matin, 1 A/R midi, 1 A/R soir) | 0            |
| Amplitude horaire         | 8h   | 0            |
| Constance temporelle      | 39%  | 0            |
| Distribution des passages | 120min   | 0            |
| Constance spatiale        | Pas d'info   | 0            |
| Vitesse commerciale       | Pas d'info   | 0            |

Suppression de l'extension vers Mouscron de la ligne 84 Ypres – Geluwe – Ménin :

|                           | <b>Avant</b>  | <b>Après</b> |
|---------------------------|---|--------------|
| Nombre de passages        | 28 voyage/jour (semaine), 12 voyages/jour le week-end | 0            |
| Amplitude horaire         | Toute la journée                                      | 0            |
| Constance temporelle      | 65% ?   | 0            |
| Distribution des passages | 60min (120min le week-end)                            | 0            |
| Constance spatiale        | Pas d'info  | 0            |
| Vitesse commerciale       | Pas d'info  | 0            |

En conclusion, deux lignes se voient ainsi réduite à une offre scolaire, étant donné l'existence d'une offre ferroviaire et un potentiel faible.  
Une nouvelle ligne transfrontalière avec la France est créée.  
Une ligne secondaire est supprimée, étant donné le potentiel faible.  
L'extension vers Mouscron d'une autre ligne est supprimée, liaison pour laquelle existe une offre TEC.

#### **4. Accord de coopération**

Dans le cadre du dialogue interrégional entre Autorités auquel prend part l'AOT, la question du respect des accords de coopération relatifs aux lignes interrégionales a été abordée.

Il s'agit des accords suivants :

- Accord de coopération entre la Région flamande et la Région wallonne concernant les transports réguliers interrégionaux du 1<sup>er</sup> janvier 1991 ;
- Accord de coopération entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant le transport régulier, de et vers la Région de Bruxelles-Capitale du 17 juin 1991.

Ces accords prévoient des principes principalement en matière de gestion des lignes interrégionales, modification de l'offre et concertation entre l'exploitant principal et l'exploitant secondaire.

Le fait que la Région flamande envisage des suppressions/modifications de lignes interrégionales qui pourraient affecter la Région wallonne nous rappelle l'importance de ces accords et de leur respect ou de leur actualisation. Avant d'envisager ladite actualisation au niveau politique, il importe d'analyser la situation actuelle des services et de la conformité des pratiques au contenu des accords. Des discussions sont en cours entre autorités du transport régionales afin de proposer la refonte de ces accords.

#### **Proposition d'avis de l'Organe :**

**L'Organe prend acte des changements envisagés au réseau de transport en commun flamand de la région de transport de Westhoek.**

**Il demande sa prise en compte dans le cadre de la prochaine étude wallonne de redéploiement concernant la zone urbaine de Mouscron en 2022.**