

OCBM Hainaut du 27 novembre 2025 - Documents préparatoires

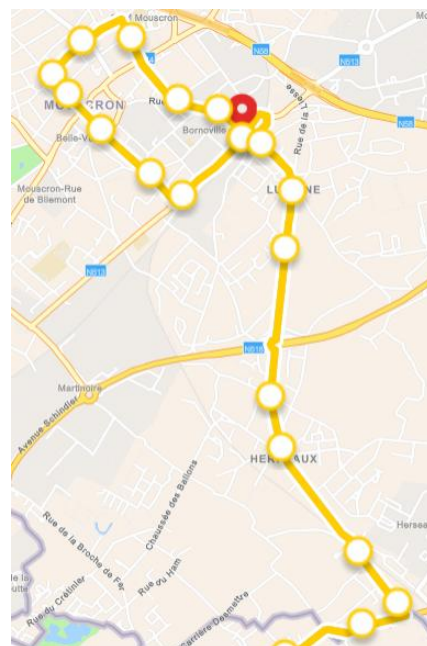
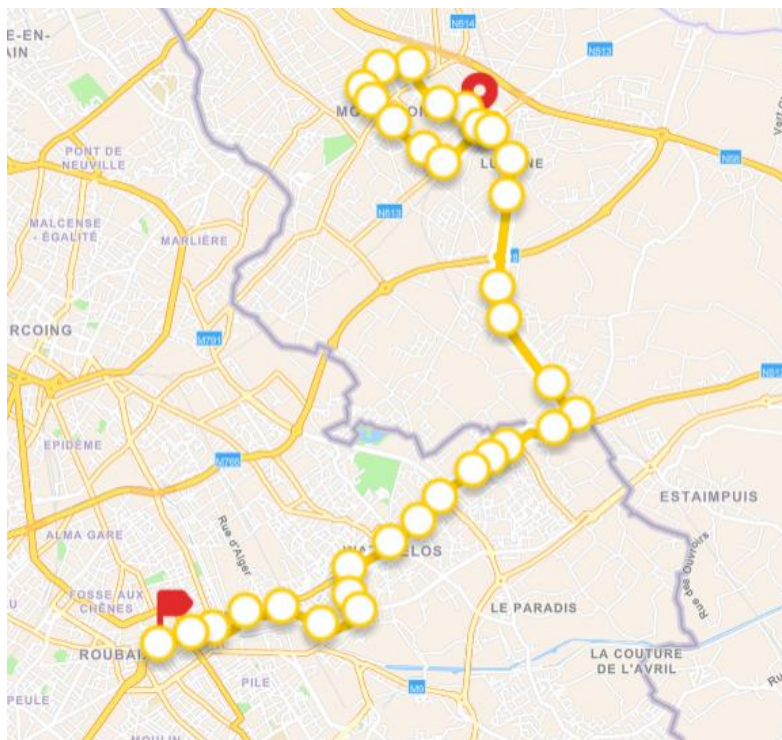
Points 2.3. pour avis : Evaluation de la ligne MWR « Mouscron/Moeskroen – Watrelos – Roubaix » : résultats et plan d’actions

Contexte de l’évaluation

Sur base du processus « Evaluation de l'offre de bus TEC », le SPW MI (Autorité Organisatrice des Transports collectifs et partagés) pilote la réalisation de deux étapes d'évaluation pour chaque ligne de bus créée ou significativement modifiée, en intégrant les parties prenantes concernées. Chaque étape d'évaluation comprend l'établissement d'un plan d'actions. L'objectif de ces évaluations est de s'assurer de la pertinence des offres mises en place et d'identifier les actions nécessaires à l'amélioration de l'attractivité de l'offre sur ces lignes pour contribuer au transfert modal visé par la Wallonie.

L'évaluation de la ligne MWR constitue une exception par rapport au processus décrit ci-dessus. La ligne existe depuis plus de 30 ans et n'a pas connu d'évolution significative de son offre ces dernières années. Compte tenu de son caractère transfrontalier, celle-ci fait l'objet d'un protocole entre autorités française et wallonne dont l'échéance arrive à terme. Dans ce cadre, les deux autorités organisatrices compétentes, à savoir la MEL (Métropole européenne de Lille) et le SPW MI ont réalisé une évaluation de la ligne afin d'apporter les éventuelles modifications nécessaires dans le cadre du renouvellement du protocole.

Description de la ligne et constat de fonctionnement



La ligne est exploitée conjointement par LE TEC et par ILEVIA (Société anonyme apparentée au groupe KEOLIS). L'enveloppe kilométrique annuelle était de 144 463 km, en date du 31 décembre 2024, exploitée à concurrence de 59 % par le TEC et 41% par ILEVIA. Le coût à charge de la Région est d'un peu plus de 350.000 € par an. Le nombre de passages est de 37 par jour en semaine scolaire. L'amplitude s'étend de 6h40 à 20h en semaine et le samedi. Le dimanche et les jours fériés, elle est plus réduite (8h40 à 20h). Dès lors que la ligne MWR relie deux villes importantes et que l'entièreté de son tracé est située dans un continuum urbain, la question de l'amplitude mériterait, dans le cas présent, d'être posée.

Le 3 novembre, un atelier d'évaluation a rassemblé les deux opérateurs et les deux autorités organisatrices afin notamment de confronter des données et d'établir un plan d'actions. Les données à disposition laissent entrevoir une ligne souffrant d'un manque de fréquentation, avec des valeurs très faibles pour les indicateurs V/K (Nombre de validations moyen par kilomètre = 0,64) et V/N (Nombre de validations moyen par passage = 4,61) alors que les comptages côté français étaient plutôt rassurants (nombre de montées moyen par parcours = 45). Préalablement, une réunion bilatérale avait été organisée avec la Ville de Mouscron afin de recueillir les éventuelles doléances de élus locaux et retours de la population.

Côté wallon, les données disponibles s'appuient principalement sur les validations qui ne comptabilisent pas les déplacements transfrontaliers. Celles-ci laissent néanmoins entrevoir une augmentation de la fréquentation de la ligne ces dernières années (+ 38% entre 2018 et 2024 et + 15% entre 2023 et 2024).

Côté français, les données sont bien plus complètes mais datent de 2022. Elles s'appuient sur une campagne de comptages des montées et descentes sur l'ensemble des parcours et à chaque arrêt, ceci pour une journée ouvrable moyenne. Sont donc également comptabilisés les usagers qui fraudent notamment pour ne pas payer le titre de transport transfrontalier (en combinant les deux titres nationaux).

Ces comptages précis semblent corroborer les données de validation du TEC et montrent que :

- 27 % des usagers se déplacent uniquement sur la partie de la ligne située en Belgique ;
- 28 % des voyages concernent uniquement la partie de la ligne en territoire français ;
- 45 % des usagers effectuent un déplacement entre les deux pays. Avec un tel pourcentage, le caractère transfrontalier de la ligne n'est pas remis en question.

Les analyses de données réalisées tant par ILEVIA que par LE TEC montrent que la ligne est majoritairement fréquentée par un public jeune, en âge de scolarité. C'est perceptible à travers les différentes catégories d'abonnements, la forte chute de la fréquentation durant les deux mois de vacances estivales et les différents pics de fréquentation au cours de la journée. Ceux-ci correspondent davantage aux heures d'ouvertures et de sorties des écoles qu'au rythme des travailleurs.

Enfin, on retiendra que les arrêts les plus fréquentés sont situés aux deux extrémités de la ligne, à savoir la gare de Mouscron et celle de Roubaix Eurotéléport (station de métro et point de départ du réseau tram).

Plusieurs enjeux ont émergé des discussions qui ont suivi les analyses présentées par les deux opérateurs de transport public. Il s'agit des questions suivantes :

1. Les horaires et le minutage (adaptation des horaires en fonction des temps de parcours réels) ;
2. L'itinéraire de la ligne au centre de Mouscron ;
3. L'amplitude, relativement faible ;
4. La tarification transfrontalière ;
5. Les correspondances avec les autres modes de transport public.

Le premier enjeu s'appuie sur des constats formulés par l'AOT à savoir des retards importants sur certains parcours constatés lors de l'inspection de la ligne et une multiplication du nombre d'horaires différents entraînant une complexification de la lecture de l'offre par l'usager. En tout, sept horaires différents sont proposés alors que certains sont identiques et que les variations sont parfois minimales. Concernant les retards, ceux-ci seraient liés à des travaux et sont donc temporaires. Néanmoins, les opérateurs s'accordent sur la nécessité de maintenir les temps de parcours actuels à court terme et éventuellement, les revoir lors d'une prochaine attribution de concession si des véhicules électriques sont déployés. Une simplification des différents horaires sera étudiée, pour une meilleure lisibilité de l'offre et de « l'expérience-client ».

Le second enjeu concerne l'itinéraire au centre de Mouscron modifié suite à des travaux de réaménagement de voiries. Le nouvel itinéraire doit désormais être acté et l'information aux voyageurs adaptée en conséquence, notamment du côté français.

Le troisième enjeu a pour objet l'amplitude horaire, que l'on pourrait juger faible, principalement en début de soirée. L'élément principal qui plaide en faveur de son élargissement est le caractère urbain de la ligne et le fait qu'elle relie deux villes importantes, proches l'une de l'autre. Indépendamment des questions budgétaires, les arguments en défaveur sont :

- La vocation avant tout scolaire de la ligne ;
- Une sous-fréquentation relevée sur les derniers parcours (charges à bord variant entre une et sept personnes au maximum) ;
- La présence d'autres lignes de bus sur le tracé de la ligne MWR qui disposent d'une amplitude plus large en soirée. Côté wallon, il s'agit des lignes 1 et 2 qui relient Tournai et Mouscron, dont les tracés épousent partiellement celui de la ligne MWR (arrêts Luigne Eglise St-Amand et Herseaux Place desservi jusqu'à 21h30 dans les deux directions, en semaine) ;
- La présence d'une offre ferroviaire TER reliant en 10 minutes Mouscron et Roubaix (en semaine, le dernier train au départ de Mouscron est à 21h30 et de Roubaix à 22h19) ;
- La présence également d'une offre IC reliant Herseaux et Mouscron jusqu'à 22 h.

Pour ce troisième enjeu, le *statu quo* a donc été privilégié par les différentes parties.

Le quatrième enjeu concerne la tarification transfrontalière. Celle-ci est relativement complexe (prix différent si une correspondance sur le réseau du TEC ou d'ILEVIA est effectuée ou non, billets uniquement en vente sur le site d'ILEVIA, abonnement

uniquement hebdomadaire). Par ailleurs, les déplacements transfrontaliers font l'objet d'une certaine fraude, raison pour laquelle la ligne est une des plus contrôlées du secteur.

Le dernier enjeu concerne les correspondances avec d'autres moyens de transports publics. A l'extrémité de la ligne côté Roubaix (arrêt Eurotéléport), l'organisation de correspondances est naturelle compte tenu de la fréquence très élevée de la ligne 2 de métro (en semaine et en heure creuse : un passage par sens toutes les 3 minutes) et de la ligne R de tram (en semaine : un départ toutes les 8 à 10 minutes).

Toutefois à l'autre extrémité de la ligne, au niveau de la gare de Mouscron, la question mériterait d'être posée au vu de la part des titres combinés SNCB répertoriés dans les analyses du TEC (6%) et des travaux de réaménagement des abords de la gare, réalisés dernièrement avec pour objectif d'améliorer l'intermodalité. Le point sera traité dans le cadre du travail que mènent actuellement l'AOT et LE TEC sur les correspondances bus-trains.

Plan d'actions

Sur base des éléments mis en avant à travers le diagnostic et des enjeux identifiés, découle une proposition de plan d'actions qui, au regard d'autres lignes évaluées, reste relativement simple.

ACTION	Acteur(s)	Échéance	Précisions
Mise à jour et renouvellement du protocole	MEL-AOT	Fin 2025	
Simplification des horaires	TEC-ILEVIA	2026-27	
Officialisation de l'itinéraire au centre de Mouscron	TEC-ILEVIA	2026	Information vis-à-vis des usagers
Amélioration de la tarification transfrontalière	TEC-ILEVIA MEL-AOT	2026-27	Poursuite des discussions
Analyse du potentiel de correspondance bus-trains en gare de Mouscron	AOT	Fin 2025	

Proposition d'avis de l'Organe :

L'Organe prend acte des résultats de l'évaluation de la ligne MWR et émet un avis favorable sur le plan d'actions qui en découle.

L'Organe soutient le renouvellement du protocole entre autorités organisatrices en vue de maintenir l'offre transfrontalière par bus entre Mouscron, Wattrelos et Roubaix.