

Flandria Rhei
TRANSMOBIL

Avec le soutien du Fonds européen de développement régional
 Met steun van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling

Circulez malin au-delà de la frontière



FICHES analyse
 Grensoverschrijdende analyse

FICHES analyse
 Analyse transfrontalière



Nood aan een grensoverschrijdend kennisplatform mobiliteit

La nécessité d'un pôle transfrontalier sur la mobilité

Zou iemand die niet vertrouwd is met de streek op het eerste gezicht vermoeden dat er een grens is tussen Hondshoote en Leisele? **Hetzelfde vlakke land, dezelfde wind en dezelfde Vlaamse plaatsnamen. En toch, wie per bus of trein naar de andere kant wil reizen, zal snel beseffen dat er een grens is ...**

Maar de grens is ook en vooral een barrière in onze kennis van het gebied. Zelfs de kennis van mobiliteitspecialisten is over het algemeen beperkt tot het land waar zij werken en reikt niet verder dan de grens. Welke Franse deskundige kent het Vlaamse decreet 'Basisbereikbaarheid', wie kent in België het concept van een 'Autorité Organisatrice de la Mobilité'? Tot overmaat van ramp zijn de beschikbare gegevens ofwel beperkt tot de grens ofwel moeilijk te vergelijken. De manier waarop het aantal treinreizigers wordt geteld, verschilt bijvoorbeeld sterk tussen Frankrijk en België.

*Qui, pas familier avec la région, soupçonnerait à première vue la présence d'une frontière entre Hondshoote et Leisele? **Le même plat pays, le même vent et les mêmes toponymes flamands. Et pourtant, qui veut se déplacer de l'autre côté en bus ou en train, se rendra vite compte de l'existence d'une frontière ...***

Mais la frontière est aussi et surtout une barrière dans nos connaissances. Même les connaissances des spécialistes de la mobilité se limitent généralement au pays dans lequel ils travaillent et ne vont pas au-delà de la frontière. Quel expert français est au courant du décret flamand « Basisbereikbaarheid », qui en Belgique connaît la notion d'Autorité organisatrice de la mobilité ? Et pour ne rien faciliter, les données disponibles sont soit limitées à la frontière, soit difficilement comparables. Par exemple, la manière de compter le nombre de voyageurs en train diffère fortement entre la France et la Belgique.

Informatiefiches over de grensoverschrijdende mobiliteit

Fiches synthétiques sur la mobilité transfrontalière

In deze publicatie vindt u beknopte informatiefiches over de grensoverschrijdende mobiliteit:

- Enerzijds met een **beschrijving van de aanwezige uitrusting per VERVOERSMODUS**
 - TREIN : een beschrijvende fiche per station
 - BUS : een beschrijvende fiche per hub
 - CARPOOL : een fiche per uitgeruste carpoolparking
- Anderzijds met informatie over van de **beschikbare gegevens over VERPLAATSINGSGEDRAG**
 - Organisatie van de grensoverschrijdende mobiliteit
 - Enquête verplaatsingsgedrag Flandre-Dunkerque
 - Woon-werk verplaatsingen (franse gegevens, belgische gegevens)
 - Verkeersstromen: grensoverschrijdende snelweg E40 (B) - A16 (F) en structurerend wegennet

Dans cette publication, vous pourrez découvrir des fiches synthétiques sur la mobilité transfrontalière :

- A travers le **descriptif d'équipements par MODES DE DEPLACEMENTS**
 - TRAIN : une fiche descriptive pour chaque gare
 - BUS : une fiche descriptive pour chaque hub
 - COVOITURAGE : une fiche par aire de covoiturage aménagée
- A travers les **données disponibles sur les USAGES**
 - Organisation de la mobilité transfrontalière
 - Enquête déplacements Flandre-Dunkerque
 - Déplacements domicile-travail (données françaises, données belges)
 - Flux routiers : autoroute transfrontalière E40 (B) - A16 (F) et routes structurantes

Overzicht en index van de fiches

Aperçu et index des fiches

1. FICHES - aanwezige uitrusting per VERVOERSMODUS / Equipements par MODES DE DEPLACEMENT

1.1 fiches - TREIN / TRAIN

Arnèke, Bailleul, Bergues, Bourbourg, Cassel (Bavinchove), Coudekerque, De Panne, Diksmuide, Dunkerque, Ebblinghem, Esquelbecq, Grande Synthe, Gravelines, Hazebrouck, Ieper, Koksijde, Kortemark, Nieppe, Poperinge, Renescure, Steenbecque, Strazeele, Thiennes, Veurne, Watten (Eperlecques)

1.2 fiches - BUS / BUS

Bergues – arrêt 'plateforme d'échanges', Hub d'Esquelbecq – arrêt 'Gare', Hub de Watten-Eperlecques – arrêt 'Intersection gare', Hub de Hondshoote – arrêt 'Place du Général de Gaule', Hub de Hazebrouck – arrêt 'Gare SNCF', Hub de Bailleul – arrêt 'Gare SNCF', Hub de Nieppe – arrêt 'Gare', Hub de Cassel – arrêt 'Gare', De Panne, Poperinge, Koksijde, Veurne, Kortemark, Klerken (Houthulst), Krombeke (Poperinge), Oostvleteren (Vleteren), Ieper

1.3 fiches - CARPOOLPARKINGS / AIRES DE COVOITURAGE

Dunkerque - Petite Synthe, Herzeele - Wormhout (2 sites), Quaëdypre, Méteren – Haeghe Doorne (2 sites), Veurne E40, Veurne N39, Nieuwpoort

2. FICHES - beschikbare gegevens over VERPLAATSINGSGEDRAG / données disponibles sur les USAGES

2.1 fiche - organisatie van de grensoverschrijdende mobiliteit / organisation de la mobilité transfrontalière

2.2 fiche - enquête verplaatsingsgedrag inwoners CUD Flandre-Dunkerque / enquête déplacements résidents CUD Flandre-Dunkerque - Agur

2.3 fiche - woon-werk verplaatsingen (franse gegevens) / déplacements domicile-travail (données françaises) - AUD

2.4 fiche - woon-werk verplaatsingen (belgische gegevens) / déplacements domicile-travail (données belges) - WVI

2.5 fiche - verkeersstromen: grensoverschrijdende snelweg E40 (B) - A16 (F) en structurerend wegennet / flux routiers : autoroute transfrontalière E40 (B) - A16 (F) et routes structurantes - WVI

Flandria Rhei
TRANSMOBIL

Avec le soutien du Fonds européen de développement régional
 Met steun van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling

Circulez malin au-delà de la frontière



1. FICHES

Aanwezige uitrusting per VERVOERSMODUS
Equipements par MODES DE DEPLACEMENT



Flandria Rhei
TRANSMOBIL

Avec le soutien du Fonds européen de développement régional
 Met steun van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling

Circulez malin au-delà de la frontière



1. FICHES

Aanwezige uitrusting per VERVOERSMODUS Equipements par MODES DE DEPLACEMENT

1.1 fiches

Trein

Train





INFORMATIONS GÉNÉRALES ALGEMENE INFORMATIE

LOCALISATION / LIGGING :

- Gare / Station
- Voie ferrée / Spoor
- Ligne LGV / HST-lijn
- Périmètre du projet Transmobi
 Projectgebied Transmobi

Sources / Bronnen : Carte des transports public du GECT Janvier 2014
 Mailles / Niveau : commune (F) - commune (B) / gemeente (F) - gemeente (B)
 Realisation / Realisatie : AGUR - 10/2018

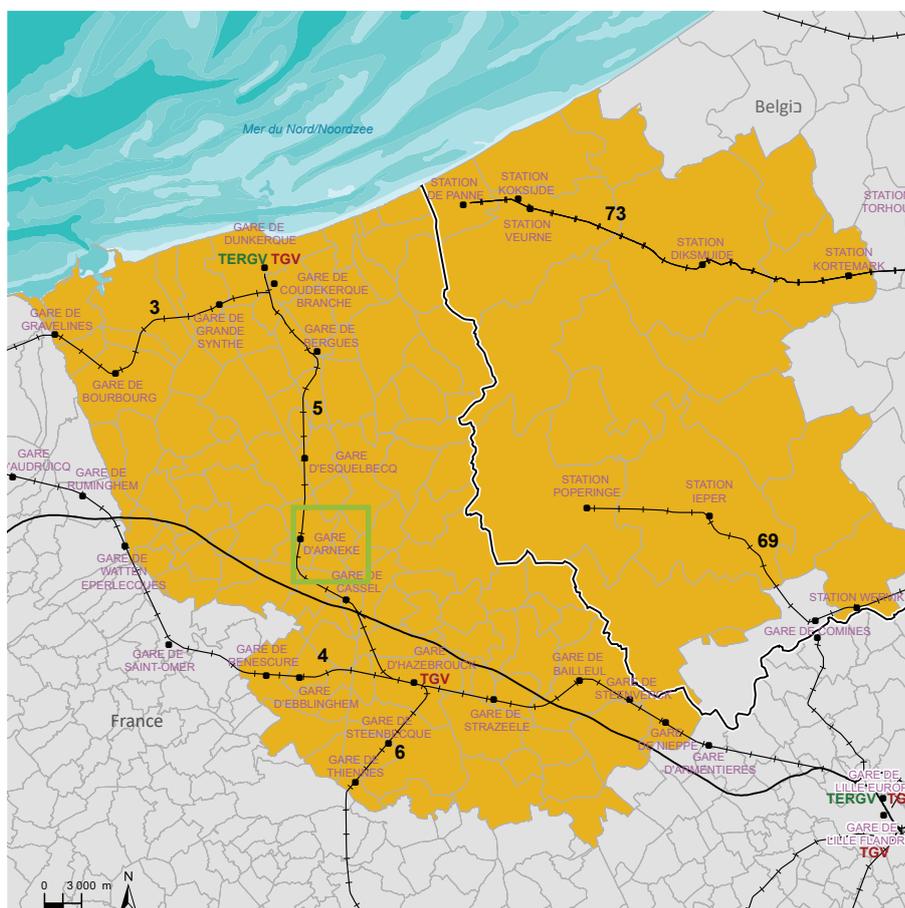
DESSERTE EN TRAIN / BEDIENING PER TREIN :

47



TRAINS - TREINEN
 / JOUR - DAG

LIGNE 5 DUNKERQUE / LILLE



HORAIRES DIENSTREGELING

AMPLITUDES DE DESSERTE / AMPLITUDE VAN DE BEDIENING :



* Note : Ce schéma indique synthétiquement le premier train direct du matin et le dernier train direct du soir permettant de rejoindre les principales destinations de la gare. L'heure indiquée correspond à celle en gare de destination le matin (ex : heure d'arrivée à Lille) et à celle en gare de départ le soir (ex : heure de départ de Lille).

EXEMPLES DE TEMPS DE PARCOURS / VOORBEELD REISTIJD :



FRÉQUENTATION AANTAL REIZIGERS

NOMRE DE MONTÉES PAR JOUR / OPSTAPPERS PER DAG :



* Note : Le nombre de montées par jour est l'unique indicateur de fréquentation comparable entre la France et la Belgique. Cependant, la méthode peut varier entre les deux pays. En France, il s'agit d'une campagne de comptage pour un mardi (jour ouvrable de base). En Belgique, ces comptages résultent d'une courte observation dans le temps (en octobre). Les chiffres ne permettent pas de faire la distinction entre les voyageurs qui se rendent à la gare et les voyageurs en correspondance (comptés donc 2 fois). Ces méthodes donnent lieu à une inévitable marge d'erreur, parfois significative.





INFORMATIONS GÉNÉRALES ALGEMENE INFORMATIE

LOCALISATION / LIGGING :

- Gare / Station
- Voie ferrée / Spoor
- Ligne LGV / HST-lijn
- Périmètre du projet Transmobi
Projectgebied Transmobi

Sources / Bronnen : Carte des transports public du GECT Janvier 2014
 Mailles / Niveau : commune (F) - commune (B) / gemeente (F) - gemeente (B)
 Realisation / Realisatie : AGUR - 10/2018

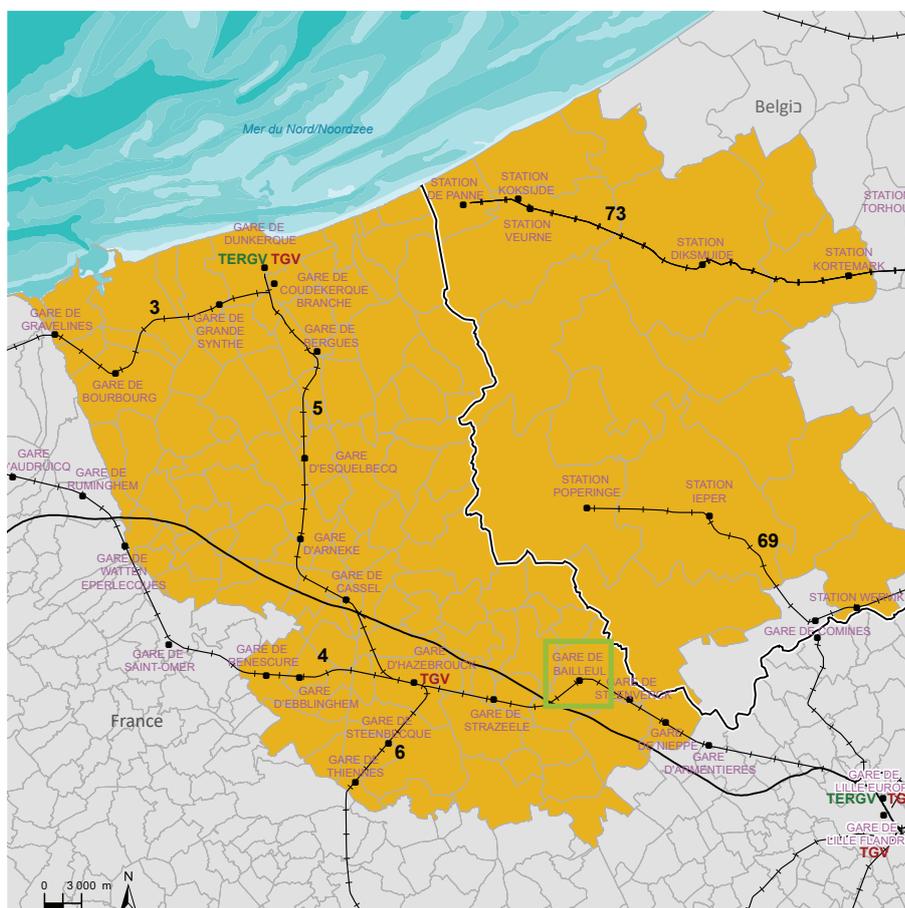
DESSERTE EN TRAIN / BEDIENING PER TREIN :

59



TRAINS - TREIN
/ JOUR - DAG

LIGNE 4 CALAIS / LILLE
LIGNE 5 DUNKERQUE / LILLE



FICHE GARE / STATIONS FICHE : BAILLEUL

ACCESSIBILITÉ BEREIKBAARHEID

> VÉLO / FIETS :

18



OVERDEKTE
FIETSENSTALLING



Plusieurs aménagements cyclables desservent le parvis de la gare (zone 30, double-sens cyclable, etc.)

> ACCÈS VOITURE / TOEGANKELIJKHEID AUTO :

359



PLACES DE PARKING
DONT 10 PMR ET 2 VE *
RÉPARTIES SUR 4 PARKINGS

18



EMPLACEMENTS
DÉPOSE-MINUTE
ET 3 TAXIS

* Note : «PMR» = emplacement pour Personne à Mobilité Réduite /
VE = emplacement pour Véhicule Electrique

> BUS :

4



LIGNES
DE BUS

RÉSEAU ARC-EN-CIEL :

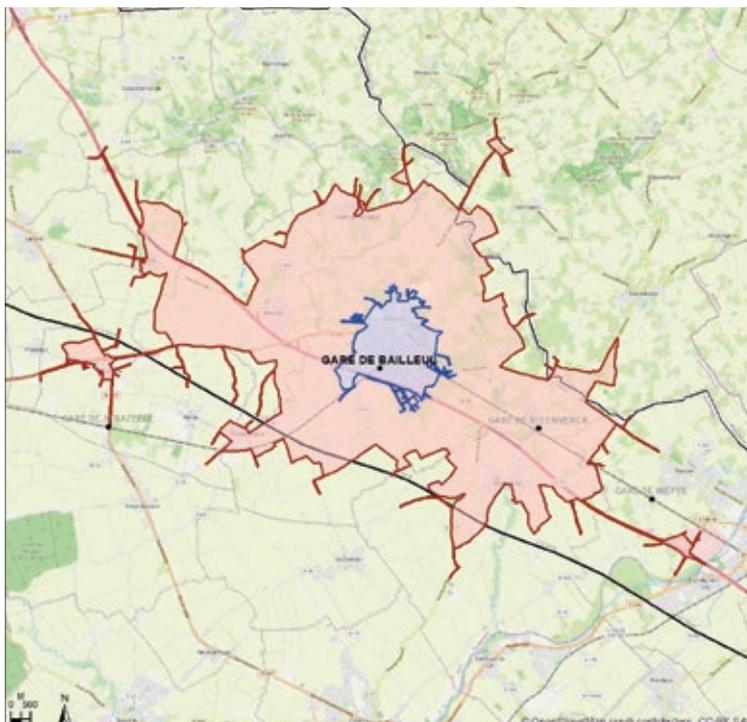
LIGNES 108, 109, 130, 131

Infrastructure :

Pôle d'échanges aménagé avec une gare routière de 4 quais pour les bus



ACCESSIBILITÉ DE LA GARE EN 15 MINUTES À VÉLO ET EN VOITURE / BEREIKBAARHEID STATION IN 15 MINUTEN PER FIETS EN MET DE AUTO :



- 15 minutes à vélo / 15 minuten per fiets
- 15 minutes en voiture / 15 minuten met de auto
- Gare / Station
- Ligne LGV / HST-lijn

Point de méthode / Methoepunt
Ces isochrones ont été réalisées selon un outil de calcul théorique élaboré à partir de paramètres définis par des limitations de vitesse moyennes entre les 2 pers. / Deze isochronen zijn gemaakt met behulp van een theoretisch rekenprogramma op basis van parameters die zijn getoetst door gemiddelde snelheidsmaten tussen de twee landen

HORAIRES DIENSTREGELING

AMPLITUDES DE DESSERTE / AMPLITUDE VAN DE BEDIENING :



* Note : Ce schéma indique synthétiquement le premier train direct du matin et le dernier train direct du soir permettant de rejoindre les principales destinations de la gare. L'heure indiquée correspond à celle en gare de destination le matin (ex : heure d'arrivée à Lille) et à celle en gare de départ le soir (ex : heure de départ de Lille).

EXEMPLES DE TEMPS DE PARCOURS / VOORBEELD REISTIJD :

23
MINUTES
DE LILLE

FRÉQUENTATION AANTAL REIZIGERS

NOMRE DE MONTÉES PAR JOUR / OPSTAPPERS PER DAG :



* Note : Le nombre de montées par jour est l'unique indicateur de fréquentation comparable entre la France et la Belgique. Cependant, la méthode peut varier entre les deux pays. En France, il s'agit d'une campagne de comptage pour un mardi (jour ouvrable de base). En Belgique, ces comptages résultent d'une courte observation dans le temps (en octobre). Les chiffres ne permettent pas de faire la distinction entre les voyageurs qui se rendent à la gare et les voyageurs en correspondance (comptés donc 2 fois). Ces méthodes donnent lieu à une inévitable marge d'erreur, parfois significative.





INFORMATIONS GÉNÉRALES ALGEMENE INFORMATIE

LOCALISATION / LIGGING :

- Gare / Station
- Voie ferrée / Spoor
- Ligne LGV / HST-lijn
- Périmètre du projet Transmobil / Projectgebied Transmobil

Sources / Bronnen : Carte des transports public du GECT Janvier 2014
 Mailles / Niveau : commune (F) - commune (B) / gemeente (F) - gemeente (B)
 Realisation / Realisatie : AGUR - 10/2018

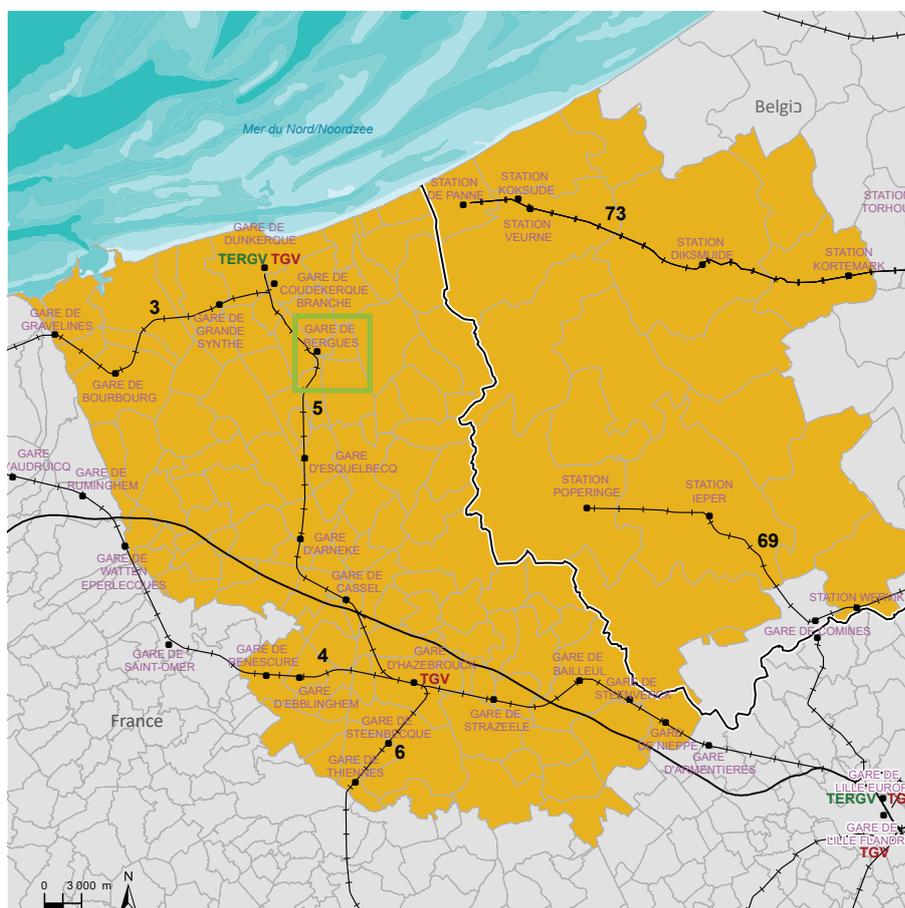
DESSERTE EN TRAIN / BEDIENING PER TREIN :

47



TRAINS - TREINEN
/ JOUR - DAG

LIGNE 5 DUNKERQUE / LILLE



HORAIRES DIENSTREGELING

AMPLITUDES DE DESSERTE / AMPLITUDE VAN DE BEDIENING :



- Gare d'analyse : La Panne
- Principale destination (dans cet exemple : G = Gand / Gent)

* Note : Ce schéma indique synthétiquement le premier train direct du matin et le dernier train direct du soir permettant de relier les principales destinations de la gare.

EXEMPLES DE TEMPS DE PARCOURS / VOORBEELD REISTIJD :

57
MINUTES
DE LILLE

8
MINUTES
DE DUNKERQUE

FRÉQUENTATION AANTAL REIZIGERS

NOMRE DE MONTÉES PAR JOUR / OPSTAPPERS PER DAG :



* Note : Le nombre de montées par jour est l'unique indicateur de fréquentation comparable entre la France et la Belgique. Cependant, la méthode peut varier entre les deux pays. En France, il s'agit d'une campagne de comptage pour un mardi (jour ouvrable de base). En Belgique, ces comptages résultent d'une courte observation dans le temps (en octobre). Les chiffres ne permettent pas de faire la distinction entre les voyageurs qui se rendent à la gare et les voyageurs en correspondance (comptés donc 2 fois). Ces méthodes donnent lieu à une inévitable marge d'erreur, parfois significative.





INFORMATIONS GÉNÉRALES ALGEMENE INFORMATIE

LOCALISATION / LIGGING :

- Gare / Station
- Voie ferrée / Spoor
- Ligne LGV / HST-lijn
- Périmètre du projet Transmobi / Projectgebied Transmobi

Sources / Bronnen : Carte des transports public du GECT Janvier 2014
 Mailles / Niveau : commune (F) - commune (B) / gemeente (F) - gemeente (E)
 Realisation / Realisatie : AGUR - 10/2018

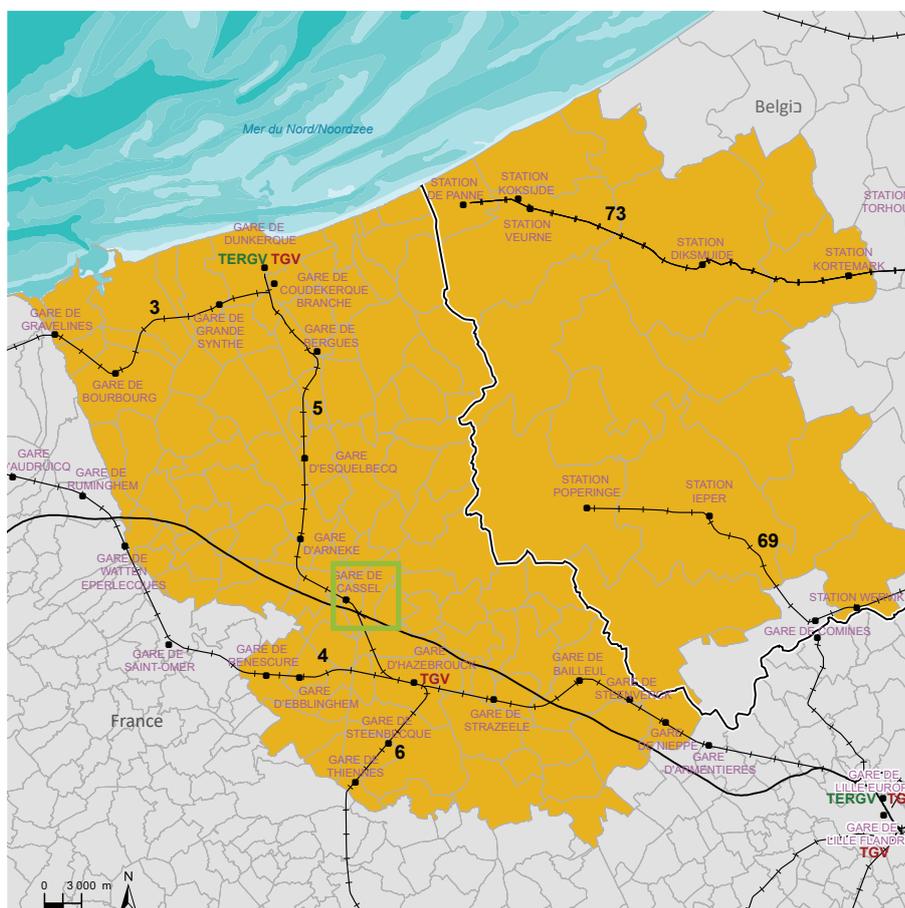
DESSERTE EN TRAIN / BEDIENING PER TREIN :

44



TRAINS - TREINEN
 / JOUR - DAG

LIGNE 5 DUNKERQUE / LILLE



HORAIRES DIENSTREGELING

AMPLITUDES DE DESSERTE / AMPLITUDE VAN DE BEDIENING :



* Note : Ce schéma indique synthétiquement le premier train direct du matin et le dernier train direct du soir permettant de rejoindre les principales destinations de la gare. L'heure indiquée correspond à celle en gare de destination le matin (ex : heure d'arrivée à Lille) et à celle en gare de départ le soir (ex : heure de départ de Lille).

EXEMPLES DE TEMPS DE PARCOURS / VOORBEELD REISTIJD :



FRÉQUENTATION AANTAL REIZIGERS

NOMRE DE MONTÉES PAR JOUR / OPSTAPPERS PER DAG :



* Note : Le nombre de montées par jour est l'unique indicateur de fréquentation comparable entre la France et la Belgique. Cependant, la méthode peut varier entre les deux pays. En France, il s'agit d'une campagne de comptage pour un mardi (jour ouvrable de base). En Belgique, ces comptages résultent d'une courte observation dans le temps (en octobre). Les chiffres ne permettent pas de faire la distinction entre les voyageurs qui se rendent à la gare et les voyageurs en correspondance (comptés donc 2 fois). Ces méthodes donnent lieu à une inévitable marge d'erreur, parfois significative.





INFORMATIONS GÉNÉRALES ALGEMENE INFORMATIE

LOCALISATION / LIGGING :

- Gare / Station
- Voie ferrée / Spoor
- Ligne LGV / HST-lijn
- Périmètre du projet Transmobi
Projectgebied Transmobi

Sources / Bronnen : Carte des transports public du GECT Janvier 2014
 Mailles / Niveau : commune (F) - commune (B) / gemeente (F) - gemeente (B)
 Realisation / Realisatie : AGUR - 10/2018

DESSERTE EN TRAIN / BEDIENING PER TREIN :

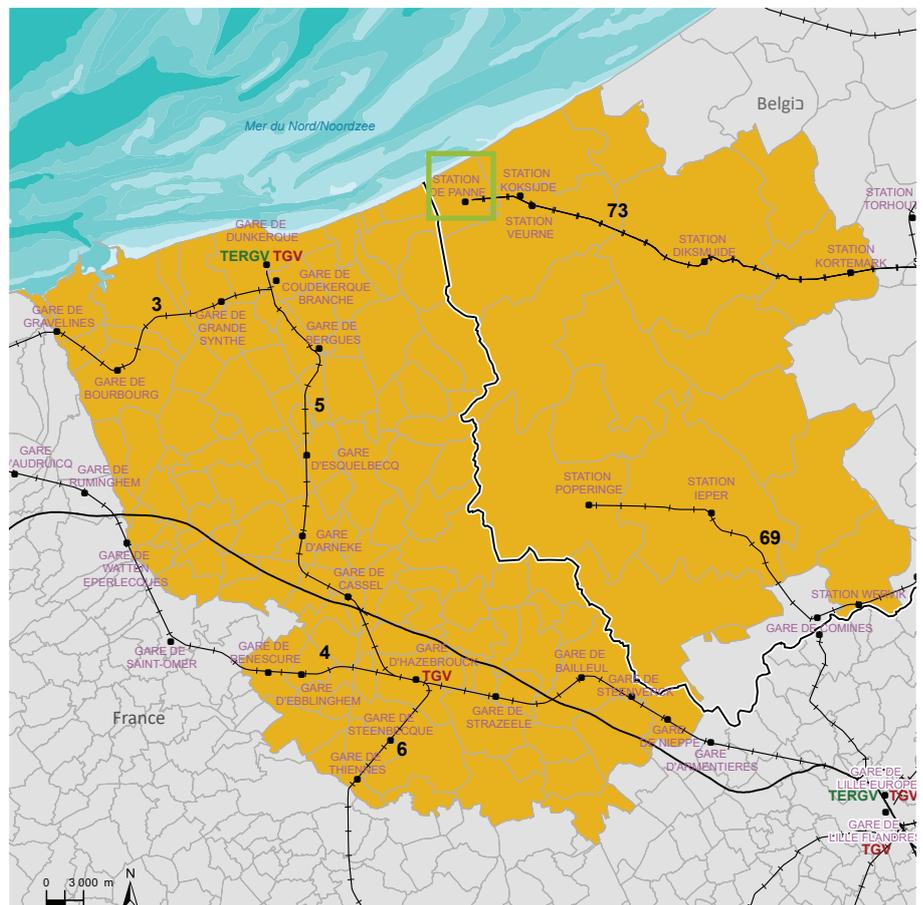
40



TRAINS - TREINEN
/ JOUR - DAG

LIGNE 73

GENT / DEINZE / DE PANNE



FICHE GARE / STATIONS FICHE : DE PANNE

ACCESSIBILITÉ BEREIKBAARHEID

VÉLO / FIETS :

56



STATIONNEMENTS
VÉLOS ABRITÉS
OVERDEKTE
FIETSENSTALLING



ACCÈS VOITURE / TOEGANKELIJKHEID AUTO :

120



PLACES DE PARKING
DONT 1 PMR *

1



EMPLACEMENT
TAXIS

* Note : « PMR » = emplacement pour Personne à Mobilité Réduite

BUS / TRAM :

2



LIGNE
DE BUS

TRAM DU LITTORAL / DE KUSTTRAM

RÉSEAU DE LIJN :
BUSPHONE BELBUS 58

RÉSEAU DK BUS :
LIGNE 20



Infrastructure :

Pôle d'échanges aménagé avec un quai de tram, un quai pour 2 bus, un guichet tram, une salle d'attente et un parking relais (P+tram)

ACCESSIBILITÉ DE LA GARE EN 15 MINUTES À VÉLO ET EN VOITURE / BEREIKBAARHEID STATION IN 15 MINUTEN PER FIETS EN MET DE AUTO :

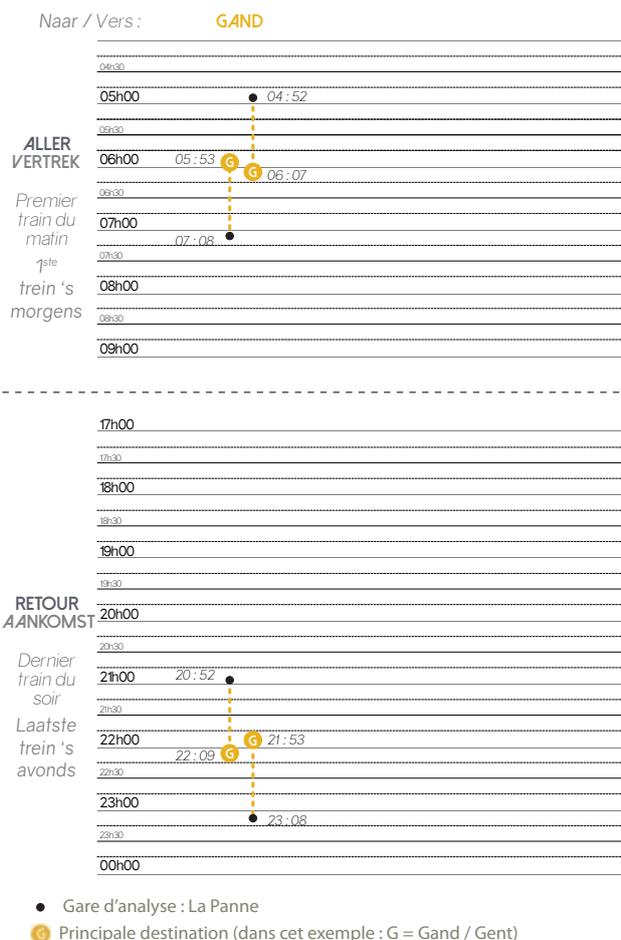


- 15 minutes à vélo / 15 minuten per fiets
- 15 minutes en voiture / 15 minuten met de auto
- Gare / Station
- Ligne LGV / HST-lijn

Point de méthode / Methodepunt
Ces isochrones ont été réalisées selon un outil de calcul théorique élaboré à partir de paramètres définis par des limitations de vitesse moyennes entre les 2 pays. / Deze isochronen zijn gemaakt met behulp van een theoretisch rekenprogramma op basis van parameters die zijn getoetst door gemiddelde snelheidsmaten tussen de twee landen.

HORAIRES DIENSTREGELING

AMPLITUDES DE DESSERTE / AMPLITUDE VAN DE BEDIENING :



* Note : Ce schéma indique synthétiquement le premier train direct du matin et le dernier train direct du soir permettant de relier les principales destinations de la gare.

EXEMPLES DE TEMPS DE PARCOURS / VOORBEELD REISTIJD :



FRÉQUENTATION AANTAL REIZIGERS

NOMRE DE MONTÉES PAR JOUR / OPSTAPPERS PER DAG :



* Note : Le nombre de montées par jour est l'unique indicateur de fréquentation comparable entre la France et la Belgique. Cependant, la méthode peut varier entre les deux pays. En France, il s'agit d'une campagne de comptage pour un mardi (jour ouvrable de base). En Belgique, ces comptages résultent d'une courte observation dans le temps (en octobre). Les chiffres ne permettent pas de faire la distinction entre les voyageurs qui se rendent à la gare et les voyageurs en correspondance (comptés donc 2 fois). Ces méthodes donnent lieu à une inévitable marge d'erreur, parfois significative.





INFORMATIONS GÉNÉRALES ALGEMENE INFORMATIE

LOCALISATION / LIGGING :

- Gare / Station
- Voie ferrée / Spoor
- Ligne LGV / HST-lijn
- Périmètre du projet Transmobi / Projectgebied Transmobi

Sources / Bronnen : Carte des transports public du GECT Janvier 2014
 Mailles / Niveau : commune (F) - commune (B) / gemeente (F) - gemeente (B)
 Realisation / Realisatie : AGUR - 10/2018

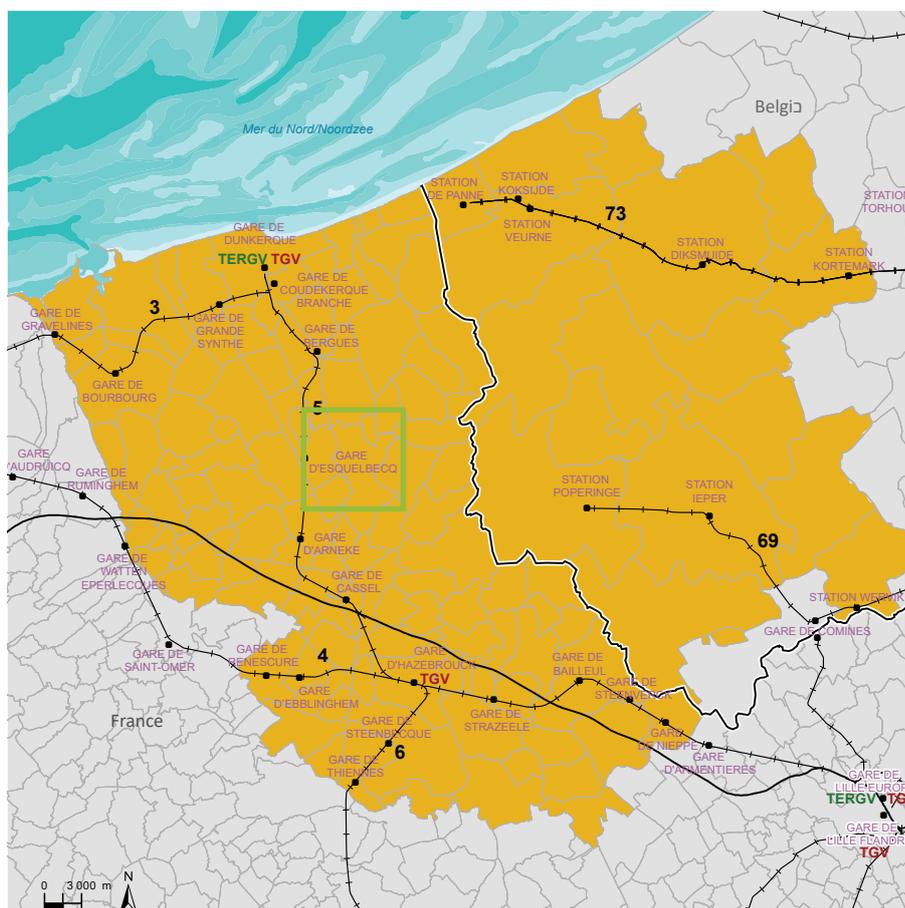
DESSERTE EN TRAIN / BEDIENING PER TREIN :

44



TRAINS - TREINEN
 / JOUR - DAG

LIGNE 5 DUNKERQUE / LILLE



FICHE GARE / STATIONS FICHE : ESQUELBECQ

ACCESSIBILITÉ BEREIKBAARHEID

> VÉLO / FIETS :

18



STATIONNEMENTS
VÉLOS SÉCURISÉS
ET 5 LIBRES D'ACCÈS /
OVERDEKTE
FIETSENSTALLING

> BUS :

1



RÉSEAU ARC-EN-CIEL :

LIGNE 103

> ACCÈS VOITURE / TOEGANKELIJKHEID AUTO :

66



PLACES DE PARKING
DONT 2 PMR
RÉPARTIES SUR 2 PARKINGS

0

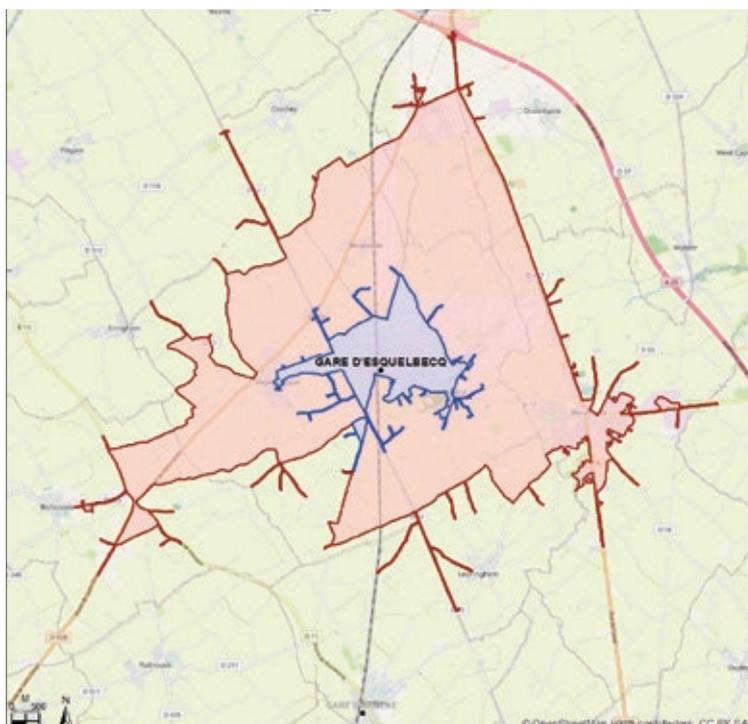


EMPLACEMENT
DÉPOSE-MINUTE

* Note : «PMR» = emplacement pour Personne à Mobilité Réduite



ACCESSIBILITÉ DE LA GARE EN 15 MINUTES À VÉLO ET EN VOITURE / BEREIKBAARHEID STATION IN 15 MINUTEN PER FIETS EN MET DE AUTO :



- 15 minutes à vélo / 15 minuten per fiets
- 15 minutes en voiture / 15 minuten met de auto
- Gare / Station
- Ligne LGV / HST-lijn

Point de méthode / Methoerpunt
Ces isochrones ont été réalisées selon un outil de calcul théorique élaboré à partir de paramètres définis par des limitations de vitesse moyennes entre les 2 pers. / Deze isochronen zijn gemaakt met behulp van een theoretisch rekenprogramma op basis van parameters die zijn getest/verifieerd door gemiddelde snelheidsmaten tussen de twee landen

HORAIRES DIENSTREGELING

AMPLITUDES DE DESSERTE / AMPLITUDE VAN DE BEDIENING :



* Note : Ce schéma indique synthétiquement le premier train direct du matin et le dernier train direct du soir permettant de rejoindre les principales destinations de la gare. L'heure indiquée correspond à celle en gare de destination le matin (ex : heure d'arrivée à Lille) et à celle en gare de départ le soir (ex : heure de départ de Lille).

EXEMPLES DE TEMPS DE PARCOURS / VOORBEELD REISTIJD :

51
MINUTES
DE LILLE

14
MINUTES
DE DUNKERQUE

FRÉQUENTATION AANTAL REIZIGERS

NOMRE DE MONTÉES PAR JOUR / OPSTAPPERS PER DAG :



* Note : Le nombre de montées par jour est l'unique indicateur de fréquentation comparable entre la France et la Belgique. Cependant, la méthode peut varier entre les deux pays. En France, il s'agit d'une campagne de comptage pour un mardi (jour ouvrable de base). En Belgique, ces comptages résultent d'une courte observation dans le temps (en octobre). Les chiffres ne permettent pas de faire la distinction entre les voyageurs qui se rendent à la gare et les voyageurs en correspondance (comptés donc 2 fois). Ces méthodes donnent lieu à une inévitable marge d'erreur, parfois significative.





INFORMATIONS GÉNÉRALES ALGEMENE INFORMATIE

LOCALISATION / LIGGING :

- Gare / Station
- Voie ferrée / Spoor
- Ligne LGV / HST-lijn
- Périmètre du projet Transmobi
Projectgebied Transmobil

Sources / Bronnen : Carte des transports public du GECT Janvier 2014
 Mailles / Niveau : commune (F) - commune (B) / gemeente (F) - gemeente (B)
 Realisation / Realisatie : AGUR - 10/2018

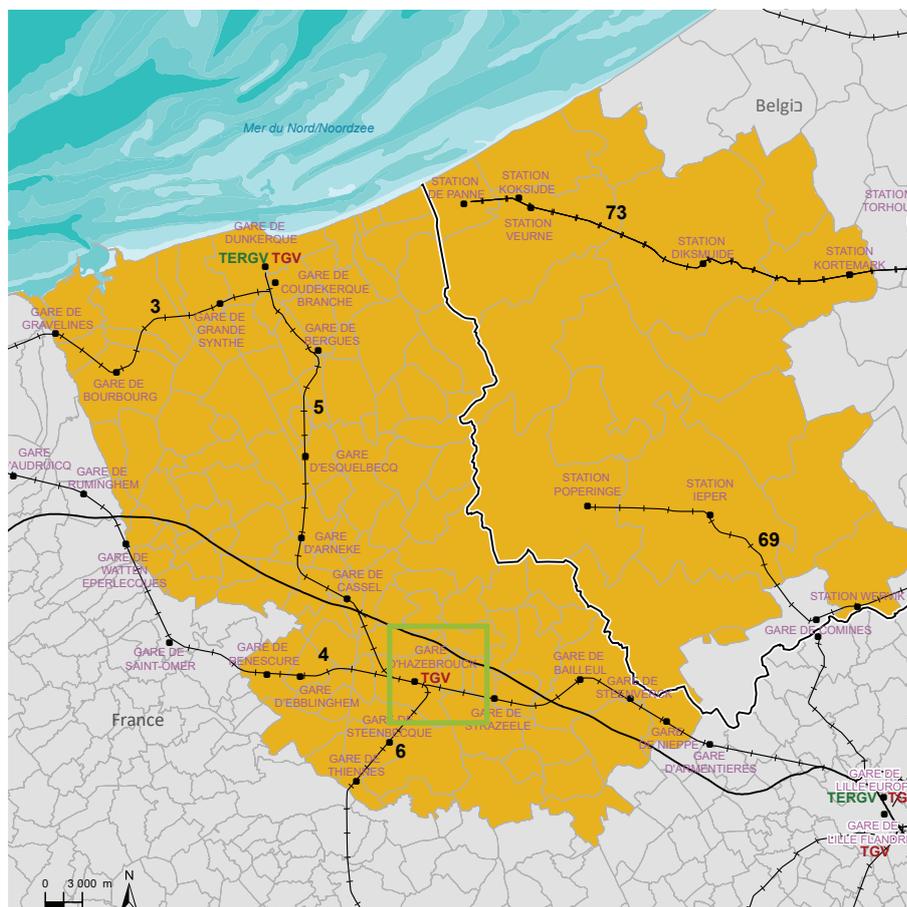
DESSERTE EN TRAIN / BEDIENING PER TREIN :

149



TRAINS - TREIN
/ JOUR - DAG

LIGNE 4 CALAIS / LILLE
 LIGNE 5 DUNKERQUE / LILLE
 LIGNE 6 ARRAS / HAZEBROUCK
 LIGNE TGV VERS PARIS



FICHE GARE / STATIONS FICHE : HAZEBROUCK

ACCESSIBILITÉ BEREIKBAARHEID

> VÉLO / FIETS :

18



Note : Localisés Coté «Sud», sous la passerelle actuelle



Plusieurs aménagements cyclables desservent le parvis de la gare (zone 30, double-sens cyclable, etc.)

> BUS :

9



RÉSEAU ARC-EN-CIEL :

LIGNES 105, 106, 107, 112, 126, 127, 128,
129, 130

Infrastructure :

1 quai en ligne sur la rue de Vieux Berquin pour 3 bus (côté « sud »)

> ACCÈS VOITURE / TOEGANKELIJKHEID AUTO :

250



PLACES DE PARKING
DONT 7 PMR ET 2 VE *
RÉPARTIES SUR 2 PARKINGS

9



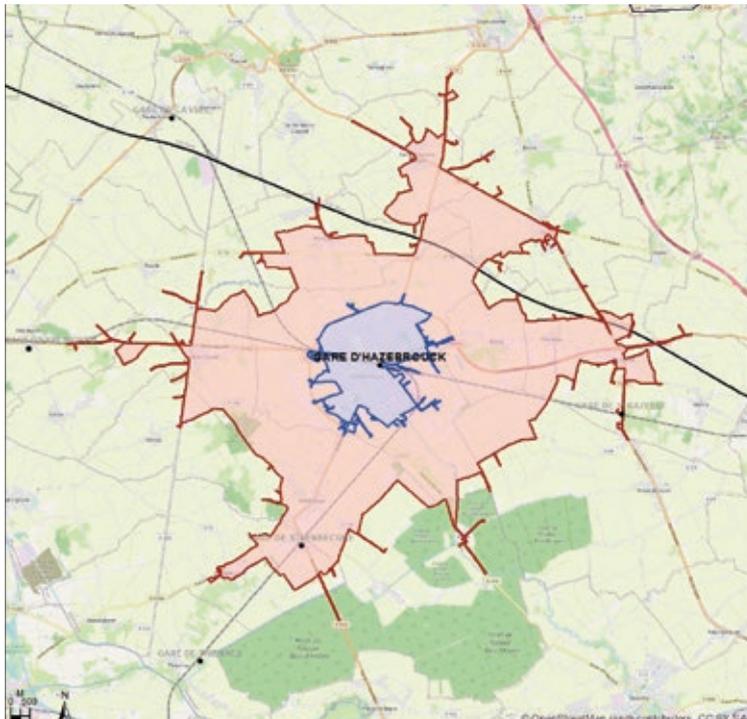
EMPLACEMENTS
DÉPOSE-MINUTE
ET 4 TAXIS

* Note : «PMR» = emplacement pour Personne à Mobilité Réduite

/ « VE » = emplacement pour Véhicule Electrique



ACCESSIBILITÉ DE LA GARE EN 15 MINUTES À VÉLO ET EN VOITURE / BEREIKBAARHEID STATION IN 15 MINUTEN PER FIETS EN MET DE AUTO :

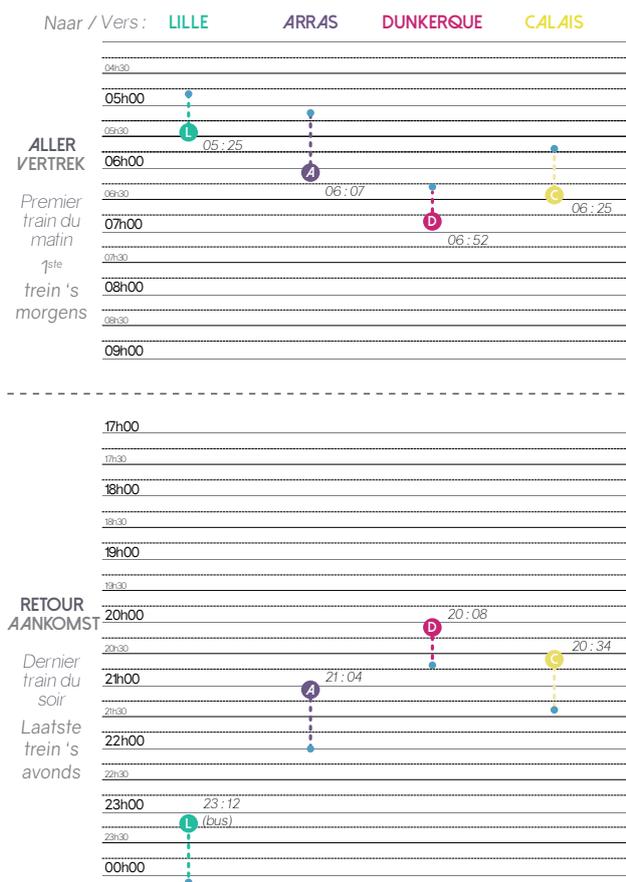


- 15 minutes à vélo / 15 minuten per fiets
- 15 minutes en voiture / 15 minuten met de auto
- Gare / Station
- Ligne LGV / HST-lijn

Point de méthode / Methoepunt
Ces isochrones ont été réalisées selon un outil de calcul théorique élaboré à partir de paramètres définis par des limitations de vitesse moyennes entre les 2 pers. / Deze isochronen zijn gemaakt met behulp van een theoretisch rekenprogramma op basis van parameters die zijn getoetst door gemiddelde snelheidsmaten tussen de twee landen

HORAIRES DIENSTREGELING

AMPLITUDES DE DESSERTE / AMPLITUDE VAN DE BEDIENING :



* Note : Ce schéma indique synthétiquement le premier train direct du matin et le dernier train direct du soir permettant de rejoindre les principales destinations de la gare. L'heure indiquée correspond à celle en gare de destination le matin (ex : heure d'arrivée à Lille) et à celle en gare de départ le soir (ex : heure de départ de Lille).

EXEMPLES DE TEMPS DE PARCOURS / VOORBEELD REISTIJD :

32
MINUTES
DE LILLE

FRÉQUENTATION AANTAL REIZIGERS

NOMRE DE MONTÉES PAR JOUR / OPSTAPPERS PER DAG :



* Note : Le nombre de montées par jour est l'unique indicateur de fréquentation comparable entre la France et la Belgique. Cependant, la méthode peut varier entre les deux pays. En France, il s'agit d'une campagne de comptage pour un mardi (jour ouvrable de base). En Belgique, ces comptages résultent d'une courte observation dans le temps (en octobre). Les chiffres ne permettent pas de faire la distinction entre les voyageurs qui se rendent à la gare et les voyageurs en correspondance (comptés donc 2 fois). Ces méthodes donnent lieu à une inévitable marge d'erreur, parfois significative.



AUTRES SERVICES ANDERE DIENSTEN

- AU SEIN DU BÂTIMENT : guichet, micro-supérette (presse, restauration rapide, produits d'hygiène de première nécessité, etc.), point de retrait hebdomadaire pour la vente directe de produits locaux (LeCourtCircuit.fr)
- SUR LE PARVIS : boîte à lire, consignes automatiques, borne relais de La Poste, ports USB au niveau des assises
- AU NIVEAU DE L'ACCÈS AUX QUAIS : Billetteries automatiques, borne de mise en relation pour du covoiturage
- AUX ABORDS : commerces face au parvis et dans la rue remontant au centre-ville (café-tabac, brasserie, boulangerie, snacks et restaurations rapides, pharmacie, etc.)



PROJETS PROJECTEN

- En **2014**, les travaux pour l'amélioration de l'accessibilité aux PMR et la modernisation de l'intérieur de la gare se sont achevés.
- Parallèlement, la ville, avec le soutien financier de l'Europe, a débuté en **2015** les premières phases du projet de pôle d'échanges multimodal. Les réalisations se sont consacrées au réaménagement du parvis de la gare et à la requalification de la rue menant au centre-ville. Ce projet s'inscrit dans un processus de revalorisation du quartier. Il s'accompagne de la construction de bâtiments à vocation de logements et de bureaux.
- Les investigations **actuelles** se concentrent sur la finalisation du pôle d'échanges avec l'aménagement d'une nouvelle passerelle, la réorganisation du stationnement (minimum 400 places) et la construction d'une gare routière.
- Depuis **2018**, Hazebrouck fait partie des 5 HUBS de la CCFI qui seront investigués dans le cadre du projet TRANSMOBIL pour améliorer leur attractivité. Il s'agit notamment d'en faire un hub interrégional, pouvant permettre à terme la création de connexions entre la Belgique et la France (en fonction des potentialités).

INFOS COMPLÉMENTAIRES VERDERE INFORMATIE

Sur la Flandre Intérieure, l'AUD a produit un observatoire des gares apportant des données complémentaires en matière de fréquentation. Consultable sur : https://www.aud-stomer.fr/shared/ressources/fichiers/j6olnatj_obs_mob_gares_web.pdf



INFORMATIONS GÉNÉRALES ALGEMENE INFORMATIE

LOCALISATION / LIGGING :

- Gare / Station
- Voie ferrée / Spoor
- Ligne LGV / HST-lijn
- Périmètre du projet Transmobi / Projectgebied Transmobi

Sources / Bronnen : Carte des transports public du GECT Janvier 2014
 Mailles / Niveau : commune (F) - commune (B) / gemeente (F) - gemeente (B)
 Realisation / Realisatie : AGUR - 10/2018

DESSERTE EN TRAIN / BEDIENING PER TREIN :

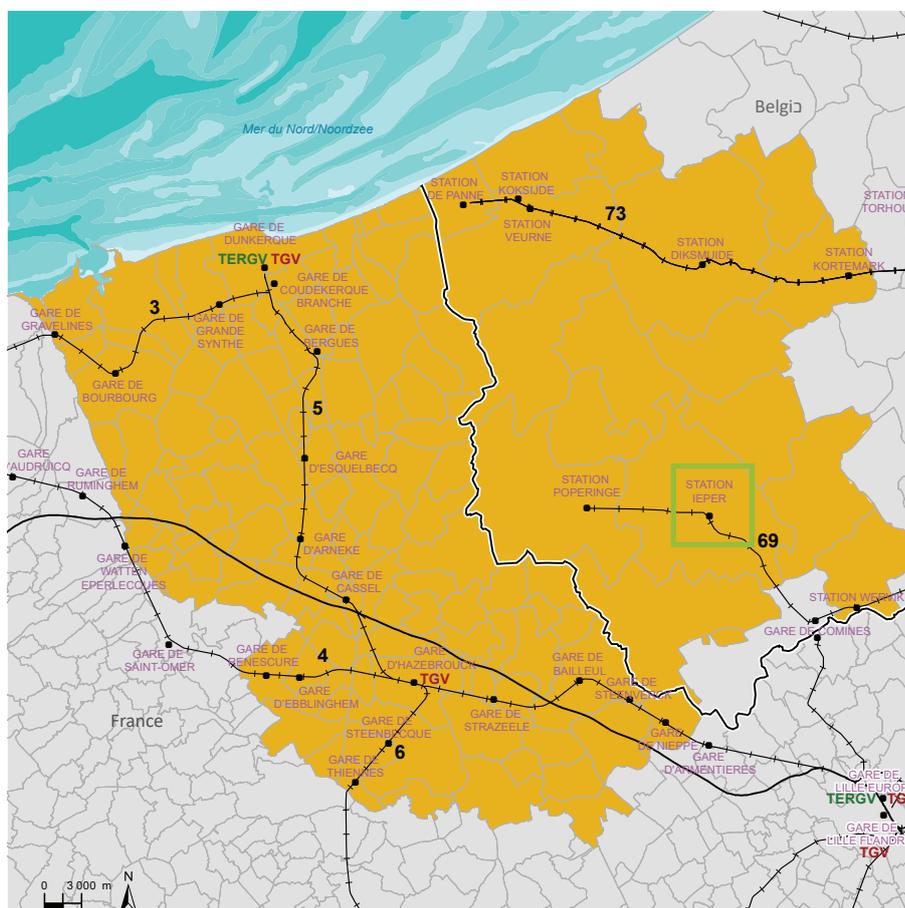
40 à 42



TRAINS - TREINEN
 / JOUR - DAG

LIGNE 69

KORTRIJK / POPERINGE



FICHE GARE / STATIONS FICHE : IEPER

ACCESSIBILITÉ BEREIKBAARHEID

VÉLO / FIETS :

185



**STATIONNEMENTS
VÉLOS ABRITÉS
OVERDEKTE
FIETSENSTALLING**

12

**VÉLOS LIBRE-SERVICE /
DEELFIETSEN (BLUE BIKE)**



ACCÈS VOITURE / TOEGANKELIJKHEID AUTO :

360



**PLACES DE PARKING
DONT 16 PMR ET 2 VE*
ET 2 AUTOPARTAGE**

3



**EMPLACEMENTS
DÉPOSE-MINUTE
ET 1 TAXIS**

* Note : « PMR » = emplacement pour Personne à Mobilité Réduite /
« VE » = emplacement pour Véhicule Electrique

BUS :

13



**LIGNES
DE BUS**

RÉSEAU DE LIJN :

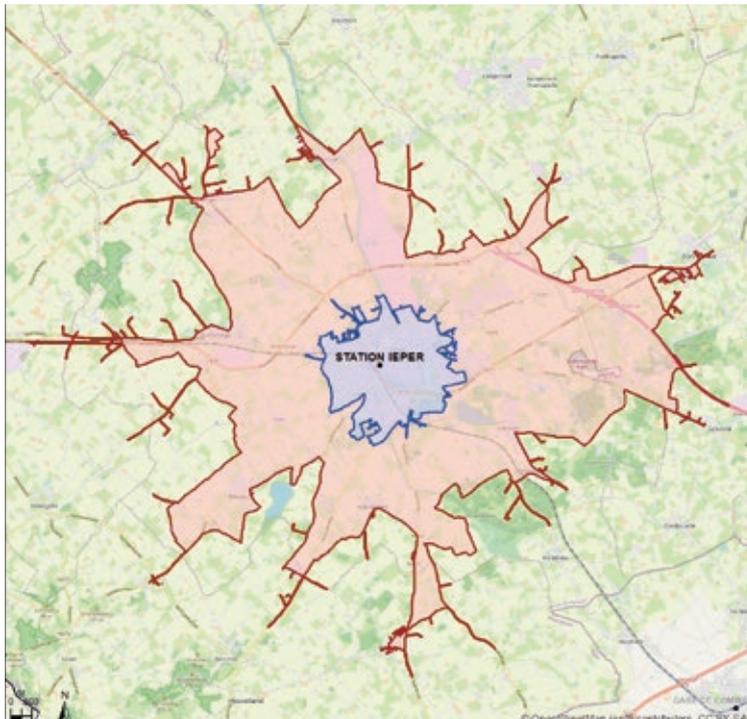
LIGNES 1, 20, 40, 50, 51, 60, 70, 71, 72, 84,
89, 94 ET 95



Infrastructure :

Pôle d'échanges aménagé avec une gare routière de 7
quais pour les bus et un espace de vente

ACCESSIBILITÉ DE LA GARE EN 15 MINUTES À VÉLO ET EN VOITURE / BEREIKBAARHEID STATION IN 15 MINUTEN PER FIETS EN MET DE AUTO :



- 15 minutes à vélo / 15 minuten per fiets
- 15 minutes en voiture / 15 minuten met de auto
- Gare / Station
- Ligne LGV / HST-lijn

Point de méthode / Methoepunt
Ces isochrones ont été réalisées selon un outil de calcul théorique
élaboré à partir de paramètres définis par des limitations de vitesse
moyennes entre les 2 pers. / Deze isochronen zijn gemaakt met behulp
van een theoretisch rekenprogramma op basis van parameters die
zijn getoetst door gemiddelde snelheidsmaten tussen de
twee landen

HORAIRES DIENSTREGELING

AMPLITUDES DE DESSERTE / AMPLITUDE VAN DE BEDIENING :



* Note : Ce schéma indique synthétiquement le premier train direct du matin et le dernier train direct du soir permettant de relier les principales destinations de la gare.

EXEMPLES DE TEMPS DE PARCOURS / VOORBEELD REISTIJD :

34
MINUTES
DE COURTRAI

68
MINUTES
DE GAND

FRÉQUENTATION AANTAL REIZIGERS

NOMRE DE MONTÉES PAR JOUR / OPSTAPPERS PER DAG :



* Note : Le nombre de montées par jour est l'unique indicateur de fréquentation comparable entre la France et la Belgique. Cependant, la méthode peut varier entre les deux pays. En France, il s'agit d'une campagne de comptage pour un mardi (jour ouvrable de base). En Belgique, ces comptages résultent d'une courte observation dans le temps (en octobre). Les chiffres ne permettent pas de faire la distinction entre les voyageurs qui se rendent à la gare et les voyageurs en correspondance (comptés donc 2 fois). Ces méthodes donnent lieu à une inévitable marge d'erreur, parfois significative.





INFORMATIONS GÉNÉRALES ALGEMENE INFORMATIE

LOCALISATION / LIGGING :

- Gare / Station
- Voie ferrée / Spoor
- Ligne LGV / HST-lijn
- Périmètre du projet Transmobi / Projectgebied Transmobi

Sources / Bronnen : Carte des transports public du GECT Janvier 2014
 Mailles / Niveau : commune (F) - commune (B) / gemeente (F) - gemeente (B)
 Realisation / Realisatie : AGUR - 10/2018

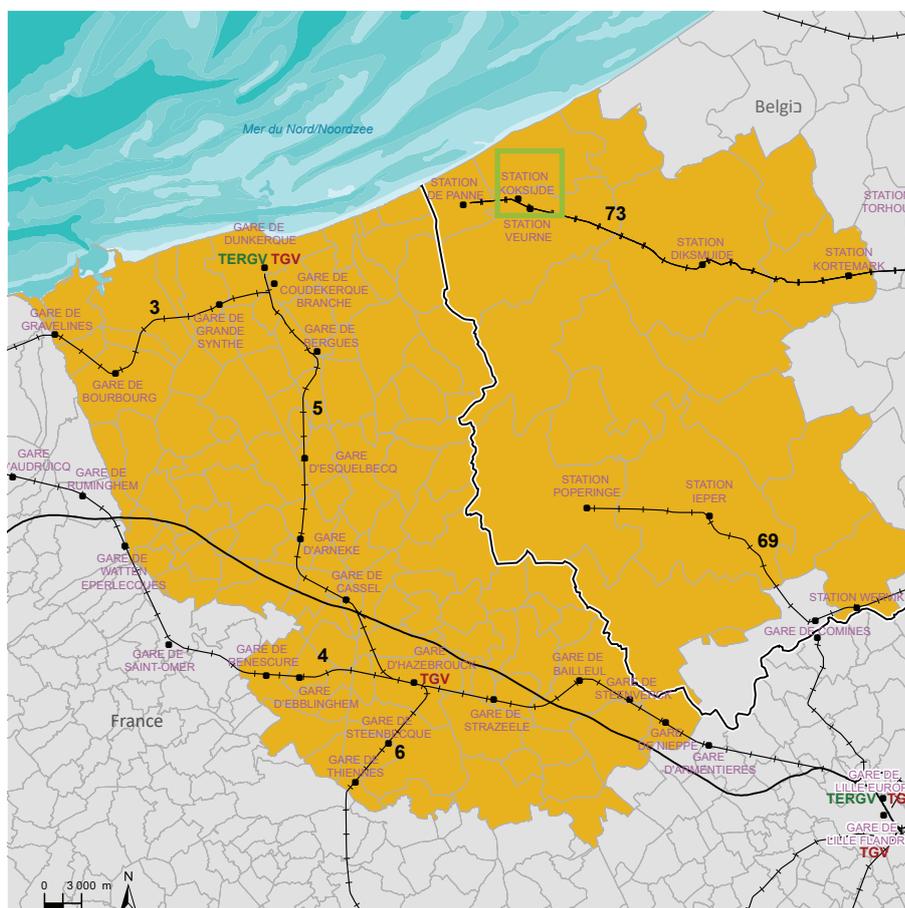
DESSERTE EN TRAIN / BEDIENING PER TREIN :

40



TRAINS - TREIN
/ JOUR - DAG

LIGNE 73 GENT / DEINZE / DE PANNE



FICHE GARE / STATIONS FICHE : KOKSIJDE

ACCESSIBILITÉ BEREIKBAARHEID

> VÉLO / FIETS :

80



STATIONNEMENTS
VÉLOS ABRITÉS
OVERDEKTE
FIETSENSTALLING



> ACCÈS VOITURE / TOEGANKELIJKHEID AUTO :

123



PLACES DE PARKING
DONT 7 PMR

0



EMPLACEMENTS
DÉPOSE-MINUTE
OU TAXIS

* Note : « PMR » = emplacement pour Personne à Mobilité Réduite

> BUS :

2



LIGNE
DE BUS

RÉSEAU DE LIJN :

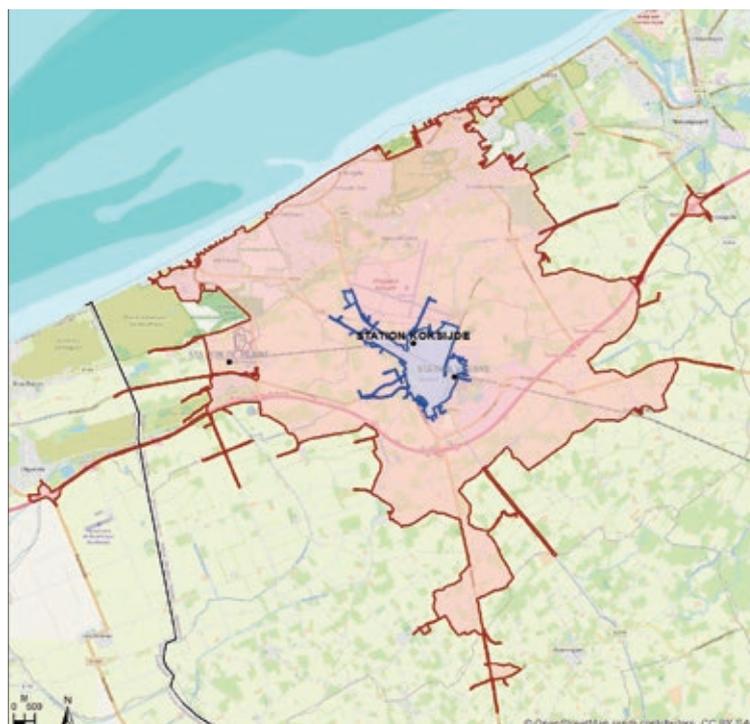
LIGNES 68 ET 69



Infrastructure :

Pôle d'échanges aménagé avec une gare routière de 2
quais pour les bus

ACCESSIBILITÉ DE LA GARE EN 15 MINUTES À VÉLO ET EN VOITURE / BEREIKBAARHEID STATION IN 15 MINUTEN PER FIETS EN MET DE AUTO :



- 15 minutes à vélo / 15 minuten per fiets
- 15 minutes en voiture / 15 minuten met de auto
- Gare / Station
- Ligne LGV / HST-lijn

Point de méthode / Methoepunt
Ces isochrones ont été réalisées selon un outil de calcul théorique
élaboré à partir de paramètres définis par des limitations de vitesse
moyennes entre les 2 pays. / Deze isochronen zijn gemaakt met behulp
van een theoretisch rekenprogramma op basis van parameters die
zijn getoetst door gemiddelde snelheidsmaten tussen de
twee landen

HORAIRES DIENSTREGELING

AMPLITUDES DE DESSERTE / AMPLITUDE VAN DE BEDIENING :



* Note : Ce schéma indique synthétiquement le premier train direct du matin et le dernier train direct du soir permettant de relier les principales destinations de la gare.

EXEMPLES DE TEMPS DE PARCOURS / VOORBEELD REISTIJD :

56

 MINUTES
 DE DEINZE

71

 MINUTES
 DE GAND

FRÉQUENTATION AANTAL REIZIGERS

NOMRE DE MONTÉES PAR JOUR / OPSTAPPERS PER DAG :



* Note : Le nombre de montées par jour est l'unique indicateur de fréquentation comparable entre la France et la Belgique. Cependant, la méthode peut varier entre les deux pays. En France, il s'agit d'une campagne de comptage pour un mardi (jour ouvrable de base). En Belgique, ces comptages résultent d'une courte observation dans le temps (en octobre). Les chiffres ne permettent pas de faire la distinction entre les voyageurs qui se rendent à la gare et les voyageurs en correspondance (comptés donc 2 fois). Ces méthodes donnent lieu à une inévitable marge d'erreur, parfois significative.



AUTRES SERVICES ANDERE DIENSTEN

- AU SEIN DU BÂTIMENT : Distributeur de titre de transport, toilettes, Brasserie
- SUR LE PARVIS : Borne relais de Bpost, panneaux d'informations
- AUX ABORDS : Café, hébergement touristique

PROJETS PROJECTEN

- De volledige stationsomgeving werd vernieuwd (2012): verhoging perrons, nieuw stationsgebouw met horecazaak, overdekte fietsenstalling, bushalte, parking.



INFOS COMPLÉMENTAIRES VERDERE INFORMATIE

Les données de comptage de l'année 2018 sont disponibles pour la SNCB au lien suivant : <https://www.belgiantrain.be/fr/about-sncb/entreprise/publications/travellers-counts/>



INFORMATIONS GÉNÉRALES ALGEMENE INFORMATIE

LOCALISATION / LIGGING :

- Gare / Station
- Voie ferrée / Spoor
- Ligne LGV / HST-lijn
- Périmètre du projet Transmobi
Projectgebied Transmobi

Sources / Bronnen : Carte des transports public du GECT Janvier 2014
 Mailles / Niveau : commune (F) - commune (B) / gemeente (F) - gemeente (B)
 Realisation / Realisatie : AGUR - 10/2018

DESSERTE EN TRAIN / BEDIENING PER TREIN :

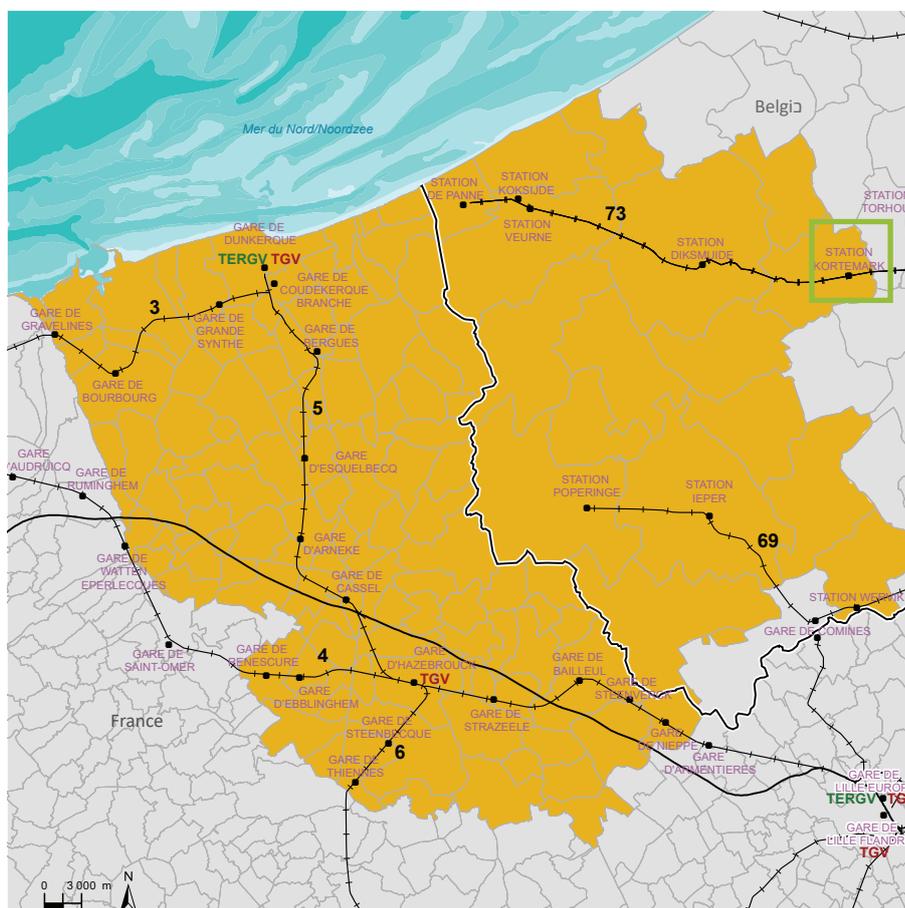
40



TRAINS - TREINEN
/ JOUR - DAG

LIGNE 73

GENT / DEINZE / DE PANNE



FICHE GARE / STATIONS FICHE : KORTEMARK

ACCESSIBILITÉ BEREIKBAARHEID

VÉLO / FIETS :

208



Une piste cyclable
longeant la voie ferrée
dessert la gare



BUS :

2



RÉSEAU DE LIJN :

LIGNES 32 ET 40

Infrastructure :
2 quais avec abri



ACCÈS VOITURE / TOEGANKELIJKHEID AUTO :

128

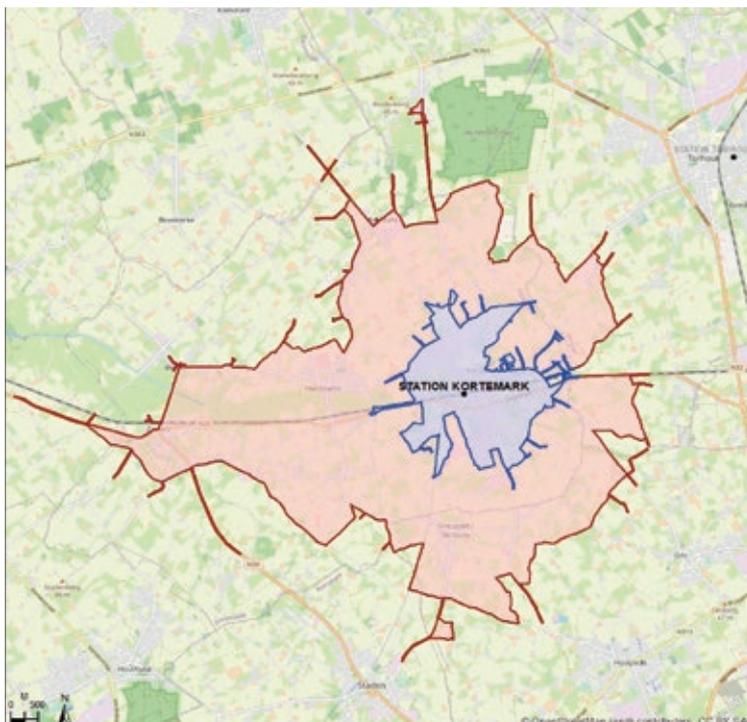


0



* Note : « PMR » = emplacement pour Personne à Mobilité Réduite /
« VE » = emplacement pour Véhicule Electrique

ACCESSIBILITÉ DE LA GARE EN 15 MINUTES À VÉLO ET EN VOITURE / BEREIKBAARHEID STATION IN 15 MINUTEN PER FIETS EN MET DE AUTO :

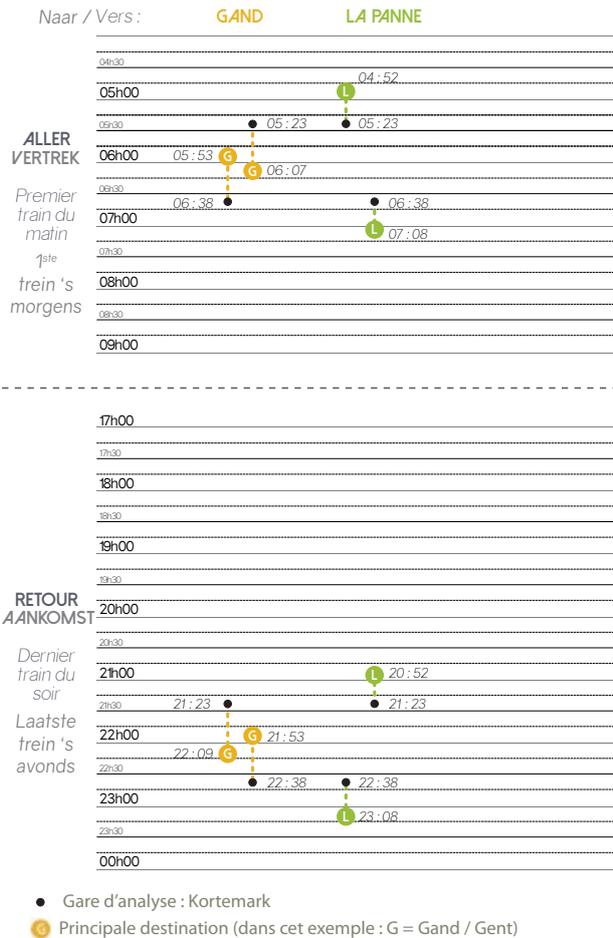


- 15 minutes à vélo / 15 minuten per fiets
- 15 minutes en voiture / 15 minuten met de auto
- Gare / Station
- Ligne LGV / HST-lijn

Point de méthode / Methoerpunt
Ces isochrones ont été réalisées selon un outil de calcul théorique élaboré à partir de paramètres définis par des limitations de vitesse moyennes entre les 2 pers. / Deze isochronen zijn gemaakt met behulp van een theoretisch rekenprogramma op basis van parameters die zijn getoetst door gemiddelde snelheidsmaten tussen de twee landen

HORAIRES DIENSTREGELING

AMPLITUDES DE DESSERTE / AMPLITUDE VAN DE BEDIENING :



* Note : Ce schéma indique synthétiquement le premier train direct du matin et le dernier train direct du soir permettant de relier les principales destinations de la gare.

EXEMPLES DE TEMPS DE PARCOURS / VOORBEELD REISTIJD :



FRÉQUENTATION AANTAL REIZIGERS

NOMRE DE MONTÉES PAR JOUR / OPSTAPPERS PER DAG :



* Note : Le nombre de montées par jour est l'unique indicateur de fréquentation comparable entre la France et la Belgique. Cependant, la méthode peut varier entre les deux pays. En France, il s'agit d'une campagne de comptage pour un mardi (jour ouvrable de base). En Belgique, ces comptages résultent d'une courte observation dans le temps (en octobre). Les chiffres ne permettent pas de faire la distinction entre les voyageurs qui se rendent à la gare et les voyageurs en correspondance (comptés donc 2 fois). Ces méthodes donnent lieu à une inévitable marge d'erreur, parfois significative.





INFORMATIONS GÉNÉRALES ALGEMENE INFORMATIE

LOCALISATION / LIGGING :

- Gare / Station
- Voie ferrée / Spoor
- Ligne LGV / HST-lijn
- Périmètre du projet Transmobi
Projectgebied Transmobil

Sources / Bronnen : Carte des transports public du GECT Janvier 2014
 Mailles / Niveau : commune (F) - commune (B) / gemeente (F) - gemeente (B)
 Realisation / Realisatie : AGUR - 10/2018

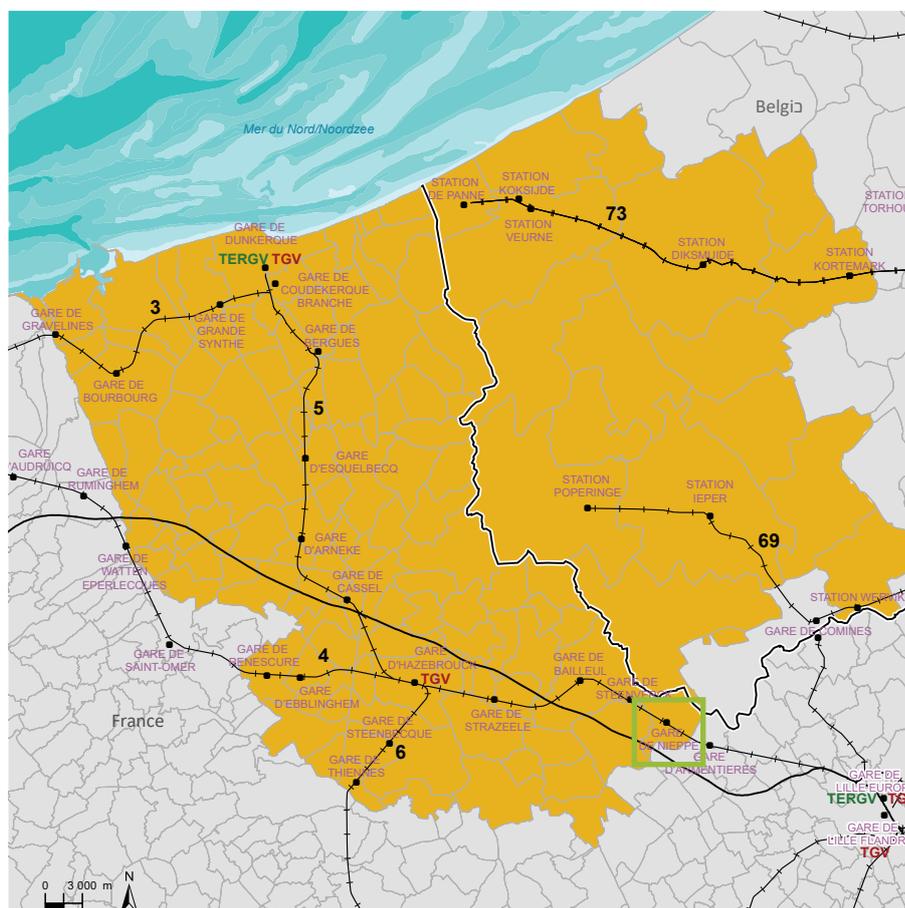
DESSERTE EN TRAIN / BEDIENING PER TREIN :

32



TRAINS - TREINEN
/ JOUR - DAG

LIGNE 4 CALAIS / LILLE
LIGNE 5 DUNKERQUE / LILLE



FICHE GARE / STATIONS FICHE : NIEPPE

ACCESSIBILITÉ BEREIKBAARHEID

> VÉLO / FIETS :

16



Note : Localisés à côté de l'accès aux quais

> ACCÈS VOITURE / TOEGANKELIJKHEID AUTO :

83



0



* Note : «PMR» = emplacement pour Personne à Mobilité Réduite

> BUS :

1

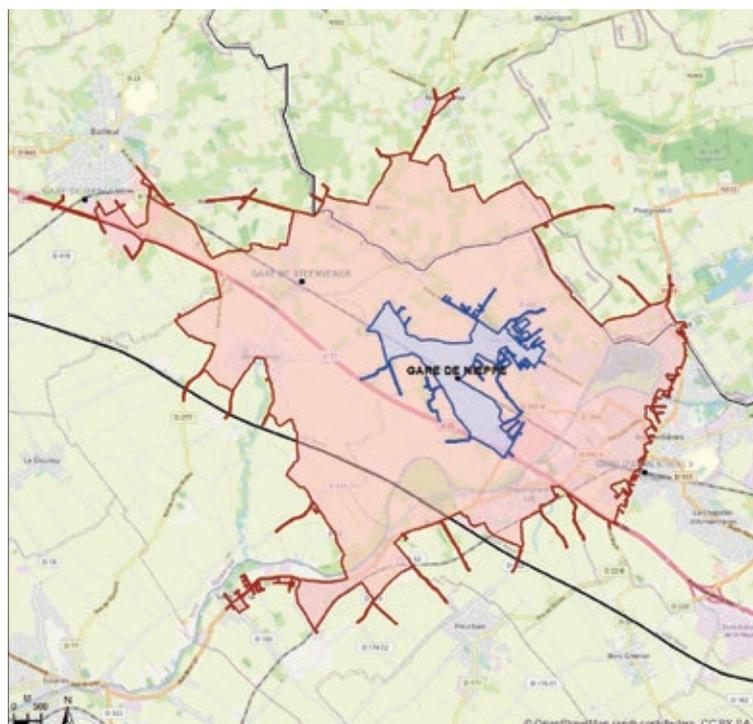


RÉSEAU ARC-EN-CIEL :

LIGNE 113



ACCESSIBILITÉ DE LA GARE EN 15 MINUTES À VÉLO ET EN VOITURE / BEREIKBAARHEID STATION IN 15 MINUTEN PER FIETS EN MET DE AUTO :



- 15 minutes à vélo / 15 minuten per fiets
- 15 minutes en voiture / 15 minuten met de auto
- Gare / Station
- Ligne LGV / HST-lijn

Point de méthode / Methoepunt
Ces isochrones ont été réalisées selon un outil de calcul théorique élaboré à partir de paramètres définis par des limitations de vitesse moyennes entre les 2 pers. / Deze isochronen zijn gemaakt met behulp van een theoretisch rekenprogramma op basis van parameters die zijn getest op de gemiddelde snelheidsmaten tussen de twee landen

HORAIRES DIENSTREGELING

AMPLITUDES DE DESSERTE / AMPLITUDE VAN DE BEDIENING :



* Note : Ce schéma indique synthétiquement le premier train direct du matin et le dernier train direct du soir permettant de rejoindre les principales destinations de la gare. L'heure indiquée correspond à celle en gare de destination le matin (ex : heure d'arrivée à Lille) et à celle en gare de départ le soir (ex : heure de départ de Lille).

EXEMPLES DE TEMPS DE PARCOURS / VOORBEELD REISTIJD :

16
MINUTES
DE LILLE

FRÉQUENTATION AANTAL REIZIGERS

NOMRE DE MONTÉES PAR JOUR / OPSTAPPERS PER DAG :



* Note : Le nombre de montées par jour est l'unique indicateur de fréquentation comparable entre la France et la Belgique. Cependant, la méthode peut varier entre les deux pays. En France, il s'agit d'une campagne de comptage pour un mardi (jour ouvrable de base). En Belgique, ces comptages résultent d'une courte observation dans le temps (en octobre). Les chiffres ne permettent pas de faire la distinction entre les voyageurs qui se rendent à la gare et les voyageurs en correspondance (comptés donc 2 fois). Ces méthodes donnent lieu à une inévitable marge d'erreur, parfois significative.



AUTRES SERVICES ANDERE DIENSTEN

- AU SEIN DU BÂTIMENT : Ancien bâtiment de la gare en friche
- AU NIVEAU DE L'ACCÈS AUX QUAIS : Boîte à livres
- AUX ABORDS : Commerces à 1 km (boulangerie, café-brasserie, pharmacie, etc.)



PROJETS PROJECTEN

- En 2017, le parking de 73 places a été réalisé, suivi d'une extension de celui-ci en 2018 pour 10 places supplémentaires. Les travaux ont également concerné le réaménagement des trottoirs rue du Dc Henri Vanuxeem, ainsi que l'aménagement de deux quais pour les bus.
- Dans les perspectives à venir, la réutilisation de l'ancien bâtiment de la gare (suite à une étude), dont la Communauté de Communes de Flandre Intérieure a acquis la propriété, est envisagée afin d'apporter de nouveaux services aux habitants et usagers du TER.
- Depuis 2018, Nieppe fait partie des 5 HUBS de l'intercommunalité qui seront investigués dans le cadre du projet TRANSMOBIL pour améliorer leur attractivité.

INFOS COMPLÉMENTAIRES VERDERE INFORMATIE

Sur la Flandre Intérieure, l'AUD a produit un observatoire des gares apportant des données complémentaires en matière de fréquentation.

Consultable sur :

https://www.aud-stomer.fr/shared/ressources/fichiers/j60lnatj_obs_mob_gares_web.pdf



INFORMATIONS GÉNÉRALES ALGEMENE INFORMATIE

LOCALISATION / LIGGING :

- Gare / Station
- Voie ferrée / Spoor
- Ligne LGV / HST-lijn
- Périmètre du projet Transmobi / Projectgebied Transmobi

Sources / Bronnen : Carte des transports public du GECT Janvier 2014
 Mailles / Niveau : commune (F) - commune (B) / gemeente (F) - gemeente (B)
 Realisation / Realisatie : AGUR - 10/2018

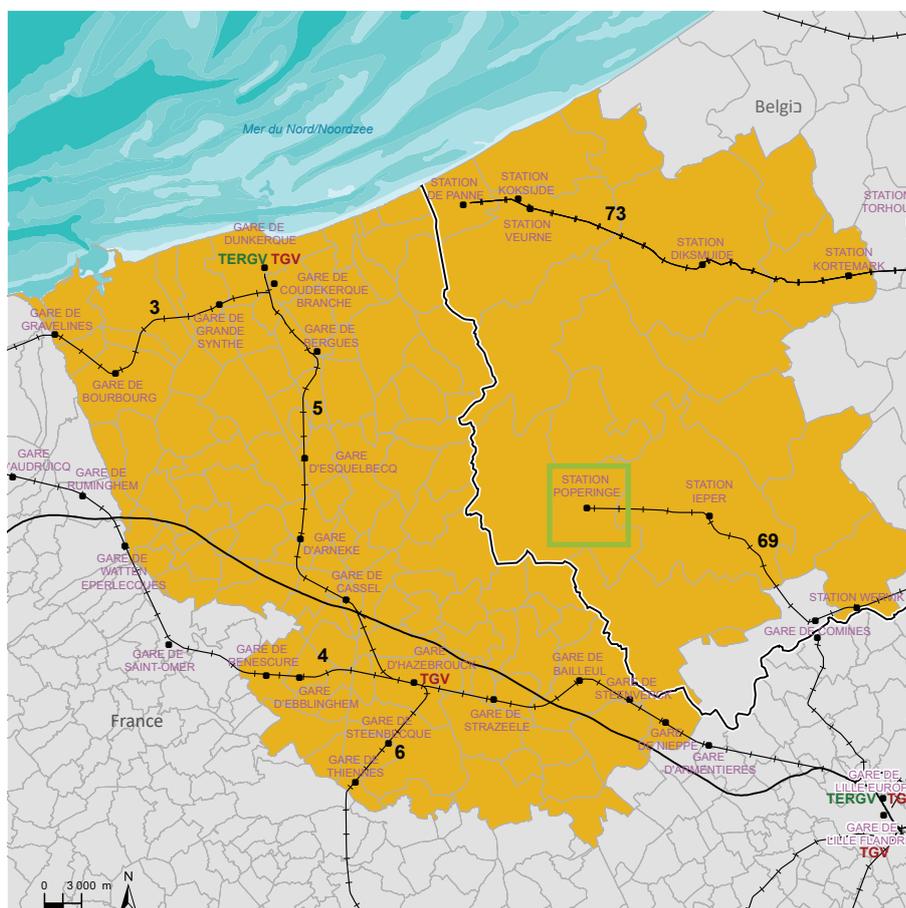
DESSERTE EN TRAIN / BEDIENING PER TREIN :

40 A 42



TRAINS - TREINEN
 / JOUR - DAG

LIGNE 69 KORTRIJK / POPERINGE



FICHE GARE / STATIONS FICHE : POPERINGE

ACCESSIBILITÉ BEREIKBAARHEID

> VÉLO / FIETS :

240


STATIONNEMENTS
VÉLOS ABRITÉS
OVERDEKTE
FIETSENSTALLING

12

VÉLOS LIBRE-SERVICE /



> ACCÈS VOITURE / TOEGANKELIJKHEID AUTO :

90


PLACES DE PARKING
DONT 5 PMR ET 2 VE *

1


EMPLACEMENT
POUR TAXIS

* Note : « PMR » = emplacement pour Personne à Mobilité Réduite /
« VE » = emplacement pour Véhicule Electrique

> BUS :

2


LIGNE
DE BUS

RÉSEAU DE LIJN :

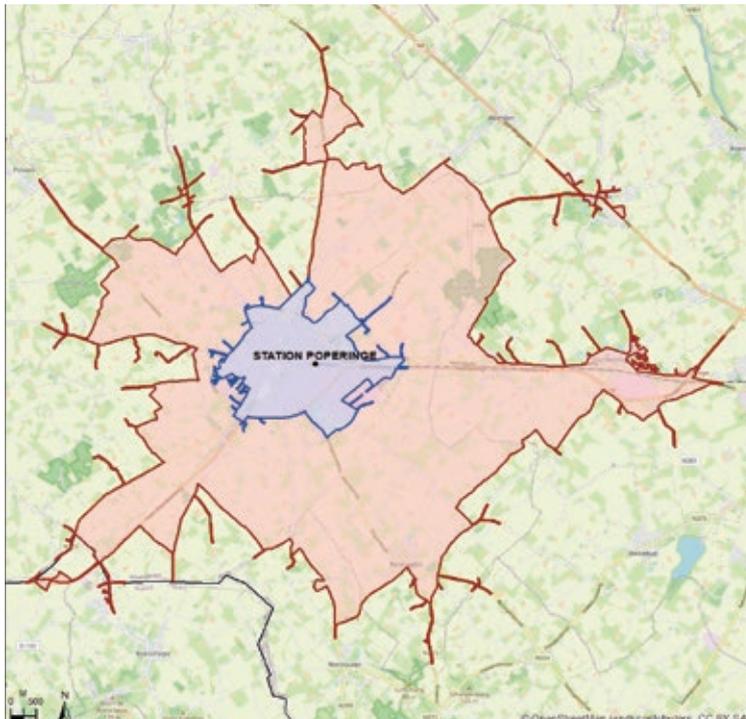
LIGNES 24, 51, 60, 61



Infrastructure :

Pôle d'échanges aménagé avec une gare routière de 4
quais pour les bus

ACCESSIBILITÉ DE LA GARE EN 15 MINUTES À VÉLO ET EN VOITURE / BEREIKBAARHEID STATION IN 15 MINUTEN PER FIETS EN MET DE AUTO :

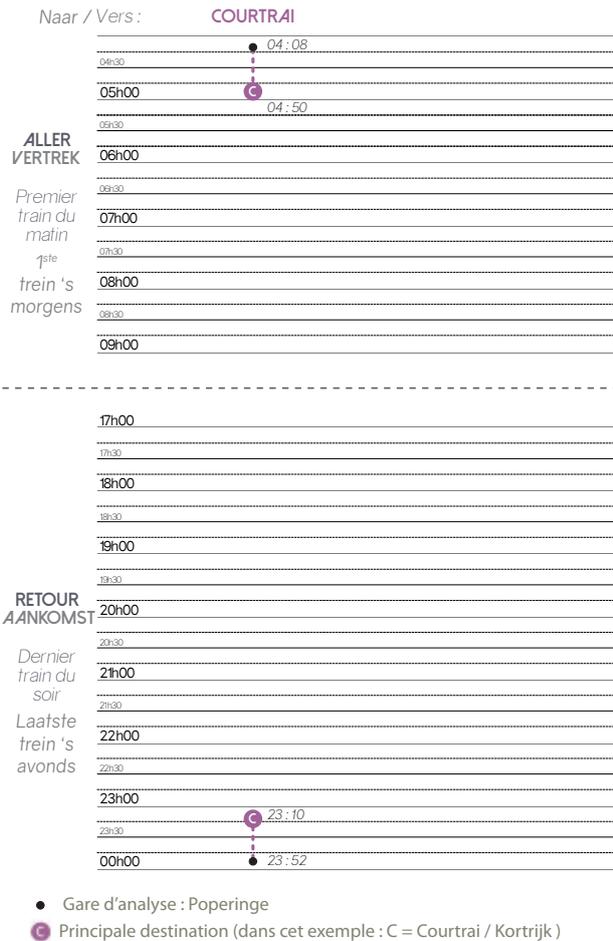


 15 minutes à vélo / 15 minuten per fiets
 15 minutes en voiture / 15 minuten met de auto
• Gare / Station
— Ligne LGV / HST-lijn

Point de méthode / Methoepunt
Ces isochrones ont été réalisées selon un outil de calcul théorique
élaboré à partir de paramètres définis par des limitations de vitesse
moyennes entre les 2 pers. / Deze isochronen zijn gemaakt met behulp
van een theoretisch rekenprogramma op basis van parameters die
zijn getoetst door gemiddelde snelheidsmaten tussen de
twee landen

HORAIRES DIENSTREGELING

AMPLITUDES DE DESSERTE / AMPLITUDE VAN DE BEDIENING :



* Note : Ce schéma indique synthétiquement le premier train direct du matin et le dernier train direct du soir permettant de relier les principales destinations de la gare.

EXEMPLES DE TEMPS DE PARCOURS / VOORBEELD REISTIJD :



FRÉQUENTATION AANTAL REIZIGERS

NOMRE DE MONTÉES PAR JOUR / OPSTAPPERS PER DAG :



* Note : Le nombre de montées par jour est l'unique indicateur de fréquentation comparable entre la France et la Belgique. Cependant, la méthode peut varier entre les deux pays. En France, il s'agit d'une campagne de comptage pour un mardi (jour ouvrable de base). En Belgique, ces comptages résultent d'une courte observation dans le temps (en octobre). Les chiffres ne permettent pas de faire la distinction entre les voyageurs qui se rendent à la gare et les voyageurs en correspondance (comptés donc 2 fois). Ces méthodes donnent lieu à une inévitable marge d'erreur, parfois significative.





INFORMATIONS GÉNÉRALES ALGEMENE INFORMATIE

LOCALISATION / LIGGING :

- Gare / Station
- Voie ferrée / Spoor
- Ligne LGV / HST-lijn
- Périmètre du projet Transmobi / Projectgebied Transmobi

Sources / Bronnen : Carte des transports public du GECT Janvier 2014
 Mailles / Niveau : commune (F) - commune (B) / gemeente (F) - gemeente (B)
 Realisation / Realisatie : AGUR - 10/2018

DESSERTE EN TRAIN / BEDIENING PER TREIN :

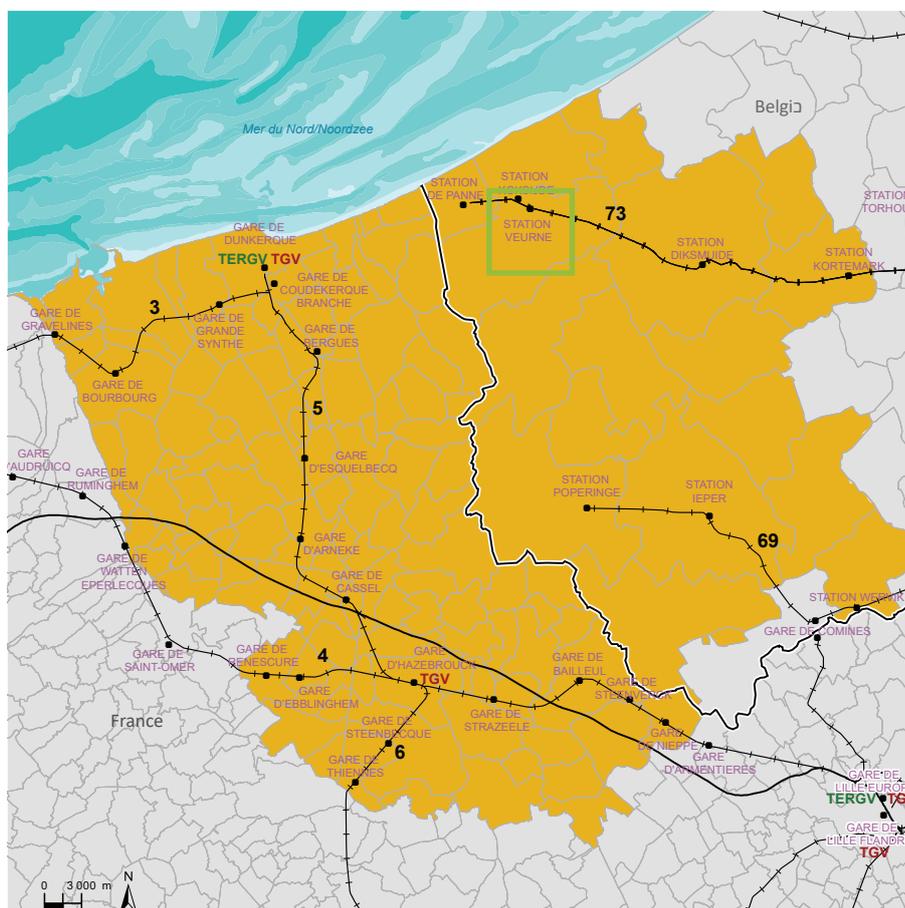
40



TRAINS - TREINEN
/ JOUR - DAG

LIGNE 73

GENT / DEINZE / DE PANNE



FICHE GARE / STATIONS FICHE : VEURNE

ACCESSIBILITÉ BEREIKBAARHEID

VÉLO / FIETS :

60

STATIONNEMENTS
VÉLOS ABRITÉS
ET 8 LIBRE D'ACCÈS

OVERDEKTE
FIETSENSTALLING



ACCÈS VOITURE / TOEGANKELIJKHEID AUTO :

63

PLACES DE PARKING
DONT 2 PMR * ET 2 VE *
(UNE POUR L'AUTOPARTAGE)

2

EMPLACEMENTS
TAXIS

* Note : « PMR » = emplacement pour Personne à Mobilité Réduite /
VE = emplacement pour Véhicule Electrique

BUS :

7

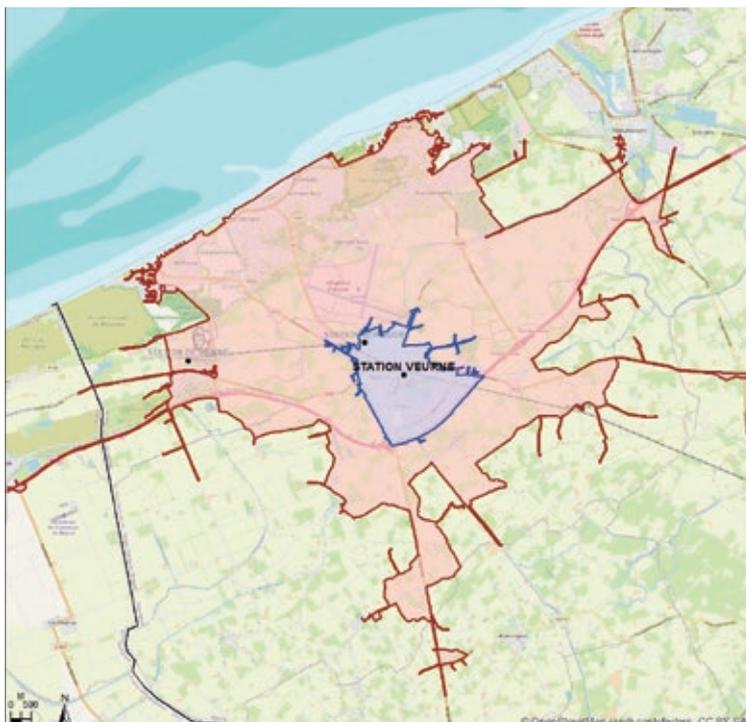


RÉSEAU DE LIJN :
LIGNES 32, 50, 51, 56, 68, 69

BUSPHONE BELBUS 57
(TRANSPORT À LA DEMANDE)



ACCESSIBILITÉ DE LA GARE EN 15 MINUTES À VÉLO ET EN VOITURE / BEREIKBAARHEID STATION IN 15 MINUTEN PER FIETS EN MET DE AUTO :



15 minutes à vélo / 15 minuten per fiets
15 minutes en voiture / 15 minuten met de auto
• **Gare / Station**
— **Ligne LGV / HST-lijn**

Point de méthode / Methoepunt
Ces isochrones ont été réalisées selon un outil de calcul théorique élaboré à partir de paramètres définis par des limitations de vitesse moyennes entre les 2 pers. / Deze isochronen zijn gemaakt met behulp van een theoretisch rekenprogramma op basis van parameters die zijn getoetst door gemiddelde snelheidsmaten tussen de twee landen

HORAIRES DIENSTREGELING

AMPLITUDES DE DESSERTE / AMPLITUDE VAN DE BEDIENING :



* Note : Ce schéma indique synthétiquement le premier train direct du matin et le dernier train direct du soir permettant de relier les principales destinations de la gare.

EXEMPLES DE TEMPS DE PARCOURS / VOORBEELD REISTIJD :

53

 MINUTES
 DE DEINZE

68

 MINUTES
 DE GAND

FRÉQUENTATION AANTAL REIZIGERS

NOMRE DE MONTÉES PAR JOUR / OPSTAPPERS PER DAG :



* Note : Le nombre de montées par jour est l'unique indicateur de fréquentation comparable entre la France et la Belgique. Cependant, la méthode peut varier entre les deux pays. En France, il s'agit d'une campagne de comptage pour un mardi (jour ouvrable de base). En Belgique, ces comptages résultent d'une courte observation dans le temps (en octobre). Les chiffres ne permettent pas de faire la distinction entre les voyageurs qui se rendent à la gare et les voyageurs en correspondance (comptés donc 2 fois). Ces méthodes donnent lieu à une inévitable marge d'erreur, parfois significative.





INFORMATIONS GÉNÉRALES ALGEMENE INFORMATIE

LOCALISATION / LIGGING :

- Gare / Station
- Voie ferrée / Spoor
- Ligne LGV / HST-lijn
- Périmètre du projet Transmobi / Projectgebied Transmobi

Sources / Bronnen : Carte des transports public du GECT Janvier 2014
 Mailles / Niveau : commune (F) - commune (B) / gemeente (F) - gemeente (B)
 Realisation / Realisatie : AGUR - 10/2018

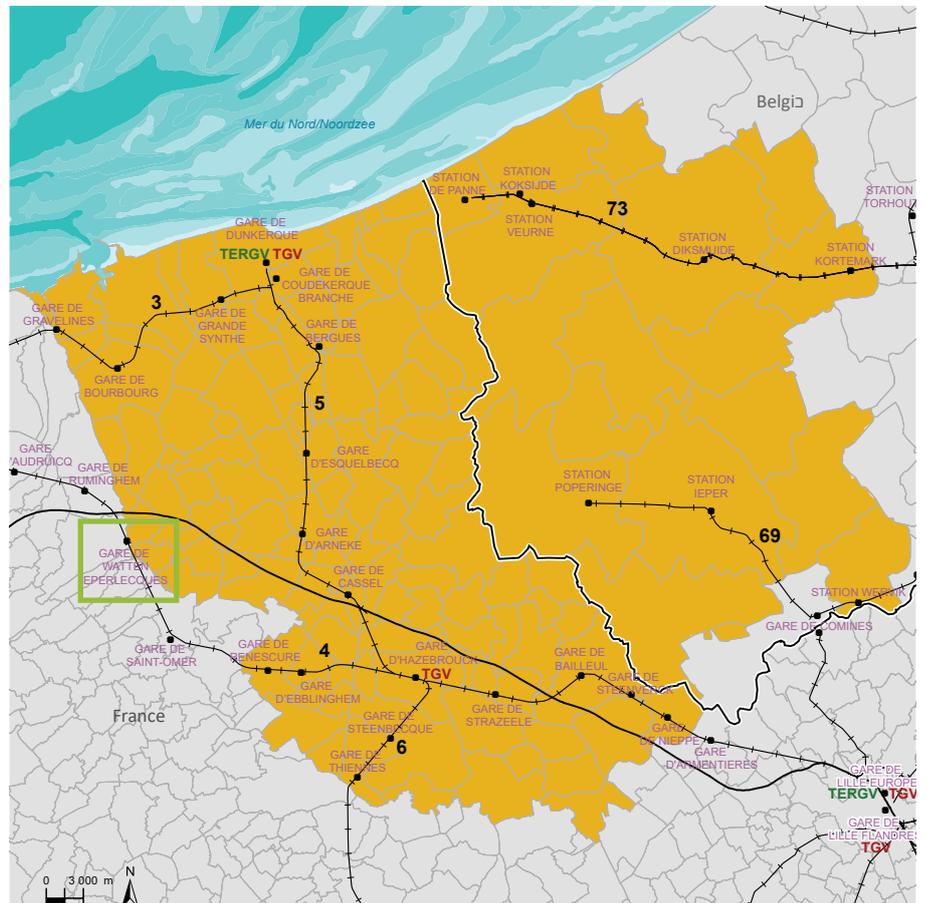
DESSERTE EN TRAIN / BEDIENING PER TREIN :

41



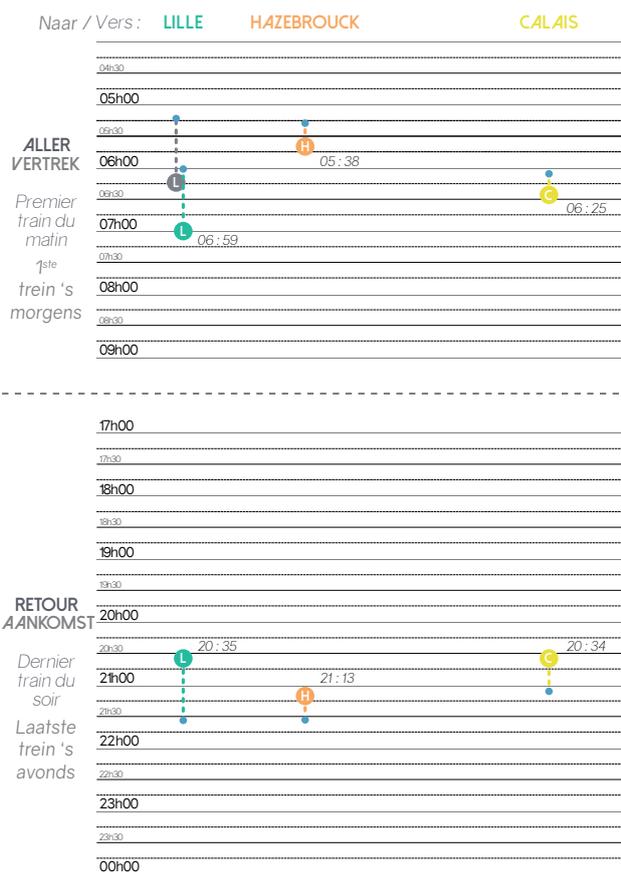
TRAINS - TREINEN
 / JOUR - DAG

LIGNE 4
 CALAIS / LILLE



HORAIRES DIENSTREGELING

AMPLITUDES DE DESSERTE / AMPLITUDE VAN DE BEDIENING :



* Note : Ce schéma indique synthétiquement le premier train direct du matin et le dernier train direct du soir permettant de rejoindre les principales destinations de la gare. L'heure indiquée correspond à celle en gare de destination le matin (ex : heure d'arrivée à Lille) et à celle en gare de départ le soir (ex : heure de départ de Lille).

EXEMPLES DE TEMPS DE PARCOURS / VOORBEELD REISTIJD :

57

 MINUTES
 DE LILLE

FRÉQUENTATION AANTAL REIZIGERS

NOMRE DE MONTÉES PAR JOUR / OPSTAPPERS PER DAG :



* Note : Le nombre de montées par jour est l'unique indicateur de fréquentation comparable entre la France et la Belgique. Cependant, la méthode peut varier entre les deux pays. En France, il s'agit d'une campagne de comptage pour un mardi (jour ouvrable de base). En Belgique, ces comptages résultent d'une courte observation dans le temps (en octobre). Les chiffres ne permettent pas de faire la distinction entre les voyageurs qui se rendent à la gare et les voyageurs en correspondance (comptés donc 2 fois). Ces méthodes donnent lieu à une inévitable marge d'erreur, parfois significative.



AUTRES SERVICES ANDERE DIENSTEN

AU SEIN DU BÂTIMENT / IN HET GEBOUW

- Ancien bâtiment de la gare en habitation

SUR LA PLACE DE LA GARE / ON HET STATIONSPLEIN

- Rien à signaler

AU NIVEAU DE L'ACCÈS AUX QUAIS / OP HET PERRON

- Billetterie automatique

AUX ABORDS / AAN HET STATIONSPLEIN

- Café-PMU accessible depuis la cour de gare et petite zone commerciale à quelques mètres (supermarché).
- La gare est localisée dans le hameau de Bleue Maison à Eperlecques, dans une urbanisation continue avec la commune de Watten. Elle se situe ainsi à plus de 5 km du centre d'Eperlecques et à moins de 1 km du centre de Watten.



PROJETS PROJECTEN

- La gare a été cédée au cours de cette décennie pour être transformée en plusieurs logements.
- En 2018, la Communauté d'Agglomération du Pays de Saint-Omer (CAPSO) a aménagé un parking de 39 places (dont 1 PMR) à proximité de la voie ferrée.
- Dans les réflexions menées actuellement, l'AUD accompagne la municipalité d'Eperlecques et la CAPSO sur les opportunités offertes par le réaménagement de la cour de gare afin de développer des services de mobilité (dépose-minute, infrastructure de recharge pour véhicules électriques, etc.)
- Depuis 2018, la gare fait partie des 4 HUBS de la Communauté de Communes des Hauts de Flandre (CCHF) qui seront investigués dans le cadre du projet TRANSMOBIL pour développer les services à proximité, du côté de Watten. La CCHF est accompagnée de l'AGUR pour ce faire.

INFOS COMPLÉMENTAIRES VERDERE INFORMATIE

Sur la Flandre Intérieure et l'Audomarois, l'AUD a produit un observatoire des gares apportant des données complémentaires en matière de fréquentation.

Consultable sur :

https://www.aud-stomer.fr/shared/ressources/fichiers/j60lnatj_obs_mob_gares_web.pdf

Flandria Rhei
TRANSMOBIL

Avec le soutien du Fonds européen de développement régional
 Met steun van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling

Circulez malin au-delà de la frontière



1. FICHES

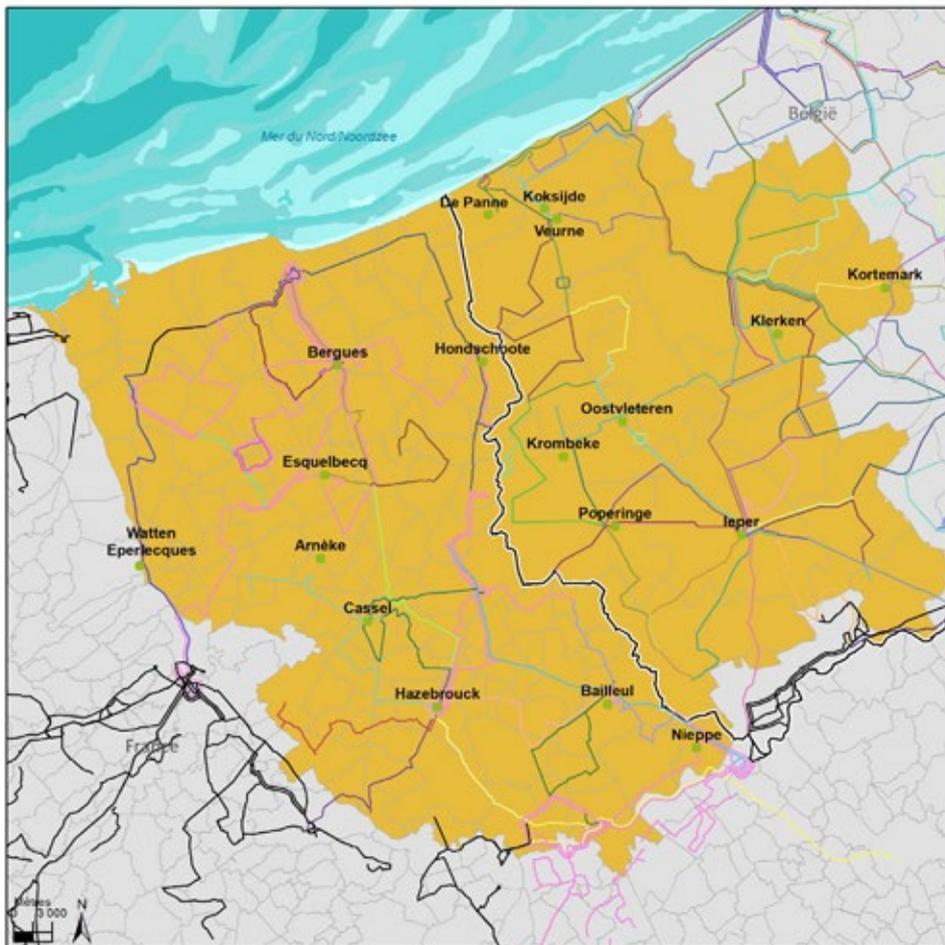
Aanwezige uitrusting per VERVOERSMODUS
Equipements par MODES DE DEPLACEMENT

1.2 fiches

Bus

Bus





Desserte des hubs
Bediening van de hubs



- Hub / Hub
- Ligne de bus interurbain
Regionale buslijnen
- Périmètre du projet Transmobil
Projectgebied Transmobil

Sources / Bronnen : Carte des transports publics 2014
Mailles / Niveaux : commune (F) - commune (B) / gemeente (F) - gemeente (B)
Realisation / Realisatie : AGUR - 10/2018

■ BERGUES – ARRÊT « PLATEFORME D'ÉCHANGES » ■ BERGUES – HALTE « OVERSTAP-PLATFORM »

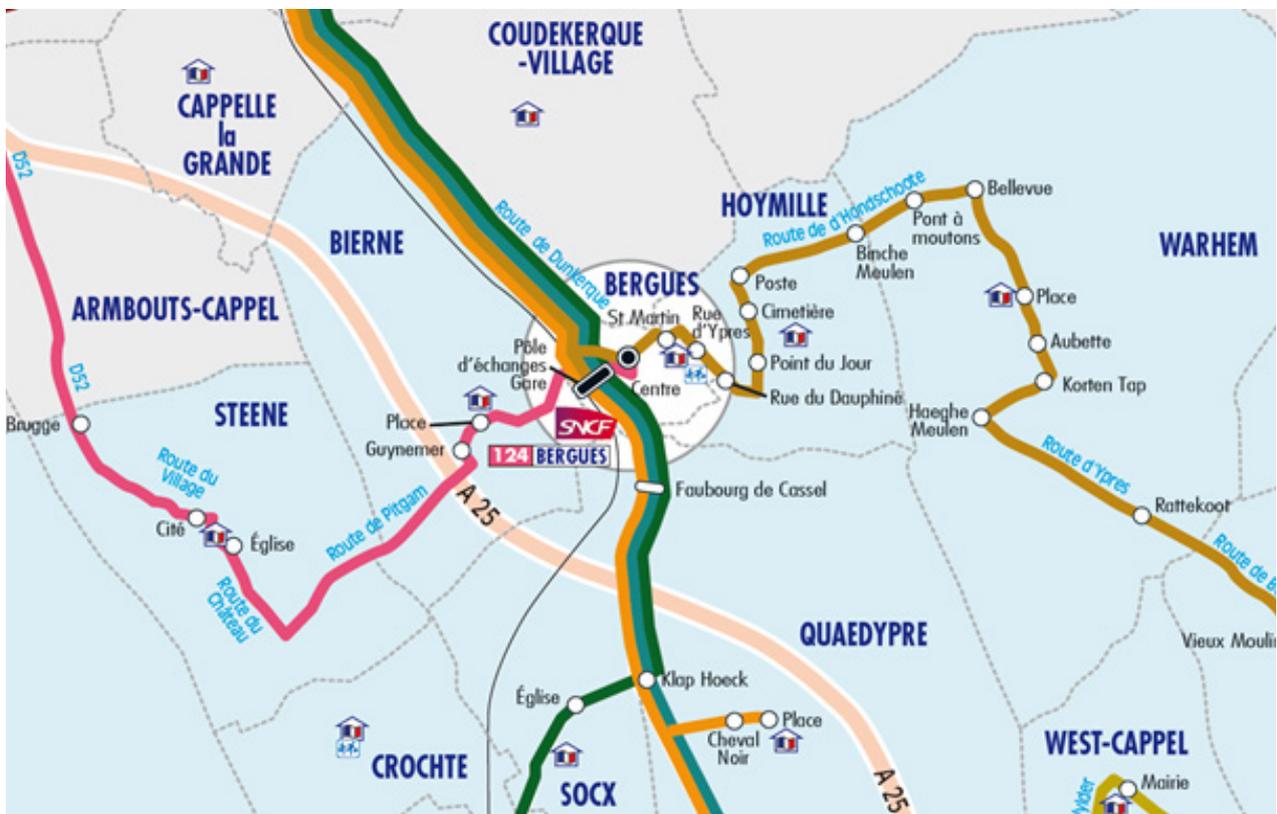
Le hub de Bergues est desservi par le réseau de cars interurbains de la région Hauts-de-France (périmètre Arc-en-ciel 1). La plateforme d'échanges est à proximité immédiate de la gare SNCF.

De hub van Bergues wordt bediend door de interregionale bussen van de Regio Hauts de France (werkgebied Arc-en-ciel 1). Het overstap-platform ligt in de onmiddellijke nabijheid van het SNCF-station.



Source/Bron : AGUR

Desserte en bus :
Bediening per bus :



Source/Bron : Région Hauts de France



BERGUES – ARRÊT « PLATEFORME D'ÉCHANGES »
BERGUES – HALTE « OVERSTAP-PLATFORM »

5 lignes de bus
buslijnen

39 bus par jour
bussen per dag



Amplitudes de desserte
(du lundi au vendredi, en période scolaire) :

Amplitude van de bediening
(van maandag tot vrijdag, tijdens schoolperiodes):

7:15 > 18:35 **7:15 > 18:35** **6:42 > 18:39** **7:15 > 18:35** **7:15 > 18:35**

Fréquentation annuelle des lignes :
Nombre de validations et pourcentage de validations scolaires.

Gebruik van de lijnen op jaarbasis:
aantal ontwaardingens en percentage scholieren

Données billettiques : validations 01/09/17 au 31/08/18

Ticketgegevens: ontwaardingens 01/09/17 tot 31/08/18

102 857 **98 983** **95 841** **134 098** **35 069**
81% **60%** **79%** **78%** **75%**

487

Nombre de montées par jour / Opstappers per dag

Fréquentation journalière de l'arrêt Pôle d'échanges
Moyenne des validations calculée pour un jour moyen de la période du lundi 9 avril 2018 au vendredi 20 avril 2018 hors weekend (données validations cumulées sur les 5 lignes)

Gebruik van de halte 'Overstap-platform' op dagbasis.
Gemiddeld aantal ontwaardingens op een gemiddelde weekdag in de periode van maandag 9 april 2018 tot vrijdag 20 april 2018 (de 5 lijnen samen).

> Pour aller plus loin : fiche « gare de Bergues » TRANSMOBIL

> Om verder te gaan : fiche 'station Bergues' TRANSMOBIL

■ ESQUELBEQ – ARRÊT « GARE » ■ ESQUELBEQ – HALTE « STATION »

Le hub d'Esquelbecq est desservi par le réseau de cars interurbains de la région Hauts-de-France (périmètre Arc-en-ciel 1). L'arrêt est situé à proximité immédiate de la gare SNCF.

De hub van Esquelbecq wordt bediend door de interregionale bussen van de Regio Hauts de France (werkgebied Arc-en-ciel 1). Het overstap-platform ligt in de onmiddellijke nabijheid van het SNCF-station.



Source/Bron : Google Street

Desserte en bus :
Bediening per bus :



Source/Bron : Région Hauts de France



ESQUELBEQC – ARRÊT « GARE »
ESQUELBEQC – HALTE « STATION »

1 ligne de bus
buslijn

8 bus par jour
bussen per dag

903

Dunkerque
Esquelbecq

Amplitudes de desserte
(du lundi au vendredi, en période scolaire):

7:15 > 18:35

Amplitude van de bediening
(van maandag tot vrijdag, tijdens schoolperiodes):

Fréquentation annuelle des lignes :
Nombre de validations et pourcentage de validations
scolaires.
Données billettiques : validations 01/09/17 au 31/08/18

134 098
78%

Gebruik van de lijnen op jaarbasis:
aantal ontwaardingens en percentage scholieren
Ticketgegevens: ontwaardingens 01/09/17 tot 31/08/18



12

Nombre de montées par jour / Opstappers per dag

Fréquentation journalière de l'arrêt Gare
Moyenne des validations calculée pour un jour moyen de la période
du lundi 9 avril 2018 au vendredi 20 avril 2018 hors weekend

Gebruik van de halte 'Station' op dagbasis.
Gemiddeld aantal ontwaardingens op een gemiddelde weekdag in
de periode van maandag 9 april 2018 tot vrijdag 20 april 2018.

■ WATTEN-EPERLECQUES – ARRÊT « INTERSECTION GARE » ■ WATTEN-EPERLECQUES – HALTE « KNOOPPUNT STATION »

Le hub Watten Eperlecques est desservi par le réseau de cars interurbains de la région Hauts-de-France (périmètre Arc-en-ciel 1), ainsi que par les lignes scolaires du réseau Mouvéo (transport en commun audomarois). L'arrêt Mouvéo est à proximité immédiate de la gare SNCF. En revanche, l'arrêt Arc-en-ciel est situé rue Pascal Leuliette, à environ 300m de la gare.

De hub van Watten-Eperlecques wordt bediend door de interregionale bussen van de Regio Hauts de France (werkgebied Arc-en-ciel 1) en door de schoolbuslijnen van Mouvéo (openbaar vervoersnetwerk van Saint-Omer). De Mouvéo-halte ligt in de onmiddellijke nabijheid van het SNCF-station. De Arc-en-ciel halte ligt in de rue Pascal Leuliette, op 300m van het station.



Source/Bron : AGUR

Desserte en bus :
Bediening per bus :



Source/Bron : Région Hauts de France



WATTEN-EPERLECQUES – ARRÊT « INTERSECTION GARE »
WATTEN-EPERLECQUES – HALTE « KNOOPPUNT STATION »

2 lignes de bus
buslijnen

17 bus par jour
bussen per dag

904

*Dunkerque
Saint-Omer*

Amplitudes de desserte
(du lundi au vendredi, en période scolaire) :

6:10 > 18:35

Amplitude van de bediening
(van maandag tot vrijdag, tijdens schoolperiodes):

Fréquentation annuelle des lignes :
Nombre de validations et pourcentage de validations
scolaires.

A noter le passage de la ligne 104 Express à l'arrêt « Grand
place » de Watten et la desserte en Transport à la demande
du réseau Mouvéo au niveau de la gare

Données billettiques : validations 01/09/17 au 31/08/18

**252 752
70%**

Gebruik van de lijnen op jaarbasis:
aantal ontwaardingens en percentage scholieren

Het betreft de doortocht van de expresslijn 104 'Grand
Place' in Watten, en de bediening met Vervoer op Maat
binnen het Mouvéo-netwerk aan het station.

Ticketgegevens: ontwaardingens 01/09/17 tot 31/08/18

16

Nombre de montées par jour / Opstappers per dag

Fréquentation journalière de l'arrêt « Intersection gare »
Moyenne des validations calculée pour un jour moyen de la période
du lundi 9 avril 2018 au vendredi 20 avril 2018 hors weekend

Gebruik van de halte 'Knooppunt Station' op dagbasis.
Gemiddeld aantal ontwaardingens op een gemiddelde weekdag in
de periode van maandag 9 april 2018 tot vrijdag 20 april 2018.

> Pour aller plus loin : fiche « gare de Watten-Eperlecques » TRANSMOBIL

> Om verder te gaan : fiche 'station Watten-Eperlecques' TRANSMOBIL

■ HONDSCHOOTE – ARRÊT « PLACE DU GÉNÉRAL DE GAULE » ■ HONDSCHOOTE – HALTE « PLACE DU GÉNÉRAL DE GAULE »

Le hub de Hondchoote est desservi par le réseau de cars interurbains de la région Hauts-de-France (périmètre Arc-en-ciel 1). L'arrêt est situé sur la place principale.

De hub van Hondchoote wordt bediend door de interregionale bussen van de Regio Hauts de France (werkgebied Arc-en-ciel 1). De halte ligt op het centraal plein.



Source/Bron : AGUR

Desserte en bus :
Bediening per bus :



Source/Bron : Région Hauts de France



HONDSCHOOTE – ARRÊT « PLACE DU GÉNÉRAL DE GAULE »
HONDSCHOOTE – HALTE « PLACE DU GÉNÉRAL DE GAULE »

2 lignes de bus
buslijnen

20 bus par jour
bussen per dag

901
Dunkquer
Handschoote
Steenvoorde

902
Dunkerque
Bergues
Oost Cappel

Amplitudes de desserte
(du lundi au vendredi, en période scolaire) :

Amplitude van de bediening
(van maandag tot vrijdag, tijdens schoolperiodes):

6:15 > 19:44

6:15 > 20:06

Fréquentation annuelle des lignes :
Nombre de validations et pourcentage de validations scolaires.

Gebruik van de lijnen op jaarbasis:
aantal ontwaardingens en percentage scholieren

Données billettiques : validations 01/09/17 au 31/08/18

Ticketgegevens: ontwaardingens 01/09/17 tot 31/08/18

156 368
81%

102 857
81%

129

Nombre de montées par jour / Opstappers per dag

Fréquentation journalière de l'arrêt
« Place du Général de Gaulle »

Moyenne des validations calculée pour un jour moyen de la période du lundi 9 avril 2018 au vendredi 20 avril 2018 hors weekend (données validations cumulées sur les 2 lignes)

Gebruik van de halte 'Place du Général de Gaulle' op dagbasis.

Gemiddeld aantal ontwaardingens op een gemiddelde weekdag in de periode van maandag 9 april 2018 tot vrijdag 20 april 2018 (de 2 lijnen samen).

HAZEBROUCK – ARRÊT « GARE SNCF » HAZEBROUCK – HALTE « SNCF-STATION »

Le hub de Hazebrouck est desservi par le réseau de cars interurbains de la région Hauts-de-France (périmètre Arc-en-ciel 1). Les quais bus sont à proximité immédiate de la gare SNCF.

De hub van Hazebrouck wordt bediend door de interregionale bussen van de Regio Hauts de France (werkgebied Arc-en-ciel 1). De bushaltes liggen in de onmiddellijke nabijheid van het SNCF-station.



Source/Bron : AUD

Desserte en bus :
Bediening per bus :

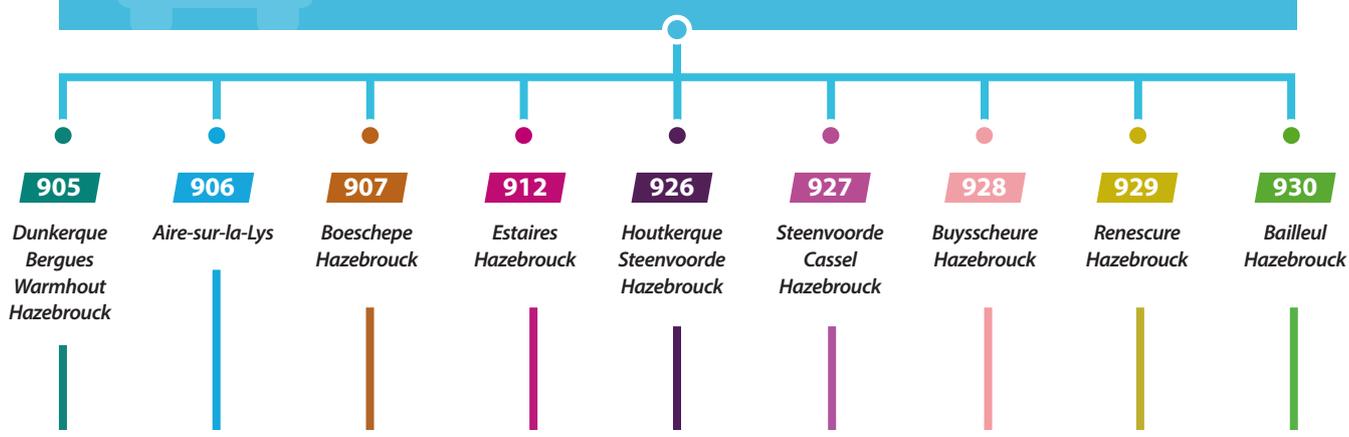


Source/Bron: Région Hauts de France

HAZEBROUCK – ARRÊT « GARE SNCF »
HAZEBROUCK – HALTE « SNCF-STATION »

9 lignes de bus
buslijnen

71 bus par jour
bussen per dag



Amplitudes de desserte
(du lundi au vendredi, en période scolaire) :

Amplitude van de bediening
(van maandag tot vrijdag, tijdens schoolperiodes):



Fréquentation annuelle des lignes :
Nombre de validations et pourcentage de validations scolaires.
Données billettiques : validations 01/09/17 au 31/08/18

Gebruik van de lijnen op jaarbasis:
aantal ontwaardingingen en percentage scholieren
Ticketgegevens: ontwaardingingen 01/09/17 tot 31/08/18



163

Nombre de montées par jour / Opstappers per dag

Fréquentation journalière de l'arrêt « Gare SNCF »
Moyenne des validations calculée pour un jour moyen de la période du lundi 9 avril 2018 au vendredi 20 avril 2018 hors weekend (données validations cumulées sur les 9 lignes)

Gebruik van de halte 'SNCF-station' op dagbasis.
Gemiddeld aantal ontwaardingingen op een gemiddelde weekdag in de periode van maandag 9 april 2018 tot vrijdag 20 april 2018 (de 9 lijnen samen).

■ BAILLEUL – ARRÊT « GARE SNCF » ■ BAILLEUL – HALTE « SNCF-STATION »

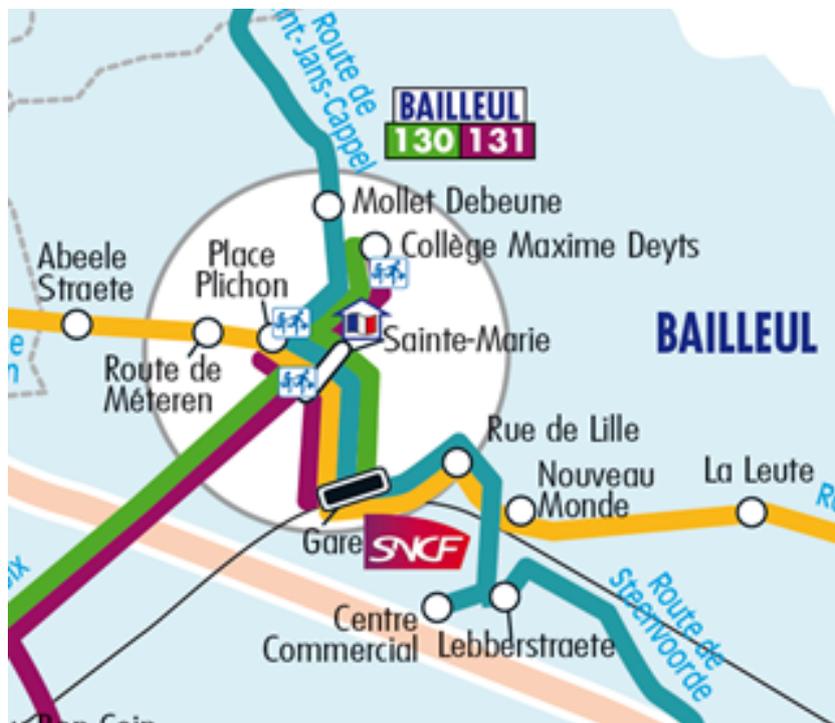
Le hub de Bailleul est desservi par le réseau de cars interurbains de la région Hauts-de-France (périmètre Arc-en-ciel 1). L'arrêt est situé à proximité immédiate de la gare SNCF.

De hub van Bailleul wordt bediend door de interregionale bussen van de Regio Hauts de France (werkgebied Arc-en-ciel 1). De bushalte ligt in de onmiddellijke nabijheid van het SNCF-station.



Source/Bron : AUD

Desserte en bus :
Bediening per bus :



Source/Bron: Région Hauts de France



BAILLEUL – ARRÊT « GARE SNCF »
BAILLEUL – HALTE « SNCF-STATION »

4 lignes de bus
buslijnen

37 bus par jour
bussen per dag

908
*Boeschepe
Armentières*

909
*Steenvoorde
Armentières*

930
*Bailleul
Hazebrouck*

931
*Bailleul
Estaires*

Amplitudes de desserte
(du lundi au vendredi, en période scolaire) :

Amplitude van de bediening
(van maandag tot vrijdag, tijdens schoolperiodes):

6:20 > 20:18

6:20 > 19:55

6:45 > 18:59

6:52 > 18:08

Fréquentation annuelle des lignes :
Nombre de validations et pourcentage de validations scolaires.

Gebruik van de lijnen op jaarbasis:
aantal ontwaardingens en percentage scholieren

Données billettiques : validations 01/09/17 au 31/08/18

Ticketgegevens: ontwaardingens 01/09/17 tot 31/08/18

146 874
77%

124 392
74%

143 350
90%

53 883
71%

62

Nombre de montées par jour / Opstappers per dag

Fréquentation journalière de l'arrêt « Gare »

Moyenne des validations calculée pour un jour moyen de la période du lundi 9 avril 2018 au vendredi 20 avril 2018 hors weekend (données validations cumulées sur les 4 lignes)

Gebruik van de halte 'SNCF-station' op dagbasis.

Gemiddeld aantal ontwaardingens op een gemiddelde weekdag in de periode van maandag 9 april 2018 tot vrijdag 20 april 2018 (de 4 lijnen samen).

> Pour aller plus loin : fiche « gare de Bailleul » TRANSMOBIL

> Om verder te gaan : fiche 'station Bailleul' TRANSMOBIL

■ NIEPPE – ARRÊT « GARE » ■ NIEPPE – HALTE « STATION »

Le hub de Nieppe est desservi par le réseau de cars interurbains de la région Hauts-de-France (périmètre Arc-en-ciel 1). L'arrêt est situé à proximité immédiate de la gare SNCF.

De hub van Nieppe wordt bediend door de interregionale bussen van de Regio Hauts de France (werkgebied Arc-en-ciel 1). De bushalte ligt in de onmiddellijke nabijheid van het SNCF-station.



Source/Bron : AUD

Desserte en bus :
Bediening per bus :



Source/Bron: Région Hauts de France



NIEPPE – ARRÊT « GARE »
NIEPPE – HALTE « STATION »

1 ligne de bus
buslijn

8 bus par jour
bussen per dag

913

Merville
Nieppe
Armentières

Amplitudes de desserte
(du lundi au vendredi, en période scolaire) :

6:37 > 18:55

Amplitude van de bediening
(van maandag tot vrijdag, tijdens schoolperiodes):

Fréquentation annuelle des lignes :
Nombre de validations et pourcentage de validations
scolaires.
Données billettiques : validations 01/09/17 au 31/08/18

20 068
62%

Gebruik van de lijnen op jaarbasis:
aantal ontwaardingens en percentage scholieren
Ticketgegevens: ontwaardingens 01/09/17 tot 31/08/18

10

Nombre de montées par jour / Opstappers per dag

Fréquentation journalière de l'arrêt « Gare »
Moyenne des validations calculée pour un jour moyen de la période
du lundi 9 avril 2018 au vendredi 20 avril 2018 hors weekend

Gebruik van de halte 'station' op dagbasis.
Gemiddeld aantal ontwaardingens op een gemiddelde weekdag in
de periode van maandag 9 april 2018 tot vrijdag 20 april 2018.

> Pour aller plus loin : fiche « gare de Nieppe » TRANSMOBIL

> Om verder te gaan : fiche 'station Nieppe' TRANSMOBIL

■ CASSEL – ARRÊT « GARE » ■ CASSEL – HALTE « GARE »

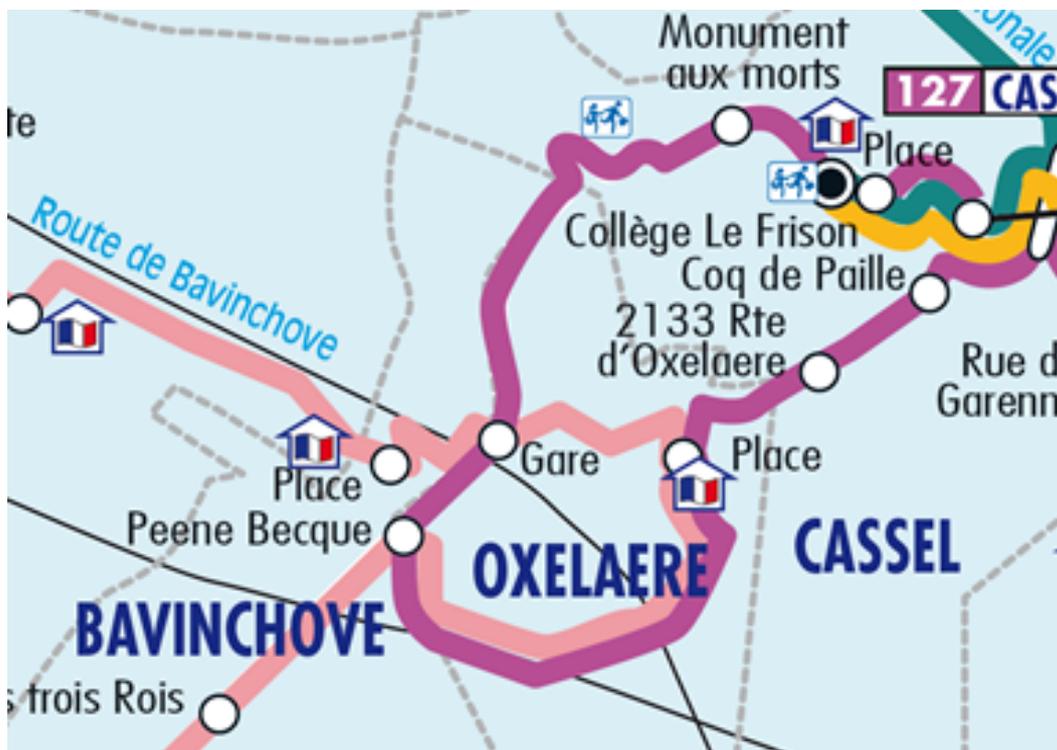
Le hub de Cassel est desservi par le réseau de cars interurbains de la région Hauts-de-France (périmètre Arc-en-ciel 1). L'arrêt est situé à proximité immédiate de la gare SNCF, à Bavinchove.

De hub van Cassel wordt bediend door de interregionale bussen van de Regio Hauts de France (werkgebied Arc-en-ciel 1). De bushalte ligt in de onmiddellijke nabijheid van het SNCF-station in Bavinchove.



Source/Bron : AUD

Desserte en bus :
Bediening per bus :



Source/Bron: Région Hauts de France



CASSEL – ARRÊT « GARE »
CASSEL – HALTE « GARE »

2 lignes de bus
buslijnen

9 bus par jour
bussen per dag

927

Steenvoorde
Cassel
Hazebrouck

928

Buysscheure
Hazebrouck

Amplitudes de desserte
(du lundi au vendredi, en période scolaire) :

7:43 > 17:38

Amplitude van de bediening
(van maandag tot vrijdag, tijdens schoolperiodes):

6:35 > 19:00

Fréquentation annuelle des lignes :
Nombre de validations et pourcentage de validations scolaires.
Données billettiques : validations 01/09/17 au 31/08/18

Gebruik van de lijnen op jaarbasis:
aantal ontwaardingen en percentage scholieren
Ticketgegevens: ontwaardingen 01/09/17 tot 31/08/18

136 660
83%

51 485
94%

4

Nombre de montées par jour / Opstappers per dag

Fréquentation journalière de l'arrêt « Gare »
Moyenne des validations calculée pour un jour moyen de la période du lundi 9 avril 2018 au vendredi 20 avril 2018 hors weekend (données validations cumulées sur les 2 lignes)

Gebruik van de halte 'station' op dagbasis.
Gemiddeld aantal ontwaardingen op een gemiddelde weekdag in de periode van maandag 9 april 2018 tot vrijdag 20 april 2018 (de 2 lijnen samen).

> Pour aller plus loin : fiche « gare de Cassel » TRANSMOBIL

> Om verder te gaan : fiche 'station Cassel' TRANSMOBIL

■ LA PANNE – ARRÊT « DE PANNE STATION » ■ DE PANNE - HALTE « DE PANNE STATION »

À De Panne (Adinkerke), le tram et le train se rejoignent sur un quai commun. Le bus français transfrontalier Dk'Bus fait également la jonction à cet hub.

In De Panne (Adinkerke) sluiten tram en trein aan op een gemeenschappelijk perron. Ook de grensoverschrijdende Franse bus van DK-Bus sluit aan op dit knooppunt.



Source/Bron : WVI

Desserte en tram et bus :
Bediening per tram en bus :



Source/Bron: WVI



LA PANNE – ARRÊT « DE PANNE STATION »
DE PANNE - HALTE « DE PANNE STATION »

2 lignes (tram + bus)
lijnen (tram + bus)

170 bus par jour
bussen per dag

0
Tramway côtier / Kusttram

De Panne
Oostende
Knokke

20 DK

Leffrinckoucke
Zuydcoote
Bray-Dunes
Adinkerke

Amplitudes de desserte

Amplitude van de bediening

4:19 > 23:14

6:30 > 21:10

Nombre de parcours (jour scolaire)

Aantal ritten (schooldag)

56 x

(Direction / richting :
Oostende)

29 x

(Direction / richting :
Leffrinckoucke)

Autres services :

- Ligne 57 Bus à la demande

Andere diensten :

- lijn 57 belbus

POPERINGE – ARRÊT « POPERINGE STATION » POPERINGE - HALTE « POPERINGE STATION »

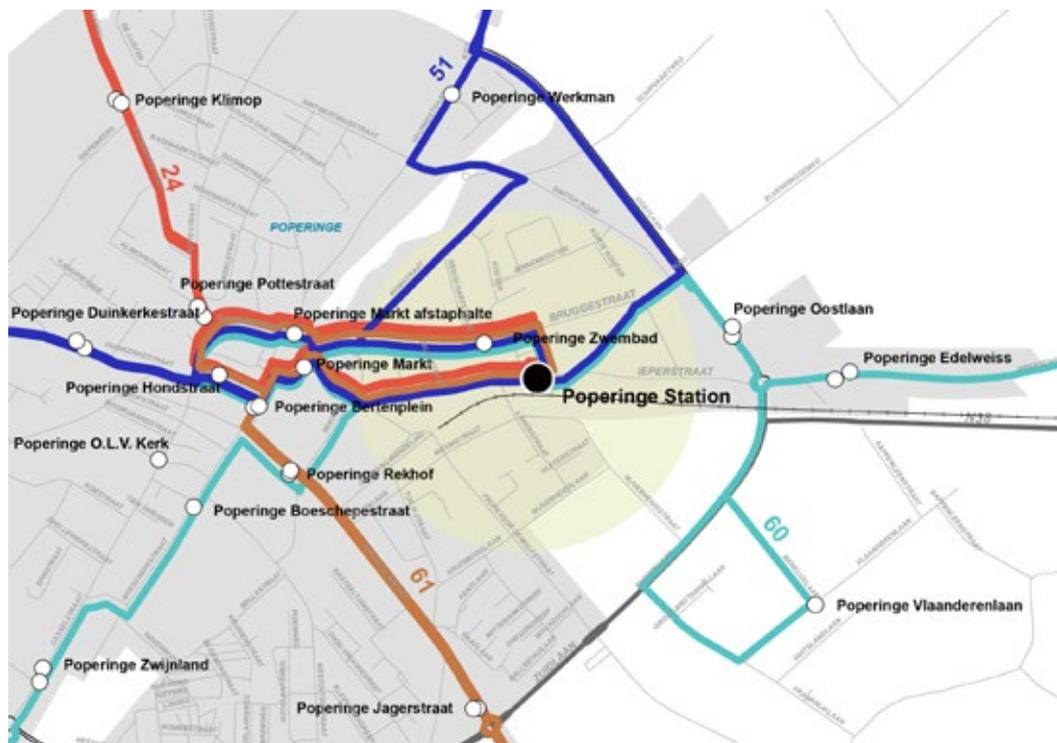
L'arrêt est situé sur la place en face de la gare SNCB et est desservi par 4 lignes de bus.

De halte bevindt zich op het plein voor het NMBS-station en wordt bediend door 4 buslijnen.

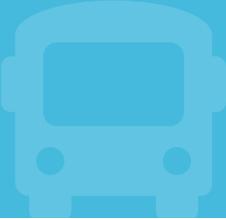


Source/Bron : WVI

Desserte en bus :
Bediening per bus :



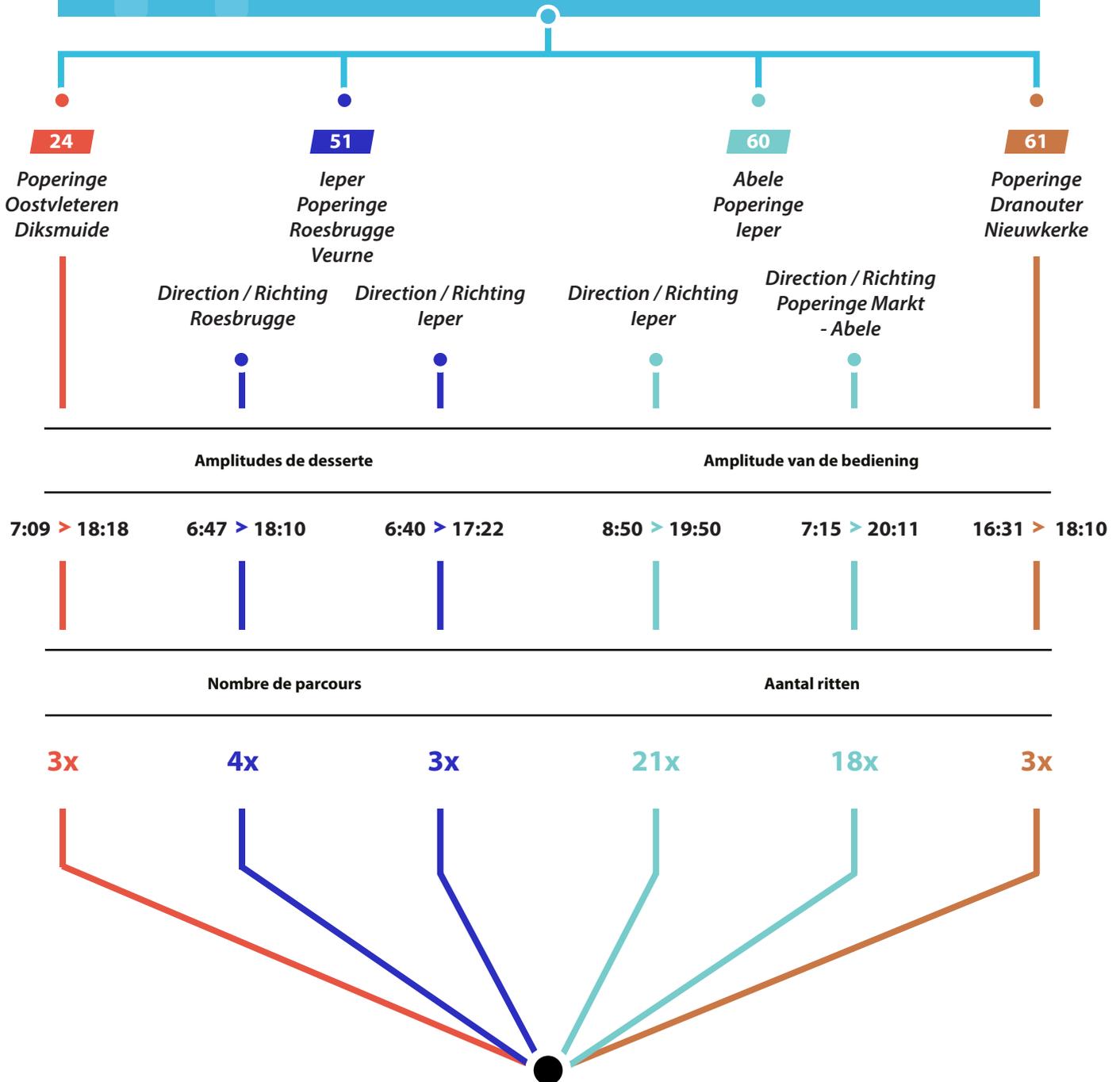
Source/Bron: WVI



POPERINGE – ARRÊT « POPERINGE STATION »
POPERINGE - HALTE « POPERINGE STATION »

4 lignes de bus
buslijnen

60 bus par jour
bussen per dag



Autres services :

- Ligne 29 Bus à la demande

Andere diensten :

- lijn 29 belbus

COXYDE – ARRÊT « KOKSIJDE STATION » KOKSIJDE - HALTE « KOKSIJDE STATION »

L'arrêt est situé à la gare de Koksijde, à côté du quai de gare, et est desservi par 2 lignes de bus.

De halte bevindt zich aan het station van Koksijde, aansluitend bij het treinperron, en wordt door 2 buslijnen bediend.

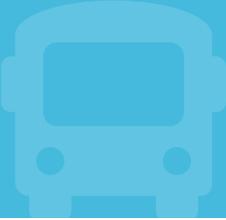


Source/Bron : WVI

Desserte en bus :
Bediening per bus :



Source/Bron : WVI



COXYDE – ARRÊT « KOKSIJDE STATION »
KOKSIJDE - HALTE « KOKSIJDE STATION »

2 lignes de bus
buslijnen

75 bus par jour
bussen per dag

68

Veurne
Koksijde Kazerne
Nieuwpoort
Oostende

Direction / Richting
Oostende



Direction / Richting
Veurne



69

Veurne
Sint-Idesbald
Nieuwpoort
Oostende

Direction / Richting
Oostende



Direction / Richting
Veurne



Amplitudes de desserte

Amplitude van de bediening

5:46 > 20:47

6:00 > 21:02

6:47 > 20:22

6:46 > 20:45



Nombre de parcours

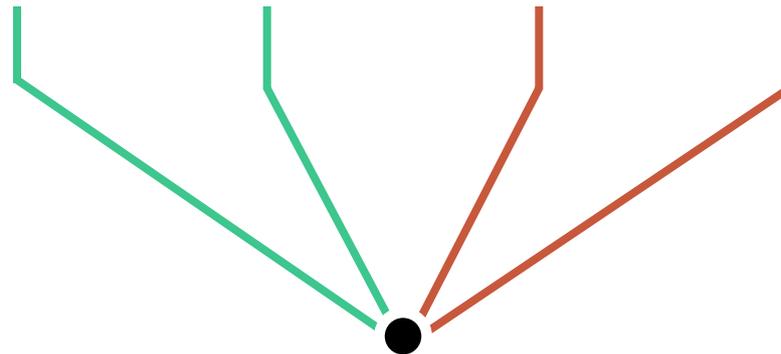
Aantal ritten

20x

18x

19x

18x



FURNES - ARRÊT «VEURNE STATION»

VEURNE - HALTE VEURNE STATION

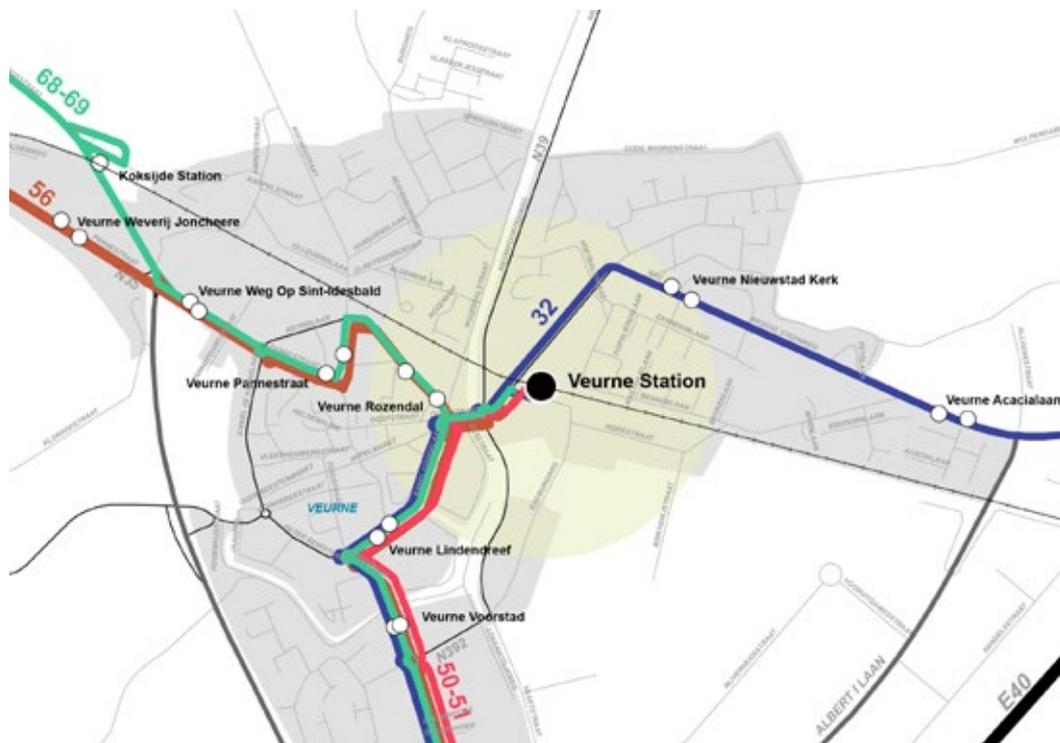
L'arrêt est situé en face de la gare.

De halte situeert zich voor het treinstation.

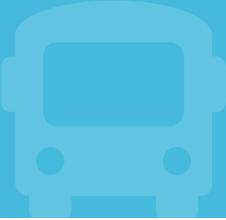


Source/Bron : WVI

Desserte en bus :
Bediening per bus :



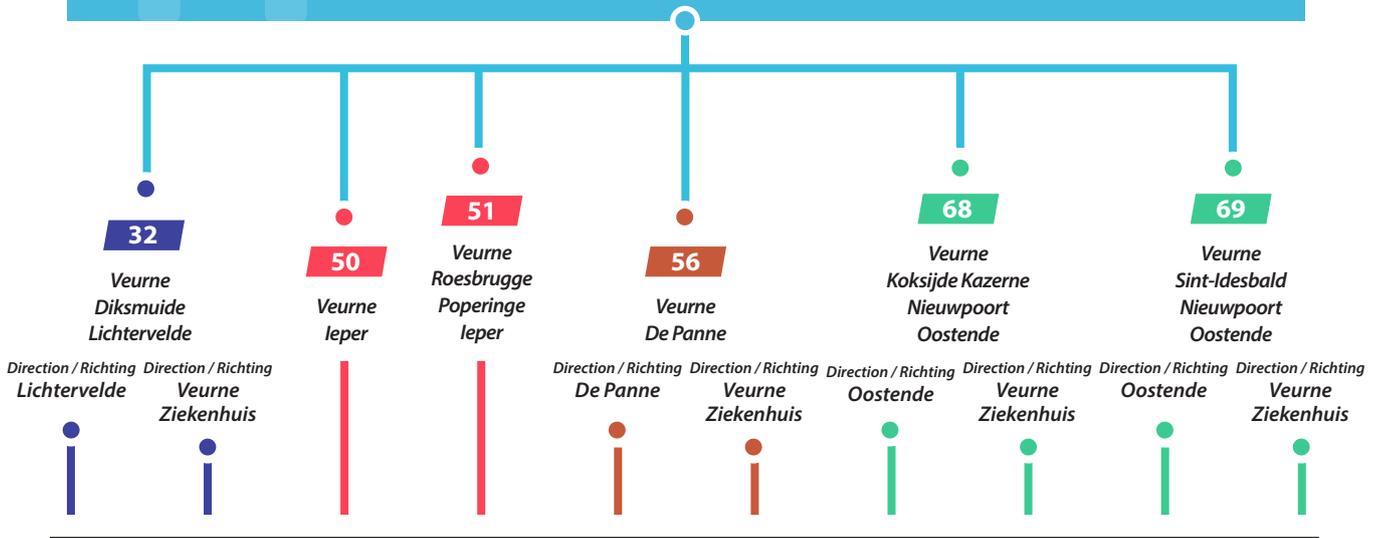
Source/Bron : WVI



FURNES - ARRÊT «VEURNE STATION»
VEURNE - HALTE «VEURNE STATION»

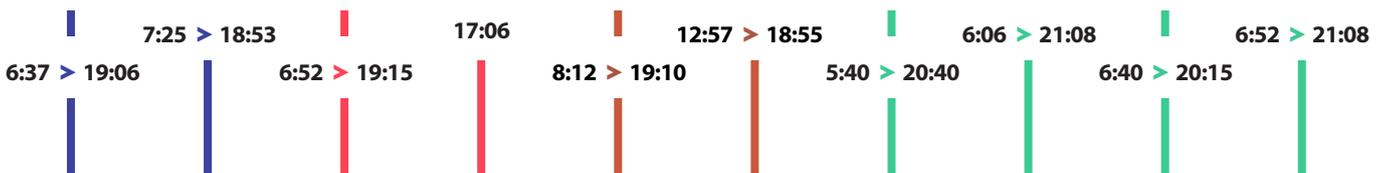
6 lignes de bus
buslijnen

116 bus par jour
bussen per dag



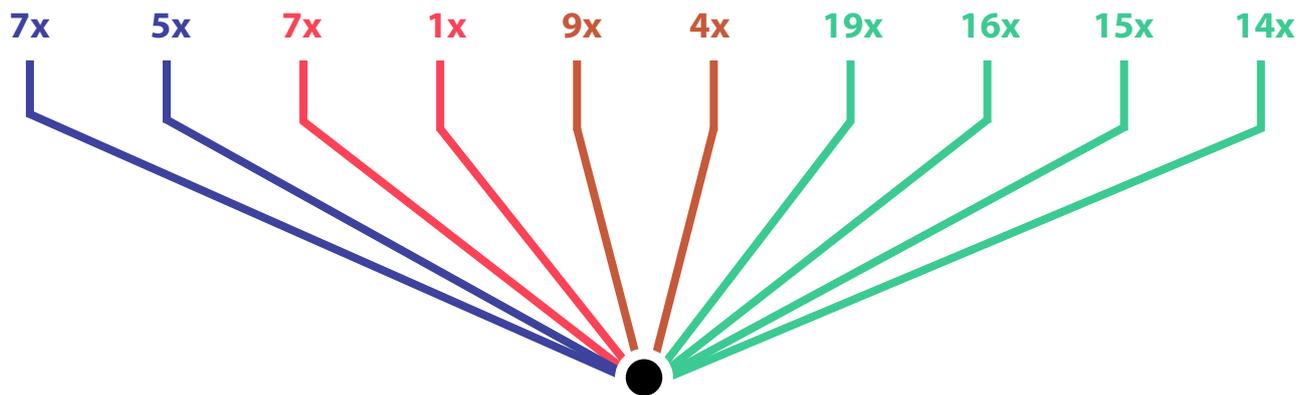
Amplitudes de desserte

Amplitude van de bediening



Nombre de parcours

Aantal ritten



Autres services :

- Ligne 57 Bus à la demande

Andere diensten :

- lijn 57 belbus

KORTEMARK – ARRÊT « KORTEMARK STATION » **KORTEMARK - HALTE « KORTEMARK STATION »**

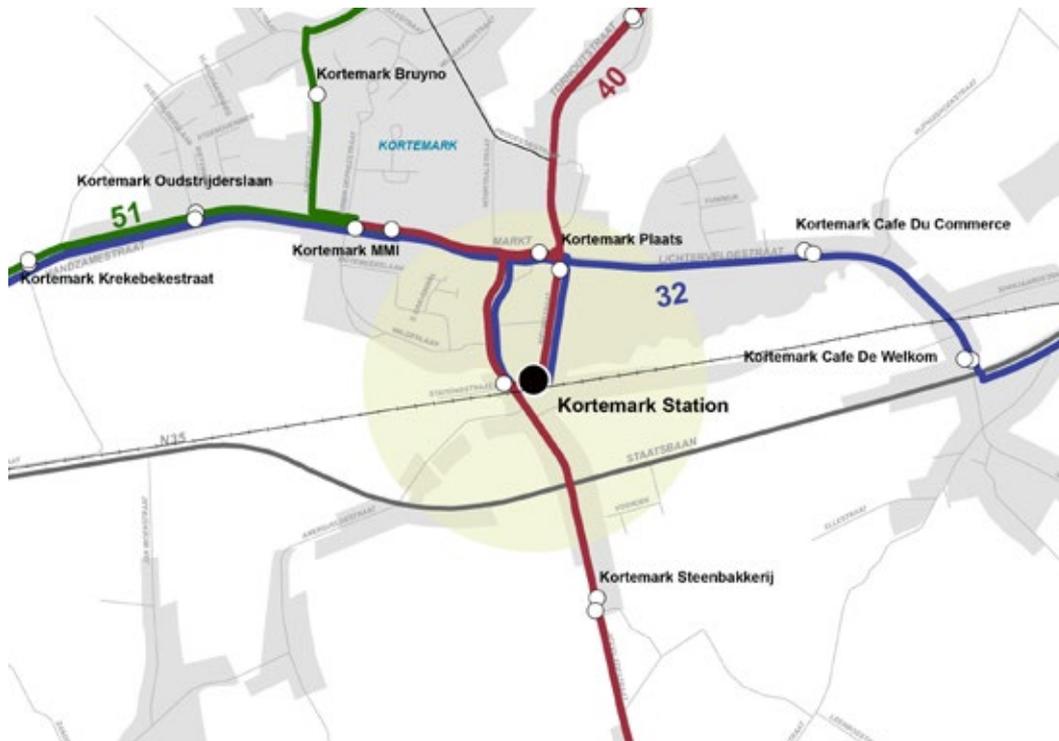
L'arrêt de bus «Kortemark Station» est divisé selon le sens de la circulation : un arrêt dans la Stationsstraat et un autre dans la Nieuwstraat. Les deux arrêts se trouvent à proximité immédiate de la gare.

De bushalte «Kortemark Station» is opgesplitst volgens de rijrichting: een stopplaats in de Stationsstraat en een in de Nieuwstraat. Beide stopplaatsen bevinden zich in de directe nabijheid van het station.

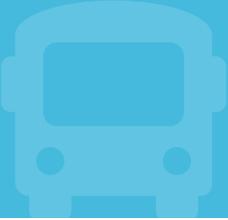


Source/Bron : WVI

Desserte en bus :
Bediening per bus :



Source/Bron : WVI



KORTEMARK – ARRÊT « KORTEMARK STATION »
KORTEMARK - HALTE « KORTEMARK STATION »

2 lignes de bus
buslijnen

51 bus par jour
bussen per dag

32
Veurne
Diksmuide
Lichtervelde

40
Torhout
Kortemark
leper

Direction / Richting
Veurne

Direction / Richting
Lichtervelde

Direction / Richting
Torhout

Direction / Richting
leper



Amplitudes de desserte

Amplitude van de bediening

6:41 > 18:51

6:14 > 18:20

6:14 > 19:03

6:05 > 19:49



Nombre de parcours

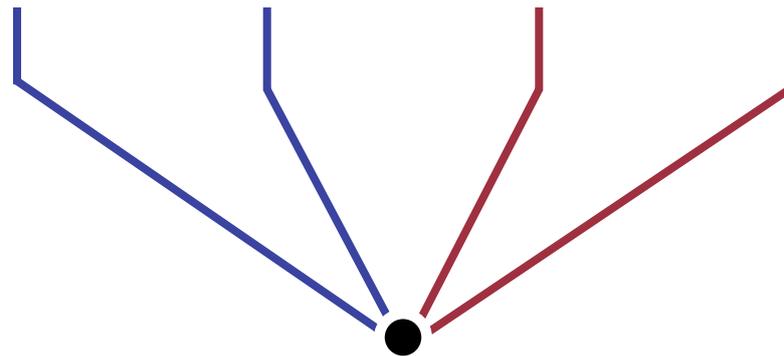
Aantal ritten

8x

8x

18x

17x



Autres services :

- Ligne 47 Bus à la demande

Andere diensten :

- lijn 47 belbus

■ KLERKEN - ARRÊT «KLERKEN DORP» ■ KLERKEN - HALTE «KLERKEN DORP»

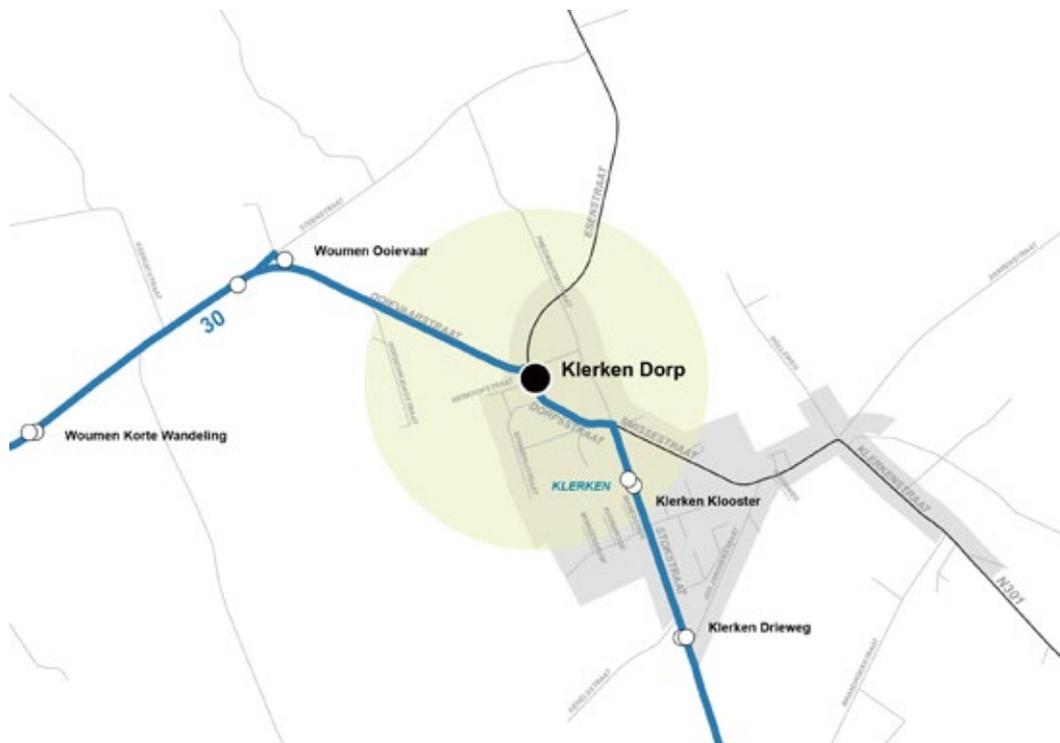
L'arrêt de bus «Klerken Dorp» est situé près de l'église et est desservi par une ligne de bus.

De halte «Klerken Dorp» bevindt zich aan de kerk en wordt door 1 buslijn bediend.



Source/Bron : WVI

Desserte en bus :
Bediening per bus :



Source/Bron : WVI



KLERKEN - ARRÊT «KLERKEN DORP»
KLERKEN - HALTE «KLERKEN DORP»

1 ligne de bus
buslijnen

34 bus par jour
bussen per dag

30

Diksmuide
Houthulst
Staden
Roeselare

Direction / Richting
Roeselare

Direction / Richting
Diksmuide



Amplitudes de desserte

Amplitude van de bediening

5:06 > 20:17

6:19 > 21:49



Nombre de parcours

Aantal ritten

17 x

17 x



Autres services :

- Ligne 47 Bus à la demande
- Abri bus
- Parking autour de l'église
- 1 place PMR
- 2 places de recharge pour véhicules électriques
- Friterie en face de l'arrêt
- Borne postale

Andere diensten :

- lijn 47 belbus
- schuilhuisje
- parking bij de kerk
- 1 plaats mindervaliden
- 2 oplaadplaatsen elektrische voertuigen
- frituur tegenover de halte
- postbus

■ KROMBEKE - ARRÊT «KROMBEKE DORP» ■ KROMBEKE - HALTE «KROMBEKE DORP»

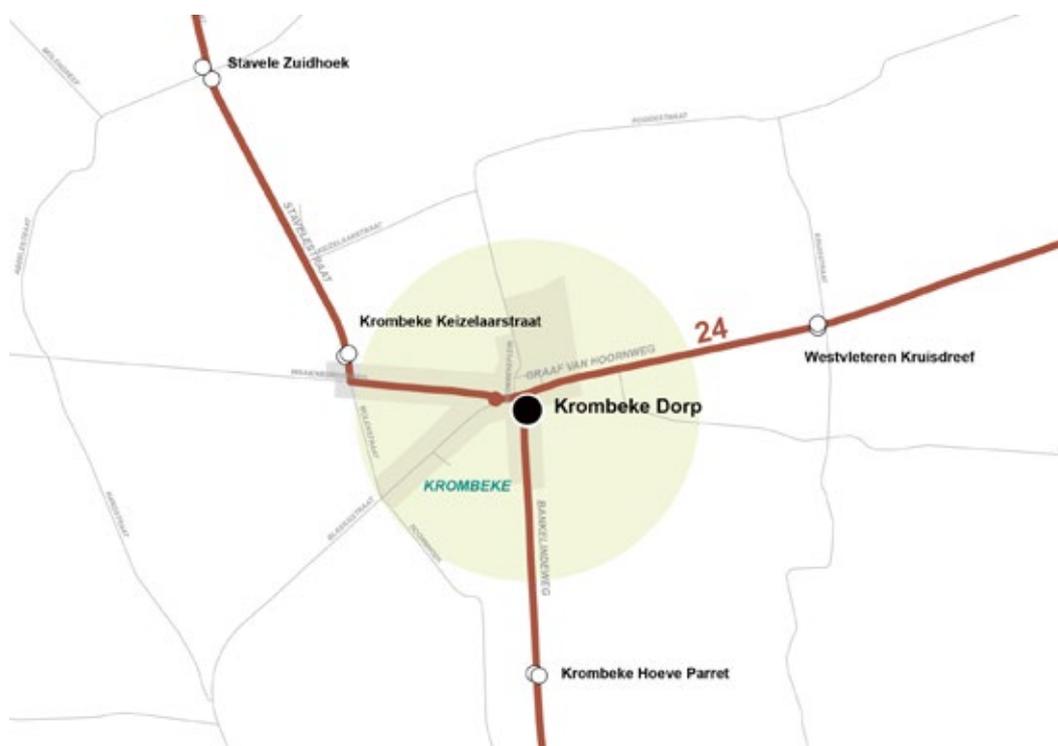
Le hub «Krombeke Dorp» est situé dans le centre du village et dispose d'une desserte de bus limitée.

De hub «Krombeke Dorp» bevindt zich in de dorpskern en kent een beperkte busbediening.



Source/Bron : WVI

Desserte en bus :
Bediening per bus :



Source/Bron : WVI



KROMBEKE - ARRÊT «KROMBEKE DORP»
KROMBEKE - HALTE «KROMBEKE DORP»

1 ligne de bus
buslijnen

5 bus par jour
bussen per dag

24

Diksmuide
Oostvleteren
Poperinge

Direction / Richting
Poperinge

Direction / Richting
Vleteren



Amplitudes de desserte

Amplitude van de bediening

7:45 > 18:04

7:21 > 18:29

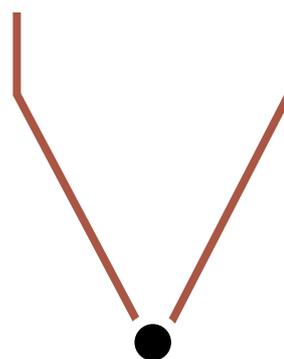


Nombre de parcours

Aantal ritten

2 x

3 x



Autres services :

- Ligne 29 Bus à la demande
- Un abri avec un dispositif pour attacher les vélos

Andere diensten :

- lijn 29 belbus
- schuilhuisje met fietsstalling



OOSTVLETEREN- ARRÊT «OOSTVLETEREN STATION»
OOSTVLETEREN - HALTE «OOSTVLETEREN STATION»

2 lignes de bus
buslijnen

18 bus par jour
bussen per dag

50

Veurne
leper

24

Diksmuide
Oostvleteren
Poperinge

Direction / Richtung
leper



Direction / Richtung
Veurne



Direction / Richtung
Diksmuide



Direction / Richtung
Poperinge



Amplitudes de desserte

Amplitude van de bediening

6:47 > 19:52



7:01 > 18:01



7:30 > 18:37



7:30 > 17:57



Nombre de parcours

Aantal ritten

7 x



6 x



3 x



2 x



Autres services :

- Ligne 29 Bus à la demande
- Abri bus
- Arceaux vélos
- 30 places de parking
- 3 Places PMR
- 2 places de recharge pour véhicules électriques
- Différents magasins à proximité : boucher, boulanger, friagerie, pharmacie, ...

Andere diensten :

- lijn 29 belbus
- schuilhuisje
- fietsbeugels
- 30 parkeerplaatsen
- 3 plaatsen mindervaliden
- 2 oplaadplaatsen elektrische voertuigen
- winkels in de nabijheid (slager, bakker, frituur, apotheek, ...)

■ YPRES - ARRÊT «IEPER STATION» ■ IEPER - HALTE «IEPER STATION»

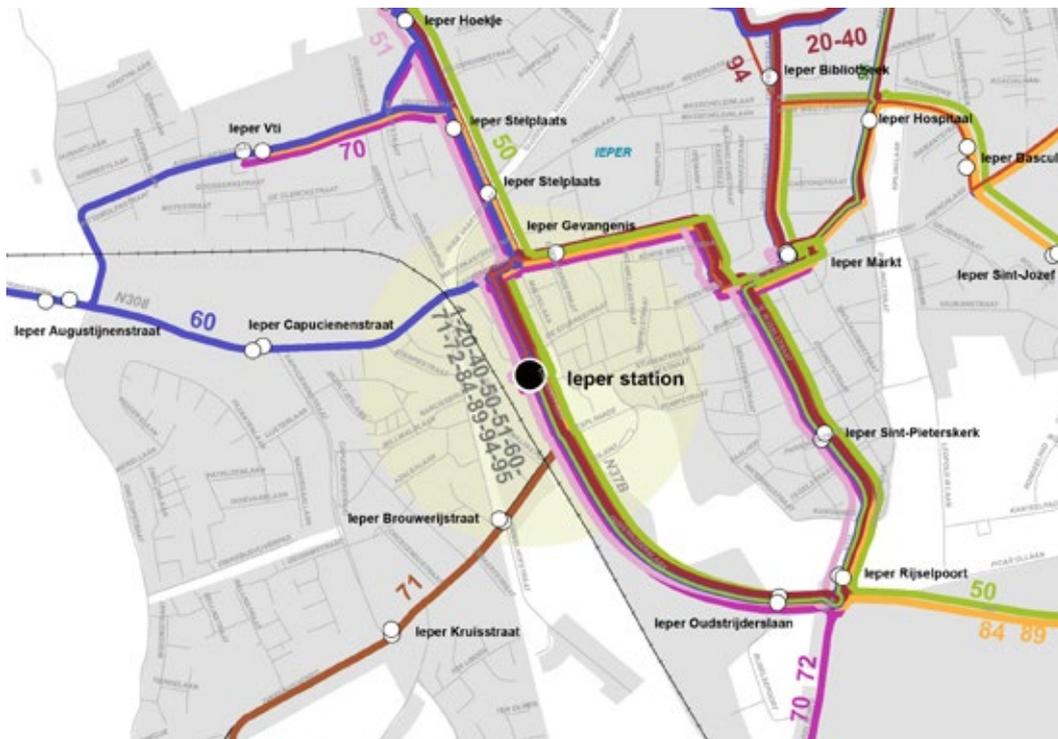
L'arrêt «Ieper Station» constitue un hub régional avec 13 lignes de bus. L'arrêt a été aménagée en gare routière avec 7 quais et est située en face de la gare ferroviaire.

De halte "Ieper Station" vormt een regionaal knooppunt met 13 buslijnen. De halte is uitgebouwd als busstation met 7 perrons en bevindt zich tegenover het treinstation.



Source/Bron : WVI

Desserte en bus :
Bediening per bus :



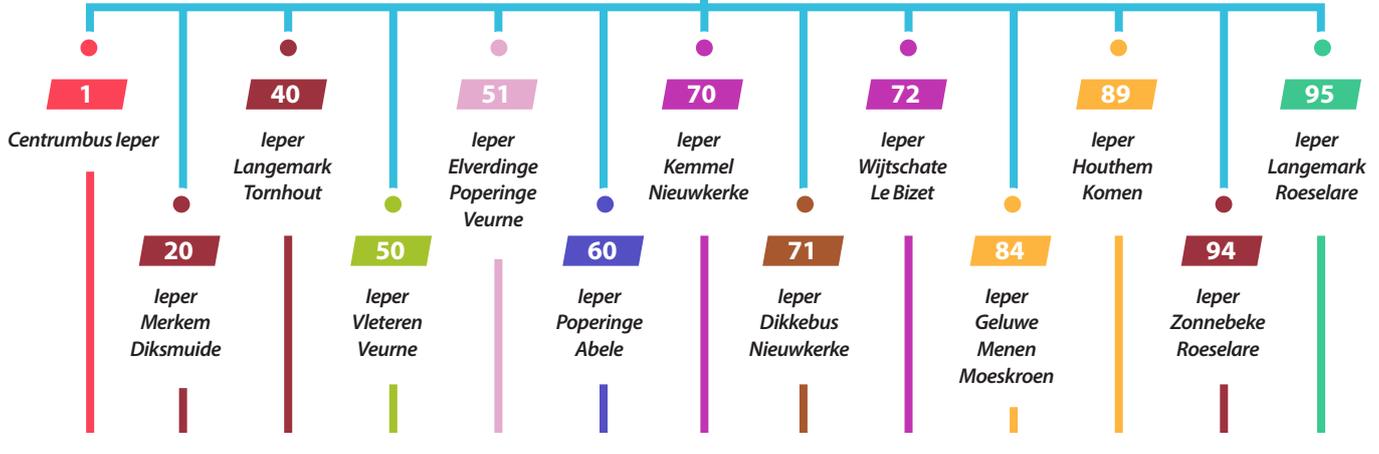
Source/Bron : WVI



YPRES - ARRÊT «IEPER STATION»
IEPER - HALTE «IEPER STATION»

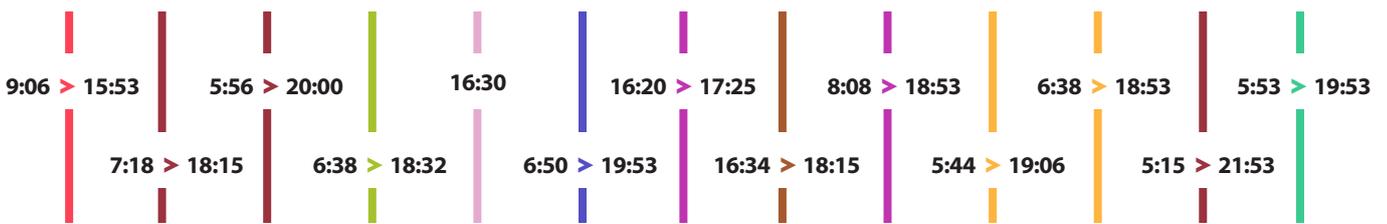
13 lignes de bus
buslijnen

317 bus par jour
bussen per dag



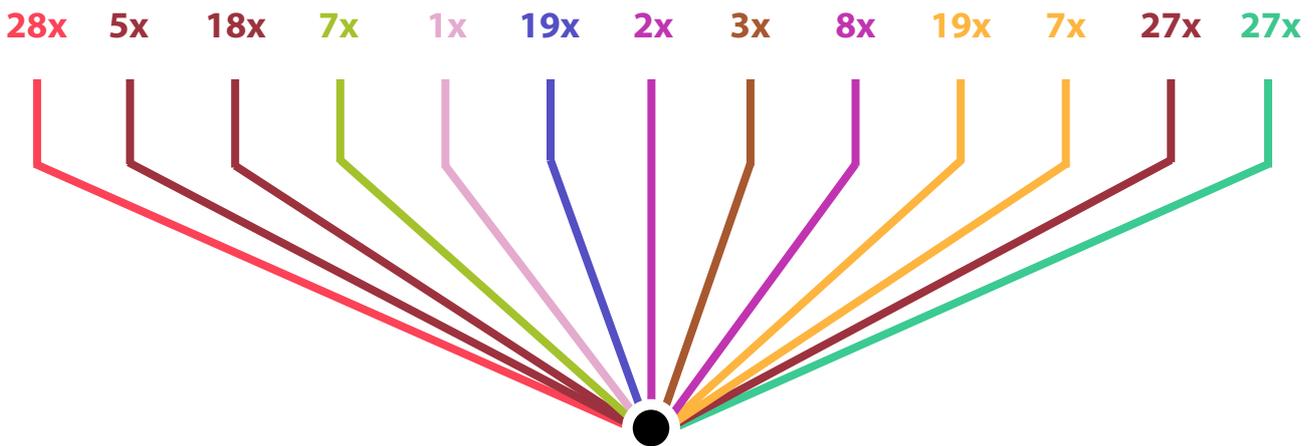
Amplitudes de desserte

Amplitude van de bediening



Nombre de parcours

Aantal ritten



Autres services :

Andere diensten :

- Ligne 29 Bus à la demande

- lijn 29 belbus

Flandria Rhei
TRANSMOBIL

Avec le soutien du Fonds européen de développement régional
 Met steun van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling

Circulez malin au-delà de la frontière



1. FICHES

Aanwezige uitrusting per VERVOERSMODUS
Equipements par MODES DE DEPLACEMENT

1.3 fiches
Carpoolparkings
Aires de covoiturage





Aires de Covoiturage
Carpoolparkings



- ▲ Aire de covoiturage / Carpoolparking
- Hub interrégional / Interregionale hub
- Hub local / Dorpsub
- Périmètre du projet Transmobil
Projectgebied Transmobil

Sources / Bronnen : La fabrique des mobilités 2018 - BlablaCar 2018 - AWW (Agentschap Wegen en Verkeer)
 Maires / Nieuw : commune (F) - commune (B) / gemeente (F) - gemeente (B)
 Realisation / Realisatie : AGUR - 06/2020

Il existe 8 aires de covoiturage sur le périmètre TRANSMOBIL :

- 5 en France : elles sont essentiellement localisées le long de l'autoroute A25 ;
- 3 dans le Westhoek, principalement à Veurne / Furnes et Nieuwpoort.

Il s'agit ici uniquement des aires aménagées spécifiquement pour le covoiturage. Il existe d'autres lieux de rassemblement non aménagés tels que les parkings de supermarchés et des abords de voies structurantes.

Certaines de ces aires informelles seront prochainement aménagées. En France, un schéma interdépartemental fixe les aires en projet.

Le document présente une fiche détaillée par aire de covoiturage.

Er zijn 8 carpoolparkings in het Transmobielgebied :

- 5 in Frankrijk: ze bevinden zich hoofdzakelijk langs de snelweg A25;
- 3 in de Westhoek: 2 in Veurne en 1 in Nieuwpoort, nabij de snelweg E40.

Het betreft enkel deze sites die specifiek uitgerust zijn voor carpooling. Daarnaast zijn er nog andere (niet specifiek uitgeruste) verzamelpunten voor carpooling (bv parkings van supermarkten of langs wegen).

Sommige van deze informele verzamelpunten in Frankrijk worden binnenkort ingericht als carpoolparking. In Frankrijk worden de sites opgenomen in een interdepartementaal plan. Dit document bevat voor elke carpoolparking een aparte fiche met detailinformatie.

AIRE DE COVOITURAGE DE DUNKERQUE / PETITE-SYNTHE

CARPOOLPARKING DUNKERQUE / PETITE-SYNTHE

Cette aire de covoiturage est localisée à l'intersection RD625 / RD940. Elle a été mise en service en 2014.

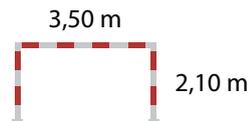
De carpoolparking ligt bij het kruispunt RD625 / RD940. Ze werd in 2014 in gebruik genomen.

Coordonnées GPS /
GPS-Coördinaten :

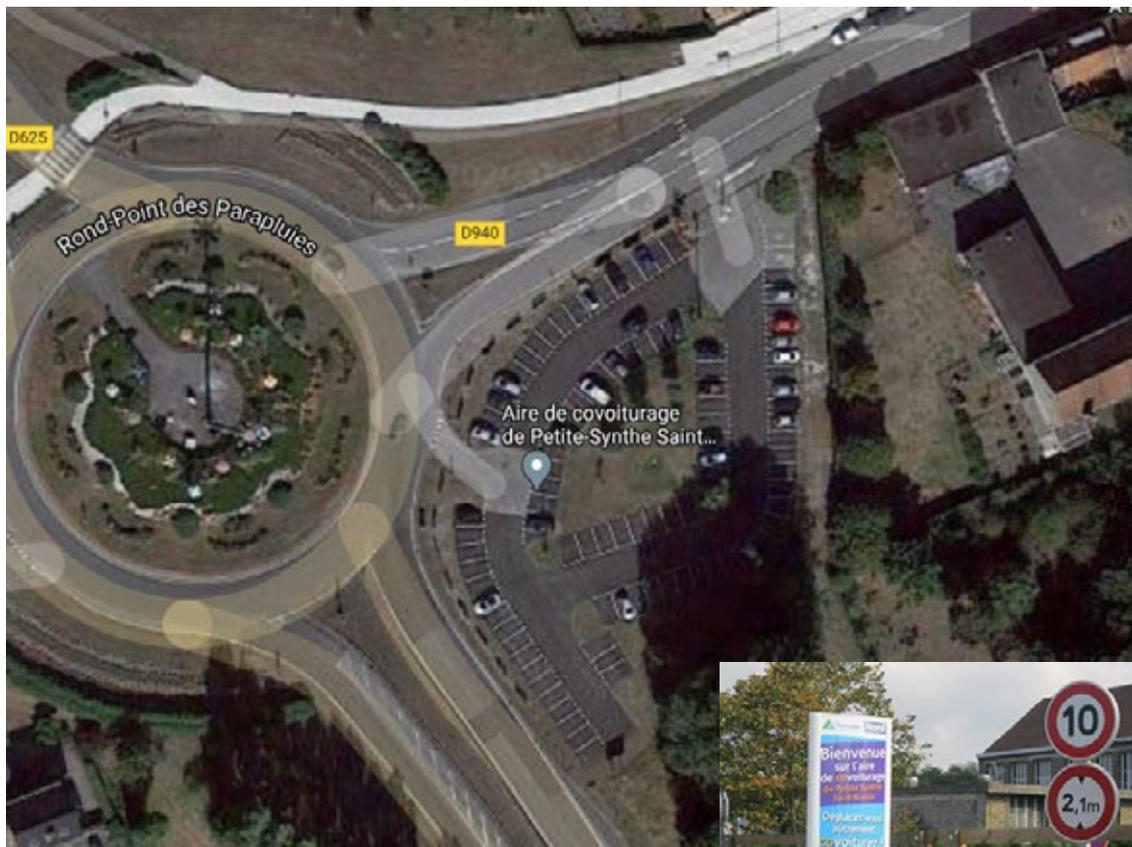


51°01'04.06" N
2°19'18.75" E

Portique d'accès /
Toegangspoort :



Eclairage public /
Openbare verlichting :



Capacité de stationnement :
99 places dont 2 réservées aux personnes à mobilité réduite /

Parkeercapaciteit :
99 plaatsen, waarvan 2 voorbehouden voor mindervaliden

**Stationnement vélos /
Fietsstallingen :**



**2
places / plaatsen**

AIRE DE COVOITURAGE DE HERZEELE / WORMHOUT CARPOOLPARKING HERZEELE / WORMHOUT

Cette aire est localisée le long de l'A25 au niveau de l'échangeur n°15 A25/D17, et a été aménagée en deux parties, et mise en service en 2013.

Deze carpoolparking bevindt zich langs de A25 nabij verkeerswisselaar nr 15 A25/D17 en bestaat uit 2 sites (aan weerszijden van de snelweg). Ze werden in 2013 in gebruik genomen.



Côté Herzeele / Kant Herzeele



Capacité de stationnement :
16 places dont 1 réservée aux personnes à mobilité réduite /

Parkeercapacité :
16 plaatsen, waarvan 1 voorbehouden voor mindervaliden

**Coordonnées GPS /
GPS-Coördinaten :**

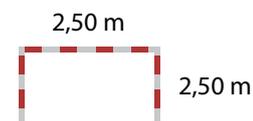


50°53'09.04" N
2°31'02.60" E

**Stationnement vélos /
Fietsstallingen :**



**Portique d'accès /
Toegangspoort :**



**Eclairage public /
Openbare verlichting :**



Côté Wormhout / Kant Wormhout



Capacité de stationnement :
14 places dont 1 réservée aux personnes à mobilité réduite /

Parkeercapacité :
14 plaatsen, waarvan 1 voorbehouden voor mindervaliden

**Coordonnées GPS / GPS-
Coördinaten :**

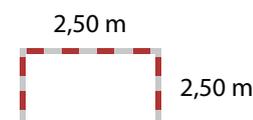


50°53'07.42" N
2°30'41.79" E

**Stationnement vélos /
Fietsstallingen :**



**Portique d'accès /
Toegangspoort :**



**Eclairage public /
Openbare verlichting :**



**Dépose minute /
Zone kortparkeren :** 

AIRE DE COVOITURAGE DE QUAËDYPRE CARPOOLPARKING QUAËDYPRE

Cette aire est localisée le long de l'A25 au niveau de l'échangeur n°16 A25/D916/D110. Elle a été mise en service en 2014.

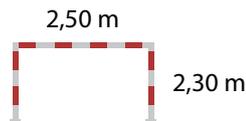
Deze carpoolparking bevindt zich langs de A25 nabij verkeerswisselaar nr 16 A25/D916/D110. Ze werd in 2014 in gebruik genomen.

Coordonnées GPS /
GPS-Coördinaten :



50°57'07.63" N
2°26'21.20" E

Portique d'accès /
Toegangspoort :



Eclairage public /
Openbare verlichting :



Capacité de stationnement :
40 places dont 1 réservée aux
personnes à mobilité réduite /

Parkeercapaciteit :
40 plaatsen, waarvan
1 voorbehouden voor
mindervaliden

**Stationnement vélos /
Fietsstallingen :**



AIRE DE COVOITURAGE DE MÉTEREN HAEGHE DOORNE

CARPOOLPARKING MÉTEREN HAEGHE DOORNE

Cette aire est localisée à l'intersection RD642 / RD18 - échangeur autoroutier n°11 de l'A25. Elle a été mise en service en 2015 et a été réalisée en deux parties :

Deze carpoolparking bevindt zich op het kruispunt RD642 / RD18 - verkeerswisselaar nr 11 van de A25. Ze werd in 2015 in gebruik genomen en bestaat uit 2 sites :



Côté Bailleul / Kant Bailleul



Capacité de stationnement :
20 places dont 1 réservée aux personnes à mobilité réduite /

Parkeercapacité :
20 plaatsen, waarvan 1 voorbehouden voor mindervaliden

Coordonnées GPS / GPS-Coördinaten :



50°44'06.22" N
2°42'04.86" E

Stationnement vélos / Fietsstallingen :



Portique d'accès / Toegangspoort :

3,50 m

2,10 m

Eclairage public / Openbare verlichting :



Côté Hazebrouck / Kant Hazebrouck



Capacité de stationnement :
21 places dont 1 réservée aux personnes à mobilité réduite /

Parkeercapacité :
21 plaatsen, waarvan 1 voorbehouden voor mindervaliden

Coordonnées GPS / GPS-Coördinaten :



50°44'04.6" N
2°41'55.8" E

Stationnement vélos / Fietsstallingen :



Portique d'accès / Toegangspoort :

3,50 m

2,10 m

Eclairage public / Openbare verlichting :



AIRE DE COVOITURAGE DE VEURNE - E40 CARPOOLPARKING VEURNE - E40

Cette aire de covoiturage est localisée le long de l'E40 au niveau de l'échangeur n° 1a E40/N8. Elle compte 42 sur le site et 22 le long de la voie d'accès. Il y a également 4 places pour des bus.

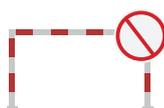
Deze carpoolparking bevindt zich langs de E40 (bij afrit 1a naar de N8). Ze telt 42 plaatsen op de site en 22 op de toegangsweg. Er zijn ook 4 busparkings.

Coordonnées GPS /
GPS-Coördinaten :

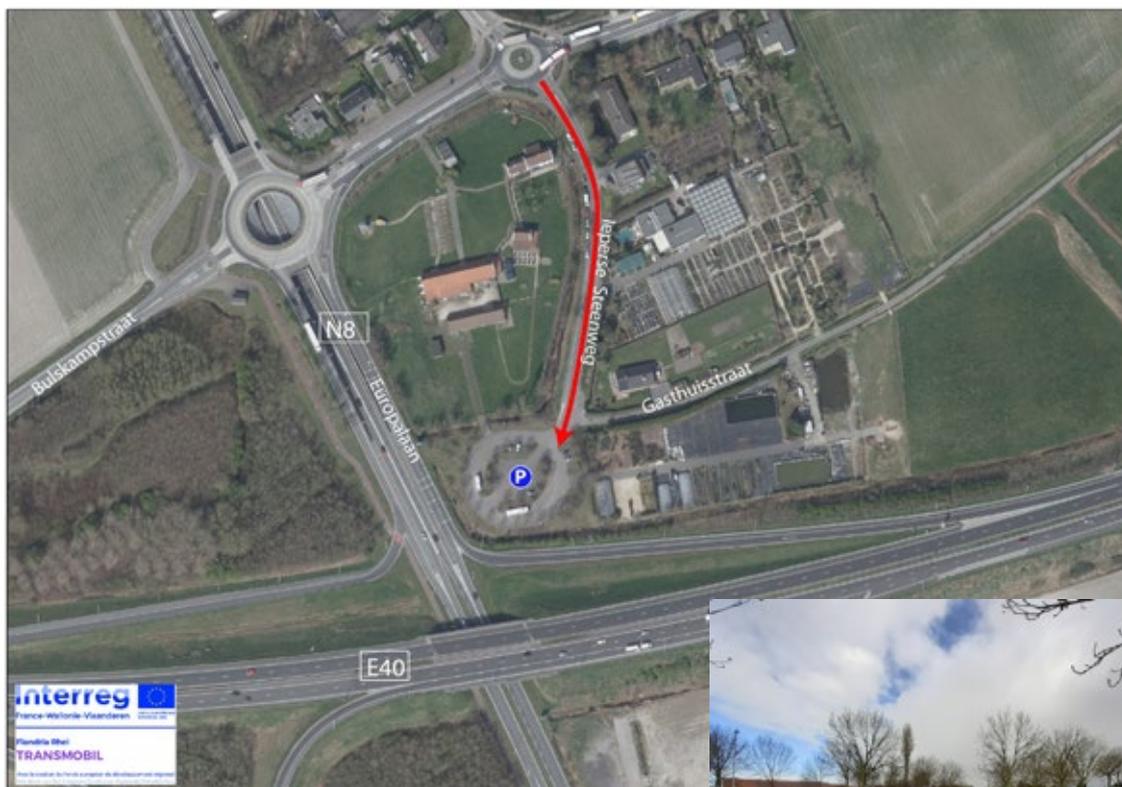


51°3'26.39" N
2°40'1.39" E

Portique d'accès /
Toegangspoort :



Eclairage public /
Openbare verlichting :



Capacité de stationnement :
64 places dont 1 réservée aux
personnes à mobilité réduite /

Parkeercapaciteit :
64 plaatsen, waarvan
1 voorbehouden voor
mindervaliden

**Stationnement vélos /
Fietsstallingen :**



AIRE DE COVOITURAGE DE VEURNE - N39

CARPOOLPARKING VEURNE - N39

Cette aire de covoiturage est localisée à l'intersection N8 - N39.

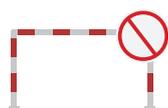
Deze carpoolparking bevindt zich op het kruispunt van de N8 en de N39.

Coordonnées GPS /
GPS-Coördinaten :



51°4'13.18" N
2°39'23.26" E

Portique d'accès /
Toegangspoort :



Eclairage public /
Openbare verlichting :



Capacité de stationnement :
34 places dont 2 réservées aux
personnes à mobilité réduite /

Parkeercapaciteit :

34 plaatsen, waarvan
2 voorbehouden voor
mindervaliden

**Stationnement vélos /
Fietsstallingen :**



AIRE DE COVOITURAGE DE NIEUWPOORT

CARPOOLPARKING NIEUWPOORT

Cette aire de covoiturage est localisée le long de l'E40 au niveau de l'échangeur n° 3 E40/N355. Il y a également 3 places pour des poids-lourds.

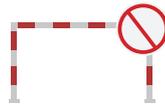
Deze carpoolparking bevindt zich langs de E40 (bij afrit 3 naar de N355). Er zijn ook 3 plaatsen voor vrachtwagens.

Coordonnées GPS /
GPS-Coördinaten :



51°6'34.59" N
2°45'28.63" E

Portique d'accès /
Toegangspoort :



Eclairage public /
Openbare verlichting :



Capacité de stationnement :
26 places dont 1 réservée aux
personnes à mobilité réduite /

Parkeercapaciteit :
26 plaatsen, waarvan
1 voorbehouden voor
mindervaliden

**Stationnement vélos /
Fietsstallingen :**



7
places / plaatsen

Flandria Rhei
TRANSMOBIL

Avec le soutien du Fonds européen de développement régional
 Met steun van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling

Circulez malin au-delà de la frontière



2. FICHES

Beschikbare gegevens over VERPLAATSINGSGEDRAG
Données disponibles sur les USAGES



Flandria Rhei
TRANSMOBIL

Avec le soutien du Fonds européen de développement régional
Met steun van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling

Circulez malin au-delà de la frontière



2. FICHES

Beschikbare gegevens over VERPLAATSINGSGEDRAG
Données disponibles sur les USAGES

2.1 fiches

Organisatie van de grensoverschrijdende mobiliteit
Organisation de la mobilité transfrontalière

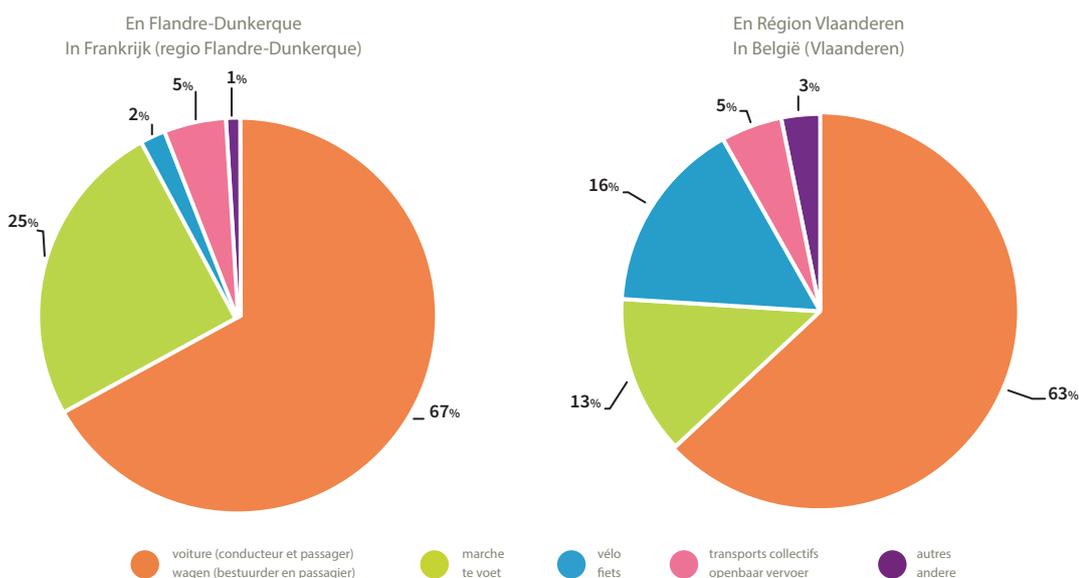




LE CONTEXTE MOBILITÉ EN BELGIQUE ET EN FRANCE
DE MOBILITEITSCONTEXT IN BELGIË EN FRANKRIJK

Voici une comparaison de la répartition des modes de déplacements utilisés en France (territoire Flandre-Dunkerque) et en Belgique (Région Vlaanderen), pour tous les motifs confondus :

De twee taartdiagrammen hieronder vergelijken de *modal split* in Frankrijk (meer bepaald van het gebied rond Duinkerke) en in België (meer bepaald het Vlaams Gewest), en dit voor alle verplaatsingsmotieven samen :



¹ L'échelle géographique des territoires comparés ne correspond pas exactement de part et d'autre de la frontière. Le périmètre en Belgique est en effet beaucoup plus large, mais l'objectif est ici de donner un aperçu de la situation. Sources : EDGT Dunkerque 2015 et l'enquête-déplacements sur la Flandre belge (Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 2018-2019).

¹ De grootte van de vergeleken gebieden aan beide zijden van de grens komt niet exact overeen. Vlaanderen is veel groter dan de regio Flandre-Dunkerque, maar de vergelijking geeft een goede indicatie van de verhoudingen. Bronnen: EDGT Dunkerque 2015 en de enquête over de vervoersbewegingen in Vlaanderen (Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 2018-2019).

Chaque jour, les habitants du territoire transfrontalier effectuent des déplacements pour divers motifs : travail, achats, loisirs etc. Pour réaliser cette mobilité quotidienne, différents modes de déplacements ou moyens de transport sont utilisés.

Le contexte est globalement similaire dans les deux pays, avec un usage prédominant de la voiture. En Flandre, le taux de motorisation par ménage s'élevait à 82% en 2018, soit sensiblement le même chiffre qu'en France : 84 % en 2018. Si les Belges sont autant équipés que les Français en voitures individuelles, ils y recourent moins souvent pour leurs déplacements quotidiens. La voiture est utilisée dans 60% des déplacements domicile-travail en Flandre (2018) contre plus de 70 % en France.

L'explication à cela est avant tout la grande différence dans la pratique du vélo. En effet, la part modale du vélo dans les trajets domicile-travail était de 18 % en Flandre en 2018, contre 2 % pour le département du Nord (2015).

Autre point important, la part modale de la marche est plus élevée en France qu'en Belgique.

De inwoners van het grensoverschrijdende gebied verplaatsen zich dagelijks om verschillende redenen: werken, winkelen, vrije tijd, enz. Om deze dagelijkse mobiliteit mogelijk te maken wordt gebruik gemaakt van verschillende vervoersmodi of vervoermiddelen.

De context is in beide landen grotendeels vergelijkbaar, waarbij het gebruik van de auto overheerst. In Vlaanderen beschikt (in 2018) 82% van de huishoudens over een eigen wagen, dat is ongeveer hetzelfde percentage als in Frankrijk: 84%. Hoewel ze dus evenzeer over een eigen auto beschikken als de Fransen, gebruiken de Belgen ze minder vaak voor hun dagelijkse verplaatsingen. In Vlaanderen (2018) wordt de auto voor 60% van de woon-werkverplaatsingen, tegenover meer dan 70% in Frankrijk.

De verklaring hiervoor is vooral het grote verschil in het gebruik van de fiets. Het aandeel van de fiets in de woon-werkverplaatsingen bedroeg in 2018 18% in Vlaanderen, tegenover slechts 2% in het département du Nord (2015).

Daar staat dan weer tegenover dat het aandeel voetgangers in Frankrijk hoger is dan in België.

Répartition des compétences en matière de mobilités

Bevoegdheidsverdeling inzake mobiliteit

De même, la répartition des compétences pour organiser la mobilité est différente dans les deux pays :

Ook de verdeling van de bevoegdheden inzake de organisatie van de mobiliteit is in beide landen verschillend :

Compétences / Bevoegdheden		
 urbains interurbains tramway stedelijk, regionaal, tram	Réseau urbain à la charge des communautés de communes (uniquement sur la CUD pour l'instant) Réseau interurbain à la charge de la Région Hauts-de-France. Stedelijk vervoer door communautés de communes (op dit ogenblik enkel CUD in Duinkerke), interstedelijk vervoer door de Région Hauts-de-France	Région Vlaanderen Vlaanderen
 aménagement stationnement inrichting infrastructuur, parkeren	Département du Nord, intercommunalités Département du Nord, CUD, intercommunales	Région Vlaanderen, Communes, (province) Vlaanderen, Gemeenten, (provincie)
 train trein	TER + TER GV : Région Hauts-de-France / TGV : SNCF TER + TER GV : Region Hauts-de-France / TGV : SNCF	État Fédéral Federale Overheid
 stationnement voirie parkeren, wegenis	Communes, État, Département intercommunalités, Communes Gemeenten, Staat, Département, intercommunales, Gemeenten	Communes, Région Vlaanderen, Communes Gemeenten, Vlaanderen, Gemeenten

RÉPARTITION DES COMPÉTENCES MOBILITÉS EN FRANCE BEVOEGDHEIDSVERDELING INZAKE MOBILITEIT IN FRANKRIJK

EN FRANCE, LES COMPÉTENCES EN MATIÈRE DE TRANSPORTS PUBLICS ET DE MOBILITÉ SONT RÉPARTIES ENTRE LES DIFFÉRENTS ÉCHELONS TERRITORIAUX

Les Régions : ont en charge le réseau de transport ferroviaire de passagers (TER) et, depuis la loi NOTRe de 2015, elles gèrent également les lignes de cars interurbains et scolaires.

Les Départements : doivent mettre en œuvre un Schéma Départemental de Covoiturage (SDC) et réaliser les aménagements et la gestion de la voirie départementale.

Les intercommunalités :

> Les métropoles : depuis la loi NOTRe de 2015, ont en charge la gestion de la voirie départementale sur leur territoire. Elles sont compétentes pour organiser le réseau de transports urbains. Elles organisent les flux de mobilité : Plan de Déplacement Urbain (PDU), schéma Directeur d'Infrastructures de Transports (SDIT).

> Les communautés urbaines et d'agglomération de plus de 100 000 habitants sont des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) sur leur territoire. Elles gèrent le réseau urbain et scolaire.

Les communes : gèrent la voirie communale et peuvent prendre des initiatives en matière de mobilité au titre de leur clause générale de compétences.

IN FRANKRIJK ZIJN DE BEVOEGDHEDEN INZAKE OPENBAAR VERVOER EN MOBILITEIT VERDEELD OVER VERSCHILLENDE BELEIDSNIVEAUS

De regio's zijn verantwoordelijk voor het reizigersvervoer per spoor (TER) en beheren sinds de NOTRe-wet van 2015 ook de regionale busverbindingen en de schoolbuslijnen.

De departementen moeten het Departementale Carpoolingplan (SDC) uitvoeren en instaan voor de inrichting en het onderhoud van de eigen departementale wegen.

De intercommunales :

> De stadsgewesten (métropoles) zijn, sinds de NOTRe-wet van 2015, bevoegd voor het beheer van departementale wegennet op hun grondgebied. Ze zijn ook bevoegd voor het stedelijk openbaar vervoer en voor de opmaak van mobiliteitsplannen, zoals het stedelijk mobiliteitsplan (PDU, Plan de déplacement urbain) en het intergemeentelijk plan voor transportinfrastructuur (SDIT, schéma Directeur d'Infrastructures de transports).

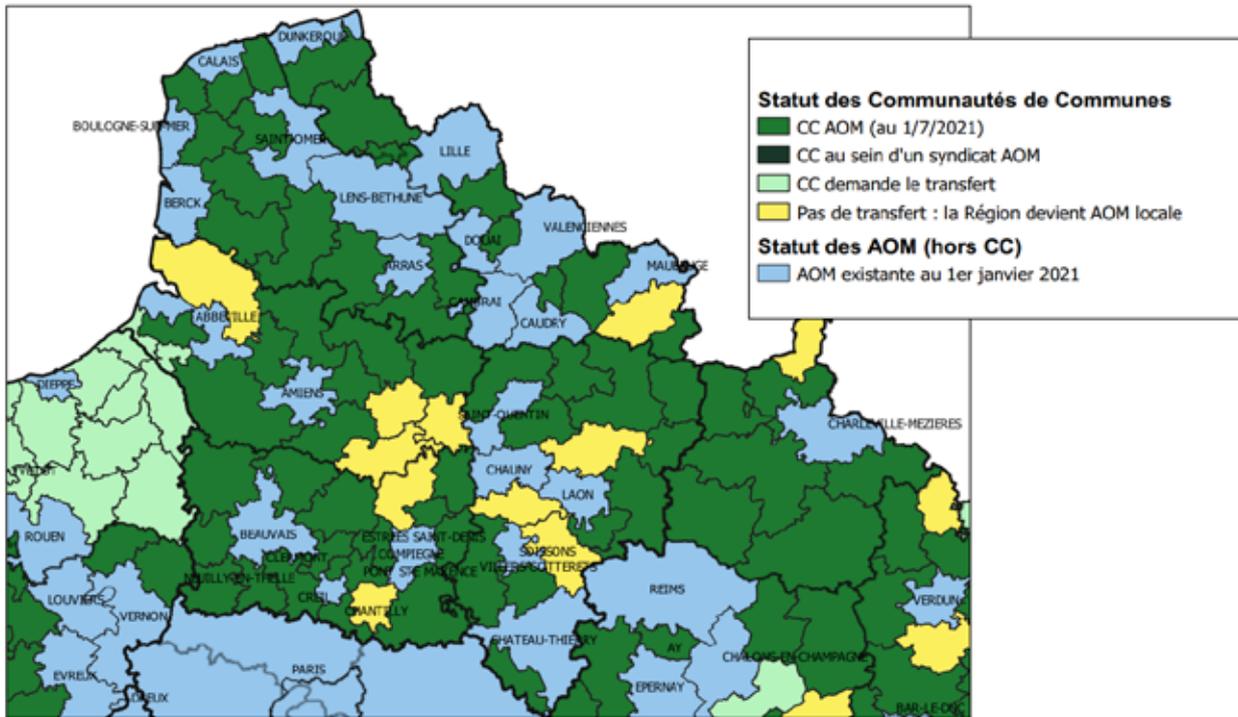
> De communautés urbaines en de communautés d'agglomération met meer dan 100 000 inwoners zijn de bevoegde overheden voor het mobiliteitsbeleid (AOM, Autorité Organisatrice de la Mobilité) op hun grondgebied. Ze beheren de stedelijke vervoersnetwerken en de schoolbuslijnen.

De gemeenten beheren het gemeentelijk wegennet en kunnen binnen het kader van de gemeentelijke autonomie initiatieven inzake mobiliteit nemen.



Gare de Bailleul / Station Bailleul © CCFI

Prise de compétence AOM au 15 juillet 2021
Région Hauts-de-France



Suivi prise de compétence AOM : mise à jour Cerema du 15/07/2021
AOM existantes : mise à jour Cerema du 01/01/2021

■ RÉPARTITION DES COMPÉTENCES MOBILITÉS EN BELGIQUE/ ■ FLANDRE

BEVOEGDHEIDSVERDELING INZAKE MOBILITEIT IN BELGIË/ VLAANDEREN

En Belgique, il y a deux niveaux de pouvoir législatif, l'état fédéral et les régions/communautés, chacun avec ses propres compétences exclusives. En matière de mobilité, l'état fédéral légifère sur les chemins de fer, le contrôle des voies aériennes ainsi que la plupart des normes techniques ou réglementaires. Les régions (Flandre, Bruxelles- Capitale et Wallonie) de leur côté s'occupent de tout le reste, dont essentiellement :

- La politique générale de la mobilité
- L'infrastructure routière (les autoroutes, les routes nationales)
- Le transport public : bus, tram, métro (sauf chemins de fer)
- La navigation fluviale
- Les ports maritimes (financement des grandes infrastructures)

Les régions ont aussi la tutelle sur les provinces et communes de leur territoire, donc les tâches des provinces et communes peuvent différer d'une région à l'autre. Les 300 communes flamandes gèrent, à quelques exceptions près comme des chemins de halage, toutes les routes qui ne sont pas des routes régionales, c'est à dire 9/10ièmes du réseau routier global en Flandre. Outil important aussi, surtout en ville, est la politique en matière de stationnement. Les provinces en Flandre ne sont plus gestionnaires de routes et jouent un rôle de sensibilisation (par exemple les campagnes de promotion du vélo dans les déplacements domicile-travail, le réseau points-nœuds vélo) et de soutien aux communes (par exemple le financement de pistes cyclables le long de voies communales).

Le nouveau décret flamand sur la mobilité de 2019 vient de créer un niveau supplémentaire, les bassins de mobilité (vervoerregio's) pour les enjeux supra- locaux (voir explications à la page suivante)

In België zijn er twee wetgevende beleidsniveaus, de federale staat en de gewesten/gemeenschappen, elk met eigen exclusieve bevoegdheden. Wat de mobiliteit betreft, is de federale overheid bevoegd voor de spoorwegen, de luchtverkeersleiding en de meeste technische en regelgevende normen. De gewesten (Vlaanderen, Brussel-Hoofdstad en Wallonië) zorgen op hun beurt voor al het andere, waaronder in hoofdzaak :

- Het algemeen mobiliteitsbeleid
- De weginfrastructuur (de snelwegen en de nationale wegen)
- Het openbaar vervoer : bus, tram, metro (behalve de spoorwegen)
- De binnenvaart
- De zeehavens (de financiering van de grote infrastructuurwerken)

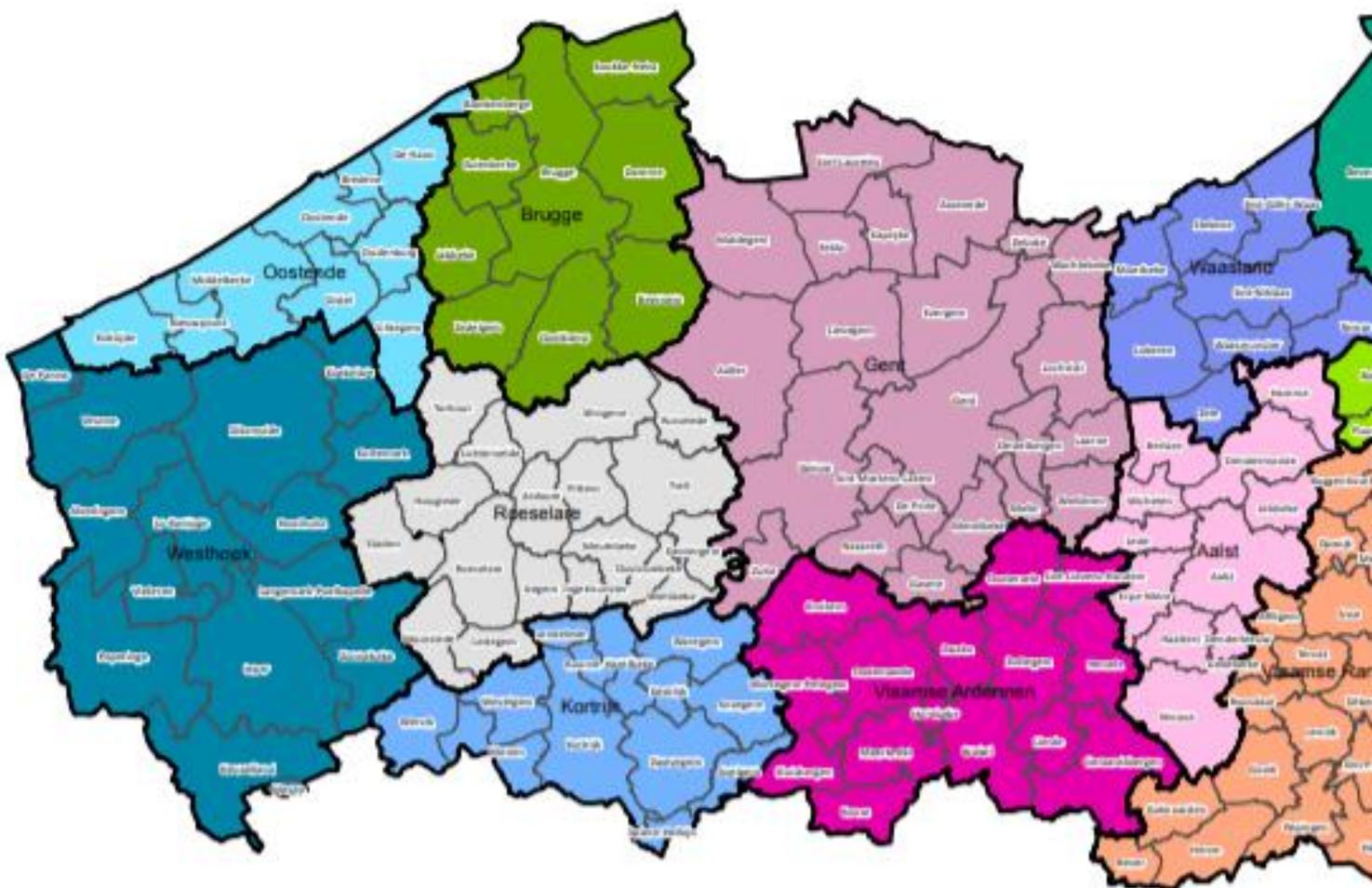
De gewesten zijn toezichhouder van de provincies en gemeenten op hun grondgebied, zodat de taken van provincies en gemeenten kunnen verschillen tussen de gewesten. De 300 Vlaamse gemeenten beheren, op enkele uitzonderingen na, zoals jaagpaden, alle wegen die geen gewestwegen zijn, dit is 9/10e van het totale wegennet in Vlaanderen. Een ander belangrijk beleidsdomein, vooral in de steden, is het parkeerbeleid. De provincies in Vlaanderen zijn niet langer wegbeheerders. Ze spelen een sensibiliserende rol (met bv promotiecampagnes voor de fiets in het woon- werkverkeer, het fietsknooppuntennetwerk) en ondersteunen de gemeenten (via o.a. financiering van fietspaden langs gemeentelijke wegen).

Het nieuw Vlaams Mobiliteitsdecreet van 2019 voerde een bijkomend beleidsniveau in, de vervoerregio's, voor de aanpak van de bovenlokale vervoersproblematieken (toelichting op de volgende bladzijde).

Les 15 bassins de mobilité (*vervoerregio's*)

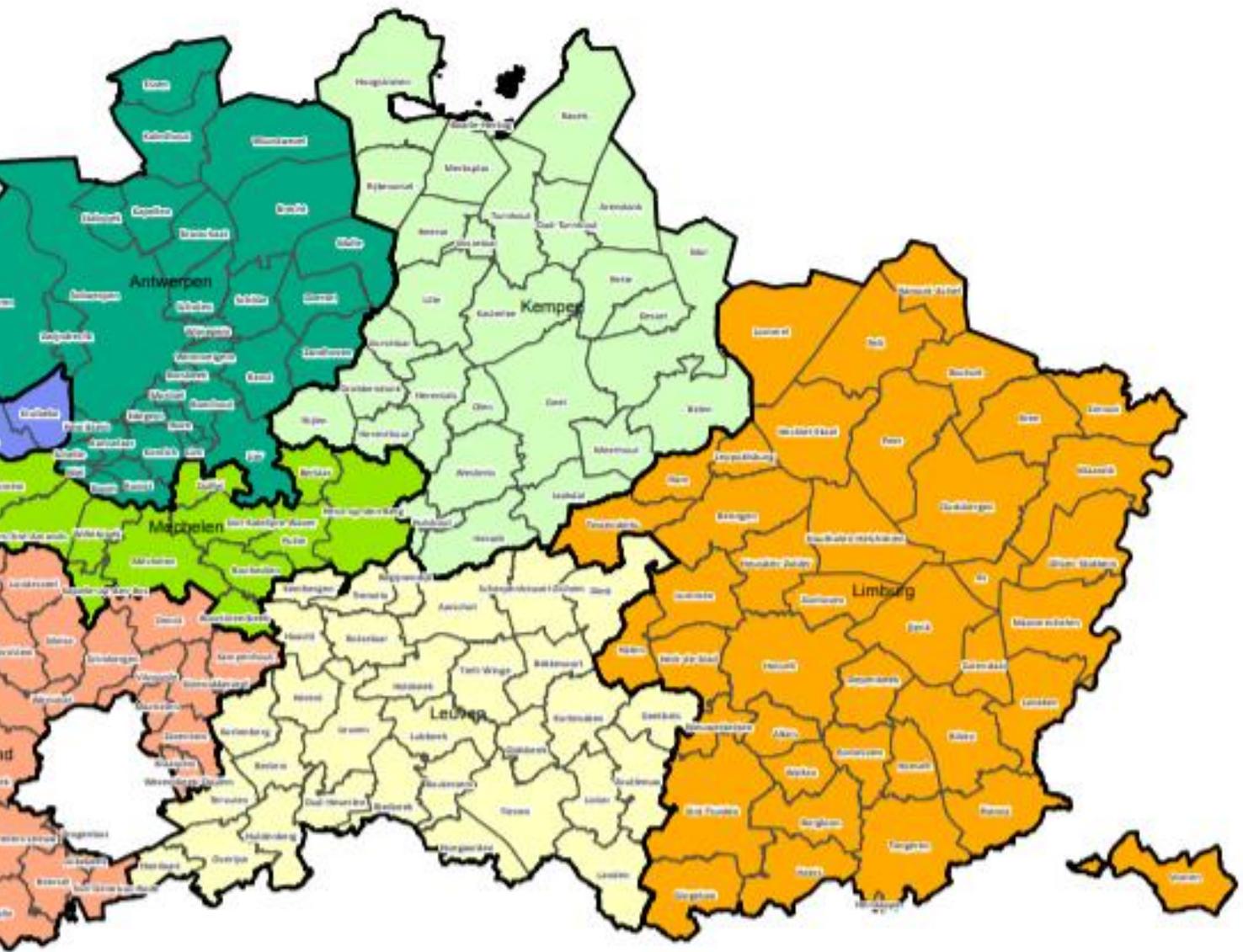
bassins de mobilité (+ les municipalités participantes)

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)





Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken



EN FRANCE, LA LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS (LOM)

La LOM a été promulguée le 24 décembre 2019, afin de réformer le cadre général des politiques de mobilités qui a évolué depuis la loi d'organisation des transports intérieurs du 30 décembre 1982 (LOTI). La LOM fixe cinq objectifs principaux :

- Réussir la transition écologique et énergétique des systèmes de transport ;
- Donner à chacun le choix de sa mobilité, en offrant une offre de services plus diversifiée, plus efficace, plus connectée, plus partagée sur l'ensemble du territoire ;
- Mieux accorder les politiques de mobilité avec la réalité des territoires et avec les priorités en matière d'aménagement du territoire ;
- Mieux connecter la France aux grands systèmes d'échanges européens et mondiaux ;
- Garantir des déplacements plus sûrs et d'un niveau de sécurité toujours plus élevé.

Cette loi a incité les communautés de communes non-autorités organisatrices de la mobilité (AOM) à décider si elles souhaitent ou non devenir Autorité Organisatrice de la Mobilité. Cela concerne un peu plus de 900 intercommunalités en France. Les intercommunalités françaises de Flandre Intérieure et des Hauts-de-Flandre, qui sont impliquées dans le projet TRANSMOBIL, ont officiellement obtenue la compétence mobilité le 1er juillet 2021.

IN FRANKRIJK, DE ORIËNTATIEWET MOBILITEIT (LOM)

Deze wet werd op 24 december 2019 ingevoerd om het algemeen kader van het mobiliteitsbeleid te hervormen, dat sinds de wet op de organisatie van het binnenlands vervoer van 30 december 1982 (LOTI, loi d'organisation des transports intérieurs) is geëvolueerd. De LOM heeft vijf hoofddoelstellingen:

- Een succesvolle ecologische en energietransitie in de transportsystemen realiseren;
- Elkeen een vrije keuze van mobiliteit te bezorgen, door het ter beschikking stellen van mobiliteitsdiensten gericht op multimodaliteit, combimobiliteit en deelmobiliteit over het hele grondgebied;
- Het mobiliteitsbeleid beter afstemmen op de lokale realiteit en op de prioriteiten van de ruimtelijke ordening;
- Frankrijk beter verbinden met de grote Europese en mondiale vervoersnetwerken;
- Zorgen voor betrouwbaarder verplaatsingen en een steeds hoger veiligheidsniveau.

Deze wet heeft alle intercommunales die geen mobiliteitsorganiserende overheid zijn (AOM, autorités organisatrices de la mobilité) ertoe aangezet te beslissen of ze al dan niet een mobiliteitsorganiserende overheid willen worden. Ruim 900 intercommunales in Frankrijk verkeren in dat geval. De twee intercommunales betrokken bij het project Transmobil, Flandre intérieure en Hauts-de-Flandre, hebben deze bevoegdheid officieel bekomen op 1 juli 2021.

EN FLANDRE, LA RÉORGANISATION DES TRANSPORTS EN COMMUN ET LA CRÉATION DES « VERVOERREGIO'S »

En 2019, le Parlement flamand a approuvé le décret "Accessibilité de base", à la suite duquel la politique de mobilité flamande est assez profondément remaniée.

Désormais, la Région flamande est divisée en 15 « bassins de mobilité », comprenant de 10 à 40 communes. Un « bassin de mobilité » ne possède pas de budget, d'administration ou de personnalité juridique propre, mais réunit un certain nombre de municipalités voisines, souvent autour d'une ville centrale. L'une de ces régions de transport est le Westhoek, qui ne se caractérise pas par une seule ville centrale et une large périphérie, mais principalement par des villages ruraux et quatre petites villes (Ypres, Poperinge, Diksmuide et Veurne). Dans le domaine des transports, les municipalités conseillent la Flandre sur les investissements dans les routes régionales de leur région. Les chemins de fer ne sont pas couverts par ce système car ils dépendent du gouvernement fédéral.

Le changement le plus important concerne le transport en bus et en tramway de De Lijn. Jusqu'à présent, De Lijn avait le monopole des transports publics en Flandre, à l'exception des chemins de fer. Désormais, De Lijn reviendra au réseau central et complémentaire, c'est-à-dire aux axes les plus fréquentés, sur lesquels les « bassins de mobilité » peuvent également donner des conseils. Les demandes de transport plus dispersées et de petite taille en dehors des axes les plus fréquentés devraient être satisfaites par des transports dits "sur mesure", sur lesquels le « bassin de mobilité » décide.

IN VLAANDEREN, DE REORGANISATIE VAN HET OPENBAAR VERVOER EN DE INVOERING VAN DE VERVOERREGIO'S.

In 2019 keurde het Vlaams Parlement de wet 'basisbereikbaarheid' goed, waardoor het Vlaamse mobiliteitsbeleid vrij grondig werd hertekend.

Het Vlaams Gewest is nu onderverdeeld in 15 vervoerregio's, die elk 10 tot 40 gemeenten omvatten. Een vervoerregio heeft geen eigen budget, administratie of rechtspersoonlijkheid, maar brengt een aantal naburige gemeenten samen, vaak rond een centrale stad. Een van die vervoersregio's is de Westhoek, die niet wordt gekenmerkt door één centrale stad met een grote periferie, maar vooral door landelijke dorpen en vier kleine steden (Ieper, Poperinge, Diksmuide en Veurne). Op het vlak van mobiliteit adviseren de gemeenten Vlaanderen over investeringen in regionale wegen in hun regio. De spoorwegen vallen niet onder dit systeem omdat ze afhankelijk zijn van de federale overheid.

De belangrijkste wijziging betreft het bus- en tramvervoer van De Lijn. Tot nu toe had De Lijn een monopolie op het openbaar vervoer in Vlaanderen, met uitzondering van de spoorwegen. Voortaan focust De Lijn op de ontwikkeling van een kernnet en een aanvullend net van openbare vervoerverbindingen. De vervoerregioraden kunnen hierover advies geven. Aan de mobiliteitsvraag buiten het netwerk van de drukste verbindingen moet tegemoet gekomen worden door een aanbod van 'vervoer op maat' te voorzien. Hierover beslissen de vervoerregioraden.

Le budget de ce projet vient de la région Vlaanderen et se compose principalement de fonds qui allaient auparavant au bus de De Lijn. Dans l'été 2021, le marché pour la création d'une centrale de mobilité reliant l'offre et la demande, a été attribué. La réponse à ces petites questions de transport dispersées peut être une forme de taxi, mais tout aussi bien un vélo partagé ou un bus scolaire qui est toujours disponible. Dans ce système, la mobilité combinée (combinaison de modes de transport) et les points de mobilité (lieux où il est facile de passer d'un moyen de transport à un autre) sont très importants, tout comme une bonne relation entre les différentes municipalités afin de parvenir à une offre cohérente et lisible. Ce nouveau système de transport public devrait être opérationnel dans toute la Flandre d'ici la fin 2022;

Outre cette réorganisation des transports publics, chaque « bassin de mobilité » établira également un plan de mobilité pour la zone concernée. L'attention se portera sur les thèmes qui dépassent les limites municipales : la catégorisation du réseau routier, les axes de transport de marchandises, les pistes cyclables supra-locales, etc.

Het Vlaams Gewest voorziet het budget voor dit project. Het bestaat hoofdzakelijk uit het budget dat voorheen naar de bussen van De Lijn ging. In de zomer van 2021 is de oprichting van een mobiliteitscentrale die vraag en aanbod op elkaar moet afstemmen, gegund. Het 'vervoer op maat' kan een taxidienst zijn, maar evenzeer een deelfietssysteem of een schoolbus die altijd beschikbaar is. In het systeem zijn combimobiliteit (combinatie van meerdere vervoerswijzen) en mobipunten (plaatsen waar gemakkelijk van het ene op het andere vervoermiddel kan worden overgestapt) van groot belang, evenals een goede relatie tussen de verschillende gemeenten om een samenhangend en duidelijk aanbod aan te bieden. Dit nieuwe openbaar vervoersysteem zou eind 2022 in heel Vlaanderen operationeel moeten zijn.

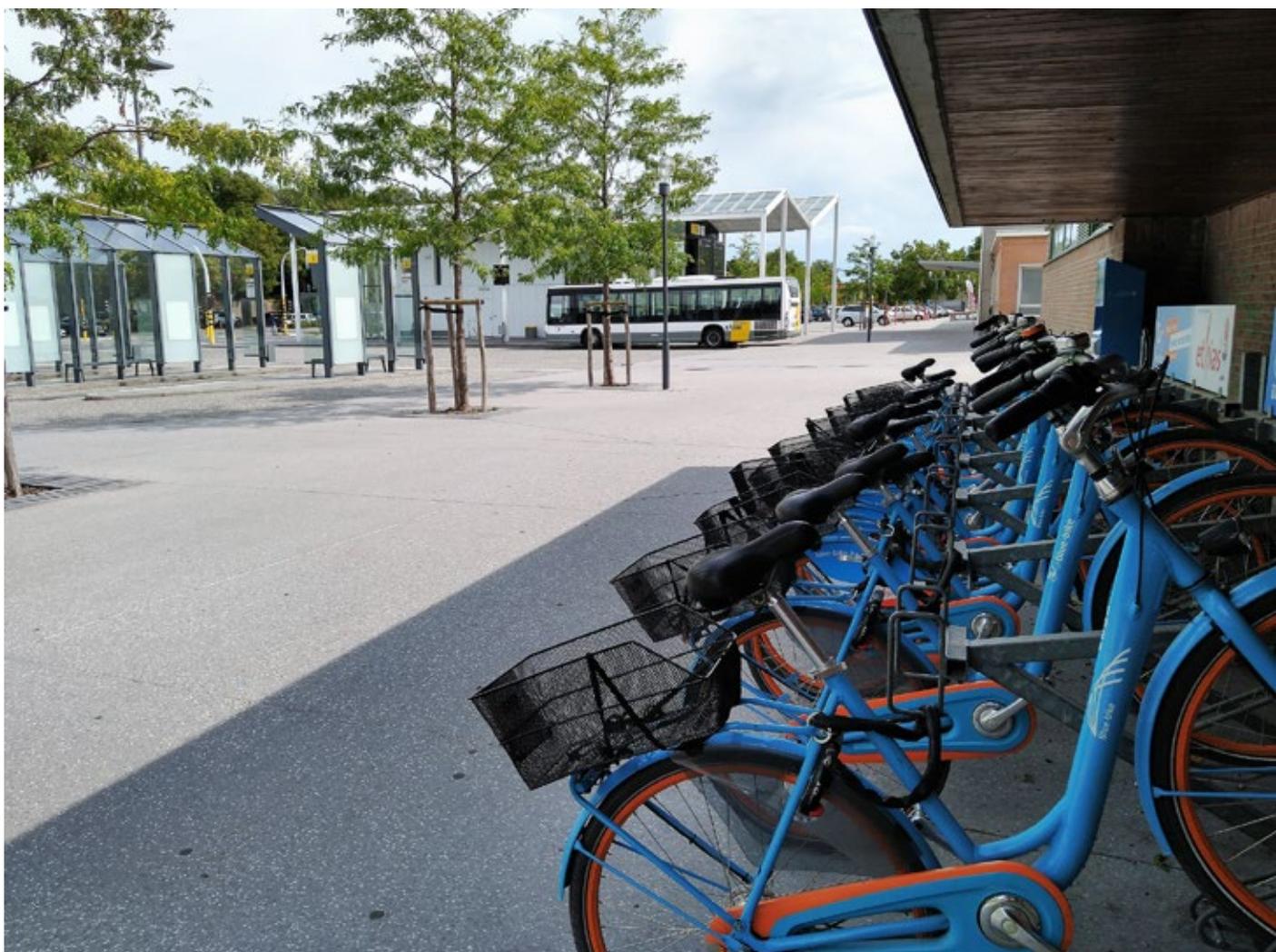
Naast deze reorganisatie van het openbaar vervoer zal elke vervoerregio ook een mobiliteitsplan opstellen voor het betrokken gebied. Er zal aandacht worden besteed aan problematieken die de gemeentegrenzen overschrijden: de categorisering van het wegennet, de goederenvervoersassen, de bovenlokale fietspaden, enz.



Gare d'Adinkerke (La Panne) / Station Adinkerke (De Panne) ©Transmobil



Gare de Dunkerque / Station Dunkerque © CUD



Gare d'Ypres / Station Ieper © Transmobil

**■ POUR PLUS D'INFORMATIONS SUR L'OFFRE DANS LA RÉGION
TRANSFRONTALIÈRE**
**VOOR MEER INFO OVER HET AANBOD IN DE GRENDOVER-
SCHRIJDENDE REGIO**

Fiches TRAIN, BUS, COVOITURAGE
élaborées dans le cadre de TRANSMOBIL :
www.transmobil.be

Fiches TREIN, BUS, CARPOOLING
ontwikkeld in het kader van TRANSMOBIL :
www.transmobil.be

Flandria Rhei
TRANSMOBIL

Avec le soutien du Fonds européen de développement régional
 Met steun van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling

Circulez malin au-delà de la frontière



2. FICHES

Beschikbare gegevens over VERPLAATSINGSGEDRAG
Données disponibles sur les USAGES

2.2 fiches

Enquête verplaatsingsgedrag inwoners CUD Flandre-Dunkerque
Enquête déplacements résidents CUD Flandre-Dunkerque - Agur





■ PRÉSENTATION DE LA SOURCE DE DONNÉES : ■ ACHTERGROND BIJ DE DATA :

L'enquête déplacements grand territoire (EDGT) est un outil de connaissance des pratiques de déplacements des habitants. Elle a été réalisée de janvier à avril 2015 et permet de reconstituer l'ensemble des déplacements effectués par la population, quels que soient les modes de transport ou les motifs. Elle offre ainsi une vision globale du fonctionnement du territoire.

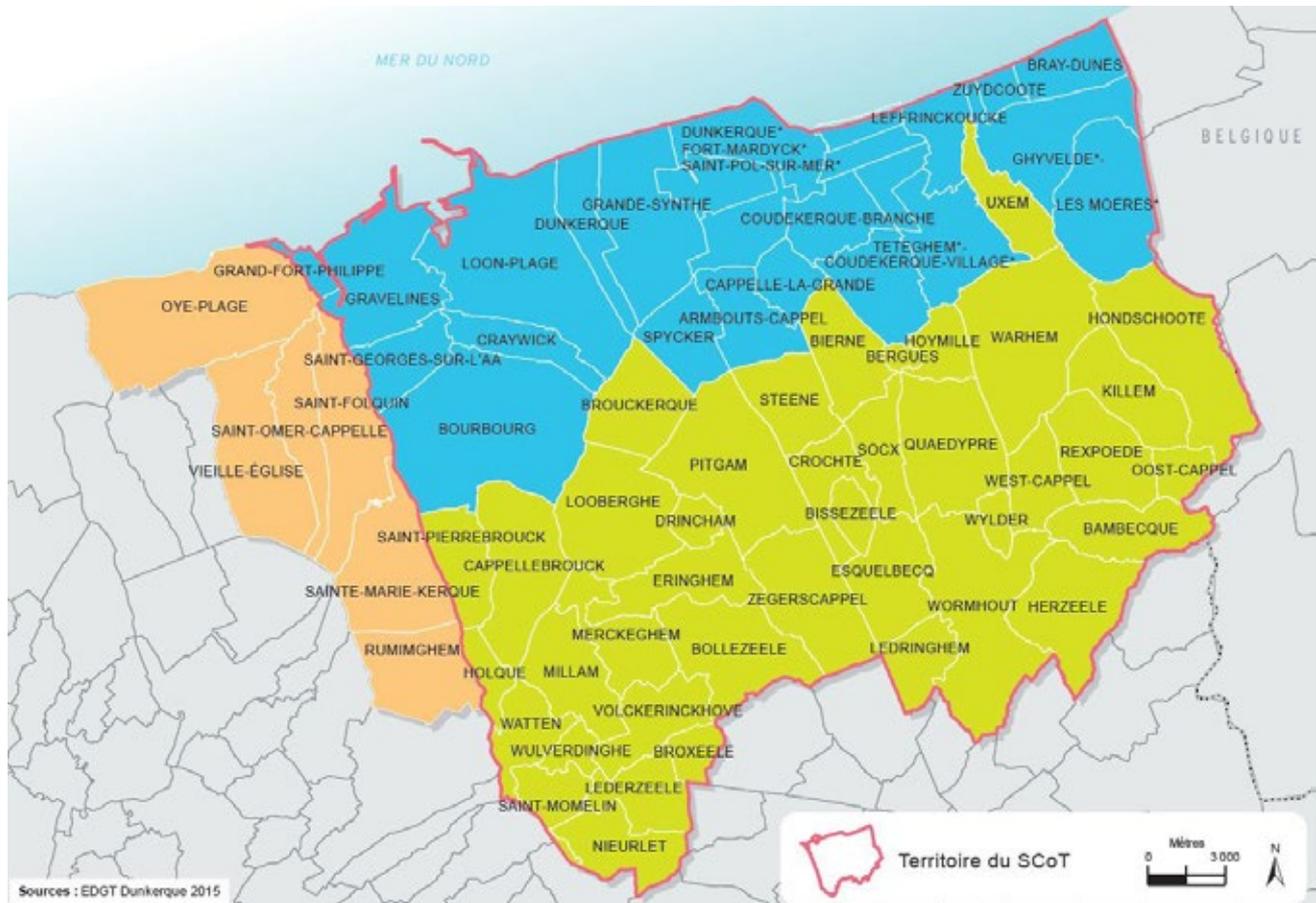
En complément de l'enquête, des questions « opinion » ont été posées à un échantillon représentatif de personnes 1849 habitants la Communauté urbaine de Dunkerque, qui figure en bleu sur la carte ci-dessous¹. Deux questions concernaient les déplacements transfrontaliers :

De bevraging is een hulpmiddel om inzicht te krijgen in het verplaatsingsgedrag van de inwoners van de Regio Flandre-Dunkerque (CUD + CCHF + enkele gemeenten van Pas-de Calais). Ze werd uitgevoerd van januari tot april 2015 en laat toe om de verplaatsingen van de inwoners in globo te reconstrueren, ongeacht de vervoerswijze of de beweegreden. Op die manier hebben we een globale visie op het verplaatsingsgedrag in de regio.

Aanvullend bij de bevraging werd een gerichte enquête uitgevoerd bij een representatief staal van 1849 inwoners van de CUD (Communauté urbaine de Dunkerque, de blauwe zone op de kaart hieronder)¹. Twee vragen hadden betrekking op de grensoverschrijdende verplaatsingen :

¹ Contrairement aux autres questions, la fiche « opinion » a été posée uniquement aux habitants de la CUD. Dans chacun des 1849 ménages de la CUD interrogés dans l'EDGT, un occupant a été tiré au sort parmi les personnes âgées de 16 ans et plus pour répondre aux questions « opinion ».

¹ In tegenstelling tot de andere vragen werden enkel de inwoners van de CUD bevraged. In elk van de 1849 bevragede huishoudens in het gebied werd willekeurig een bewoner gekozen uit de groep van plus 16-jarigen om de vragen te beantwoorden.



A quelle fréquence vous rendez-vous en Belgique ?

- Tous les jours ou presque
- Deux déplacements par semaine au minimum
- Deux déplacements par mois au minimum
- Exceptionnellement
- Jamais (*ne pas répondre à la question suivante*)

Hoe vaak gaat u naar België ?

- (Bijna) dagelijks
- Minstens 2 keer per week
- Minstens 2 keer per maand
- Occasioneel
- Nooit (niet antwoorden op de volgende vraag)

Pour quels motifs, principalement ?

(3 réponses maximum)

- Travail
- Études
- Achats
- Visite à des parents ou amis
- Loisirs
- Accompagner ou aller chercher quelqu'un
- Autres

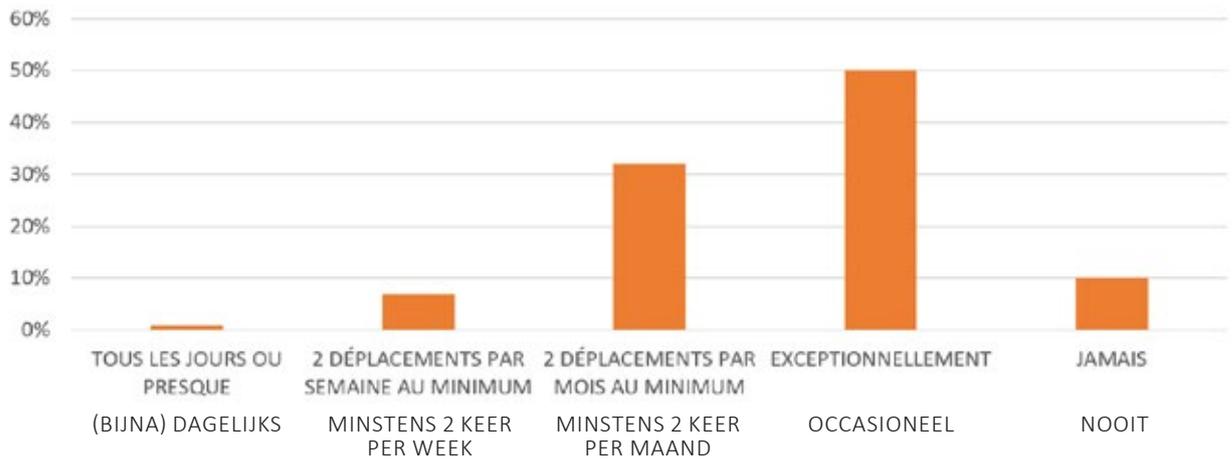
Belangrijkste reden ? (maximum 3 antwoorden)

- Werken
- Studies
- Winkelen
- Familie- of vriendenbezoek
- Ontspanning
- Iemand begeleiden of afhalen
- Andere

Cette fiche présente principalement les résultats de l'enquête concernant ces deux questions.
 Deze fiche toont hoofdzakelijk de resultaten van deze twee vragen uit de enquête.

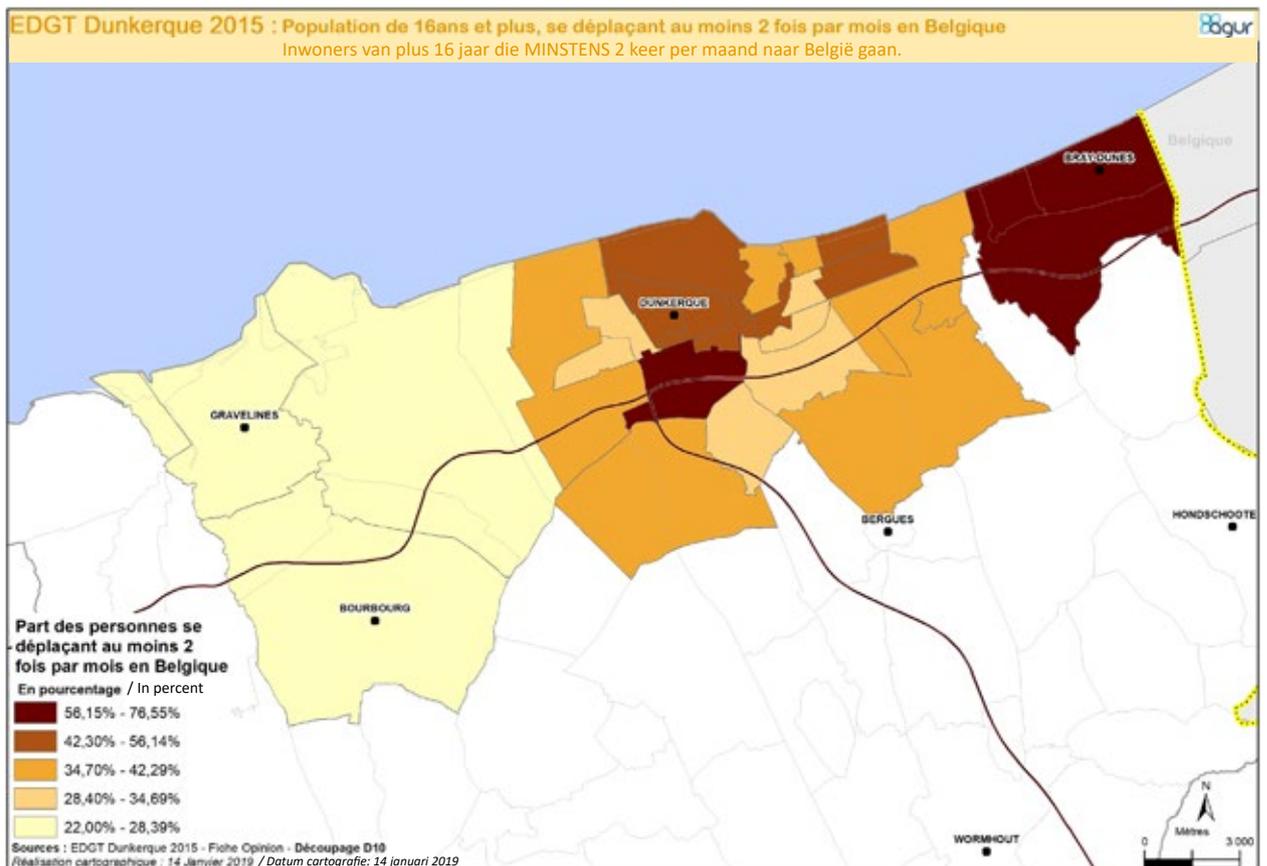
FRÉQUENCE DES DÉPLACEMENTS EN BELGIQUE DE FREQUENTIE VAN DE VERPLAATSINGEN NAAR BELGIË

A quelle fréquence vous rendez-vous en Belgique ?
 Hoe vaak gaat u naar België ?



La majorité des habitants de la CUD se déplace exceptionnellement en Belgique (50%). Peu de personnes y vont tous les jours (environ 1 % de la population). En revanche, 40 % de la population s'y déplace deux fois par mois et plus, ce qui représente tout de même un nombre important de déplacements.

Het grootste deel van de inwoners van de CUD gaat occasioneel naar België (50%). Slechts enkelen gaan elke dag (ongeveer 1 % van de bevolking). Daarentegen gaat 40 % van de inwoners 2 of meer keren per maand, wat toch een niet onaanzienlijk aantal verplaatsingen vertegenwoordigt.





Guide de lecture :

C'est dans le secteur en limite est du territoire de la CUD, le long de la frontière, que les habitants se déplacent le plus fréquemment en Belgique. En toute logique, cela s'explique par la proximité transfrontalière : les communes Bray-Dunes et Ghyvelde sont par exemple plus proche de La Panne et Furnes que de Dunkerque. Cette proximité génère des opportunités de déplacements pour les loisirs, le travail, les achats etc.



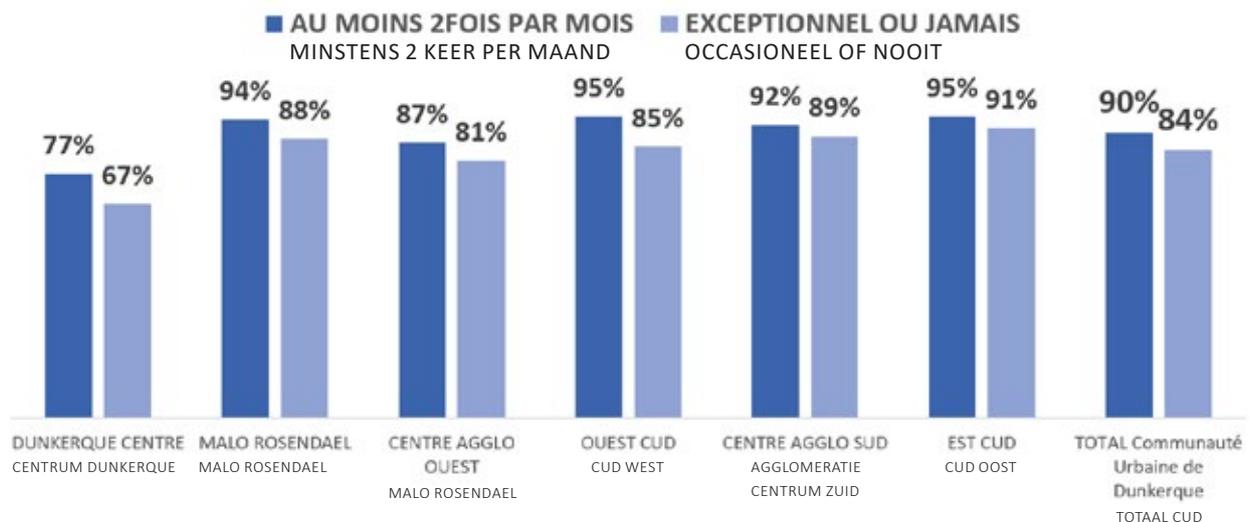
Leeswijzer :

Het zijn de inwoners van het grensgebied van de CUD die het vaakst naar België gaan. De nabijheidslogica verklaart dit uiteraard : de gemeenten Bray-Dunes en Ghyvelde liggen dicht bij De Panne en Veurne dan bij Dunkerque. Deze nabijheid biedt voordelen bij verplaatsingen voor werk, ontspanning, winkelen enz.

ÉQUIPEMENT EN VOITURES SELON LES HABITUDES DE DÉPLACEMENTS EN BELGIQUE AUTOBEZIT VOLGENS HET VERPLAATSINGSGEDRAG IN BELGIË

Part des personnes possédant au moins une voiture, selon leurs habitudes de déplacements en Belgique

Aandeel van de bevolking dat minstens over 1 wagen beschikt, volgens hun verplaatsingsgedrag

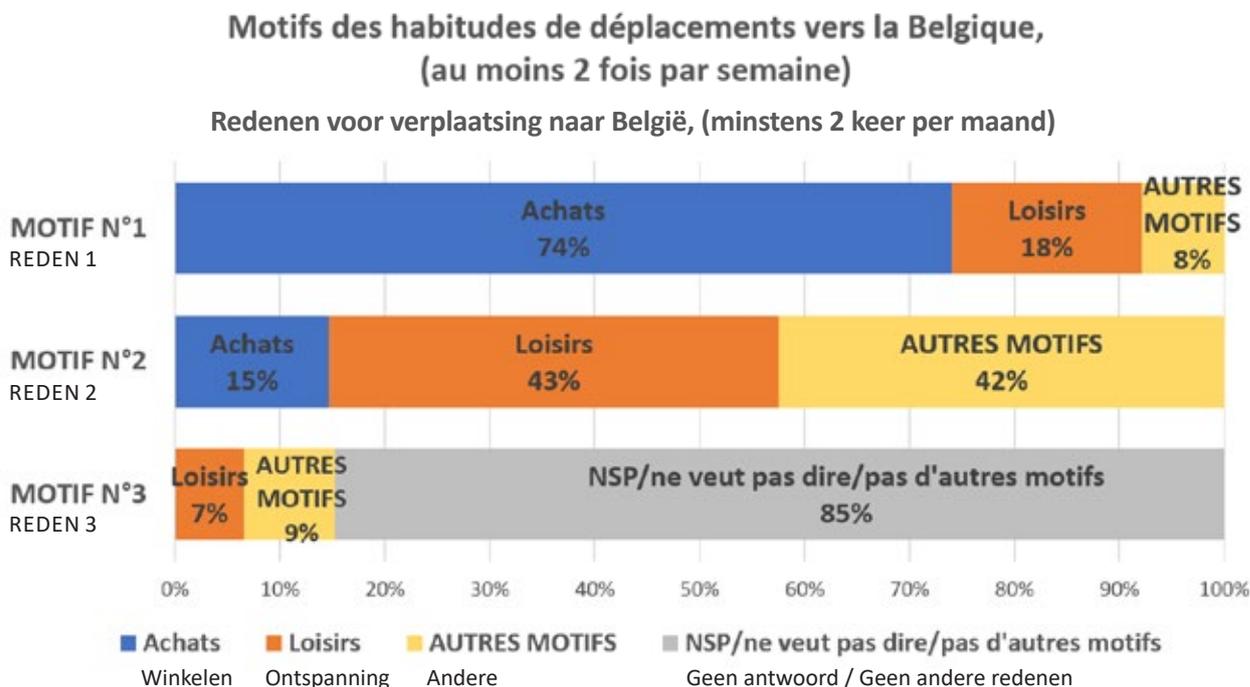


A l'échelle de la CUD, 90 % des personnes qui se déplacent au moins une fois par mois en Belgique possède au moins une voiture. Pour les habitants qui s'y déplacent exceptionnellement ou jamais, le taux de motorisation est dans le même ordre de grandeur : 84 %. Il n'y a donc pas de corrélation évidente entre possession d'une véhicule et déplacement vers la Belgique.

Op niveau van de CUD beschikt 90 % van de inwoners die minstens 1 keer per maand naar België gaan, minstens over 1 wagen. Van de inwoners die occasioneel of nooit naar België gaan is het autobezit van dezelfde orde grootte : 84 %. Er is dus geen duidelijke correlatie tussen autobezit en het zich verplaatsen naar België.

CLASSEMENT DES MOTIFS HABITUELS DE DÉPLACEMENTS VERS LA BELGIQUE, POUR CEUX DÉCLARANT Y ALLER AU MOINS 2 FOIS PAR MOIS

RANGSCHIKKING VAN DE BELANGRIJKSTE REDENEN OM ZICH NAAR BELGIË TE VERPLAATSEN, VOOR ZIJ DIE AANGEVEN MINSTENS 2 KEER PER MAAND DE GRENS OVER TE STEKEN



Les habitants de la CUD se déplacent en Belgique principalement pour faire des achats. En effet, ce motif est cité en premier lieu dans 74 % des réponses. Viennent ensuite les loisirs qui représentent une part importante (43%) des motifs exprimés en deuxième position.

De inwoners van de CUD verplaatsen zich vooral naar België om te winkelen. Deze reden wordt door 74 % van de respondenten aangegeven als de belangrijkste. Daarna volgt ontspanning, dat door een groot aantal respondenten (43 %) wordt aangegeven als tweede belangrijkste reden.

CLASSEMENT DES MOTIFS DE DÉPLACEMENTS VERS LA BELGIQUE, POUR CEUX DÉCLARANT Y ÊTRE ALLÉ LA VEILLE²

RANGSCHIKKING VAN DE BELANGRIJKSTE REDENEN OM ZICH NAAR BELGIË TE VERPLAATSEN, VOOR ZIJ DIE AANGEVEN ER DE DAG VOOR DE ENQUÊTE GEWEEST TE ZIJN

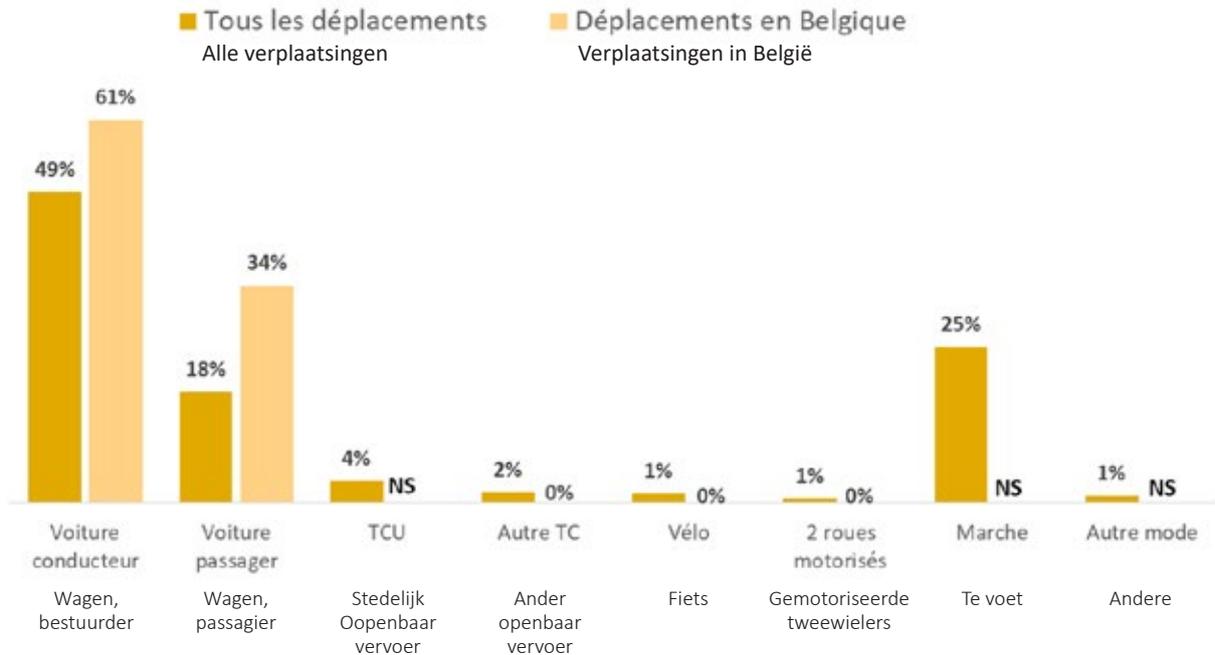
Le motif achats arrive également en tête des raisons (46%) pour les personnes ayant déclaré y être allé la veille de l'enquête. En revanche, un autre motif qui ne ressortait pas dans les réponses à la fiche « opinion » apparaît clairement : le travail, avec 29%.

Ook voor diegenen die aangeven de dag voor de enquête in België geweest te zijn, is winkelen (46%) de belangrijkste reden. In tegenstelling tot de gerichte enquête, komt hier ook de reden werken (29%) duidelijk naar voren.

PART MODALE DE TOUS LES DÉPLACEMENTS ET DES DÉPLACEMENTS EN BELGIQUE³

MODAAL AANDEEL VAN ALLE REIZEN EN VAN DE REIZEN IN BELGIË³

Part modale des déplacements Modaal aandeel van de verplaatsingen



Source : EDGT Dunkerque / Bron : EDGT Dunkerque

La quasi-totalité des déplacements en Belgique s'effectuent en voiture (95%).

Het merendeel van de verplaatsingen naar België gebeurt met de wagen (95%).

² Contrairement aux résultats de la fiche opinion, ce paragraphe concerne les déplacements réellement effectués la veille de l'enquête, à l'échelle du territoire de l'EDGT (CUD + CCHF+ quelques communes du Pas-de Calais).

³ Comme le paragraphe précédent, il s'agit ici des déplacements réellement effectués la veille de l'enquête.

² In tegenstelling tot de resultaten van de gerichte enquête, betreft deze paragraaf de reële verplaatsingen tijdens de dag voorafgaand aan de enquête, op niveau van de Regio Flandre-Dunkerque(CUD + CCHF + enkele gemeenten van Pas-de Calais).

³ Zoals bij de vorige paragraaf betreft het de reële verplaatsingen tijdens de dag voorafgaand aan de enquête.

Flandria Rhei
TRANSMOBIL

Avec le soutien du Fonds européen de développement régional
 Met steun van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling

Circulez malin au-delà de la frontière



2. FICHES

Beschikbare gegevens over VERPLAATSINGSGEDRAG
Données disponibles sur les USAGES

2.3 fiches

Woon-werk verplaatsingen (franse gegevens)
Déplacements domicile-travail (données françaises) - AUD





Dans le cadre du travail d'analyse de TRANSMOBIL sur la mobilité transfrontalière, cette première fiche sur le travail frontalier a été réalisée en 2020 à partir des données françaises. A la suite de cette première analyse, une seconde fiche a été produite en 2021 sur les données disponibles en Belgique. Si les données de part et d'autres de la frontière ne sont pas directement comparables, elles permettent toutefois de visualiser des tendances communes.

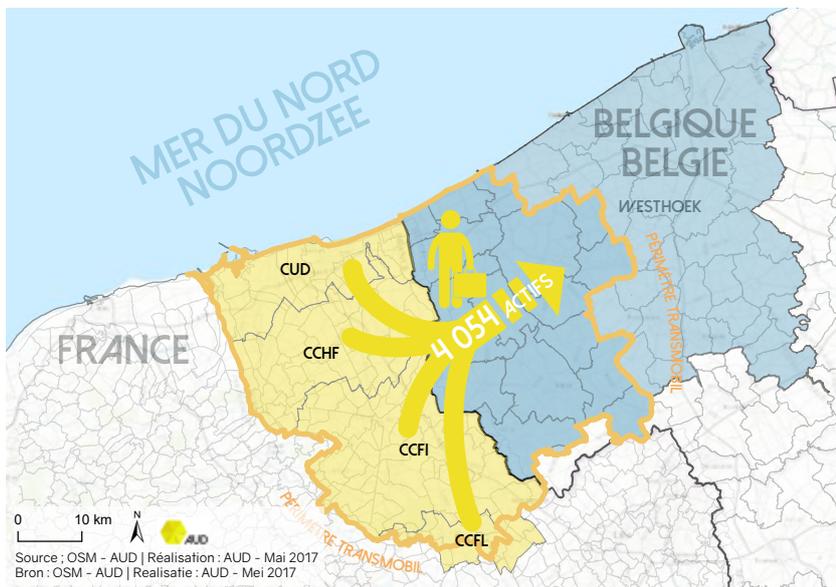
La présente fiche offre une analyse des flux de déplacements domicile / travail à partir d'une base de donnée disponible uniquement pour les flux de la France vers la Belgique. Côté français, le périmètre d'analyse de TRANSMOBIL comprend la Communauté Urbaine de Dunkerque (CUD), la Communauté de Communes des Hauts de Flandre (CCHF), la Communauté de Communes de Flandre Intérieure (CCFI), ainsi qu'une partie de la Communauté de Communes de Flandre Lys (CCFL) (4 communes sur 8). Côte belge, il concerne le territoire frontalier de la province de la Flandre Occidentale (le 'Westhoek').

In het kader van de analyse van de grensoverschrijdende mobiliteit die binnen TRANSMOBIL werd uitgevoerd, werd in 2020 deze eerste fiche met informatie over de grensarbeid gerealiseerd op basis van Franse gegevensbronnen.

Deze fiche brengt een analyse van de woon-werkverplaatsingen binnen het Transmobil-werkgebied, op basis van een database die alleen verplaatsingen van Frankrijk naar België bevat. Aan Franse zijde betreft het gebied de Communauté Urbaine de Dunkerque (CUD), de Communauté de Communes des Hauts de Flandre (CCHF), de Communauté de Communes de Flandre Intérieure (CCFI) en een deel van de Communauté de Communes de Flandre Lys (CCFL) (4 gemeenten van de 8). Aan de Belgische zijde gaat het om de 'Westhoek', het westelijk deel van de provincie West-Vlaanderen.

UN PEU PLUS DE 4000 TRAVAILLEURS FRONTALIERS DOMICILIÉS DANS LA PARTIE FRANÇAISE DU PÉRIMÈTRE TRANSMOBIL TRAVAILLENT DANS LE 'WESTHOEK' EN FLANDRE OCCIDENTALE.

IETS MEER DAN 4000 GRENSWERKERS DIE GEDOMICILIEERD ZIJN IN HET FRANS DEEL VAN HET TRANSMOBIL-GEBIED WERKEN IN DE 'WESTHOEK'



Un peu plus de 4 000 personnes habitant le périmètre TRANSMOBIL¹ côté français vont travailler en Belgique, soit 3 % de l'ensemble des actifs occupés de ce territoire. La Communauté de Communes de Flandre Intérieure (CCFI) est l'intercommunalité où le nombre de personnes travaillant en Belgique est le plus élevé avec 1 762 actifs, soit 4% de sa population active. Parmi les actifs transfrontaliers, près de 60 % d'entre-eux se dirigent vers le 'Westhoek' en Flandre Occidentale, soit 2 358 personnes. Quelques disparités sont à noter entre les intercommunalités. En effet, à l'échelle de la Communauté de Communes des Hauts de Flandre (CCHF) et de la Communauté Urbaine de Dunkerque (CUD), ce sont 2 travailleurs transfrontaliers sur 3 qui ont comme lieu de travail le 'Westhoek', contre environ 1 sur 2 pour la Communauté de Communes de Flandre Intérieure, et 1 sur 5 pour les 4 Communes de la Communauté de Communes de Flandre Lys (CCFL).

Meer dan 4 000 inwoners van het Transmobil-gebied¹ aan Franse zijde gaan werken in België, dat is 3% van de actieve bevolking in het gebied. De CCFI (Communauté de Communes de Flandre Intérieure) is de intercommunale die het grootste aantal grenswerkers telt (1762 of 4% van de actieve bevolking). Van de grenswerkers gaat ongeveer 60% (2358 personen) werken in de 'Westhoek'. Er zijn weliswaar verschillen tussen de intercommunales. In de CCHF (Communauté de Communes des Hauts de Flandre) en de CUD (Communauté Urbaine de Dunkerque) hebben 2 van de 3 grenswerkers hun werkplek in de 'Westhoek', tegenover ongeveer 1 op 2 in de CCFI (Communauté de Communes de Flandre Intérieure), en 1 op 5 in de 4 gemeenten van CCFL (Communes de la Communauté de Communes de Flandre Lys).

¹ Le périmètre TRANSMOBIL compte 71 communes côté français et 16 municipalités côté belge.

¹ Het Transmobil-gebied telt 71 Franse en 16 Belgische gemeenten.

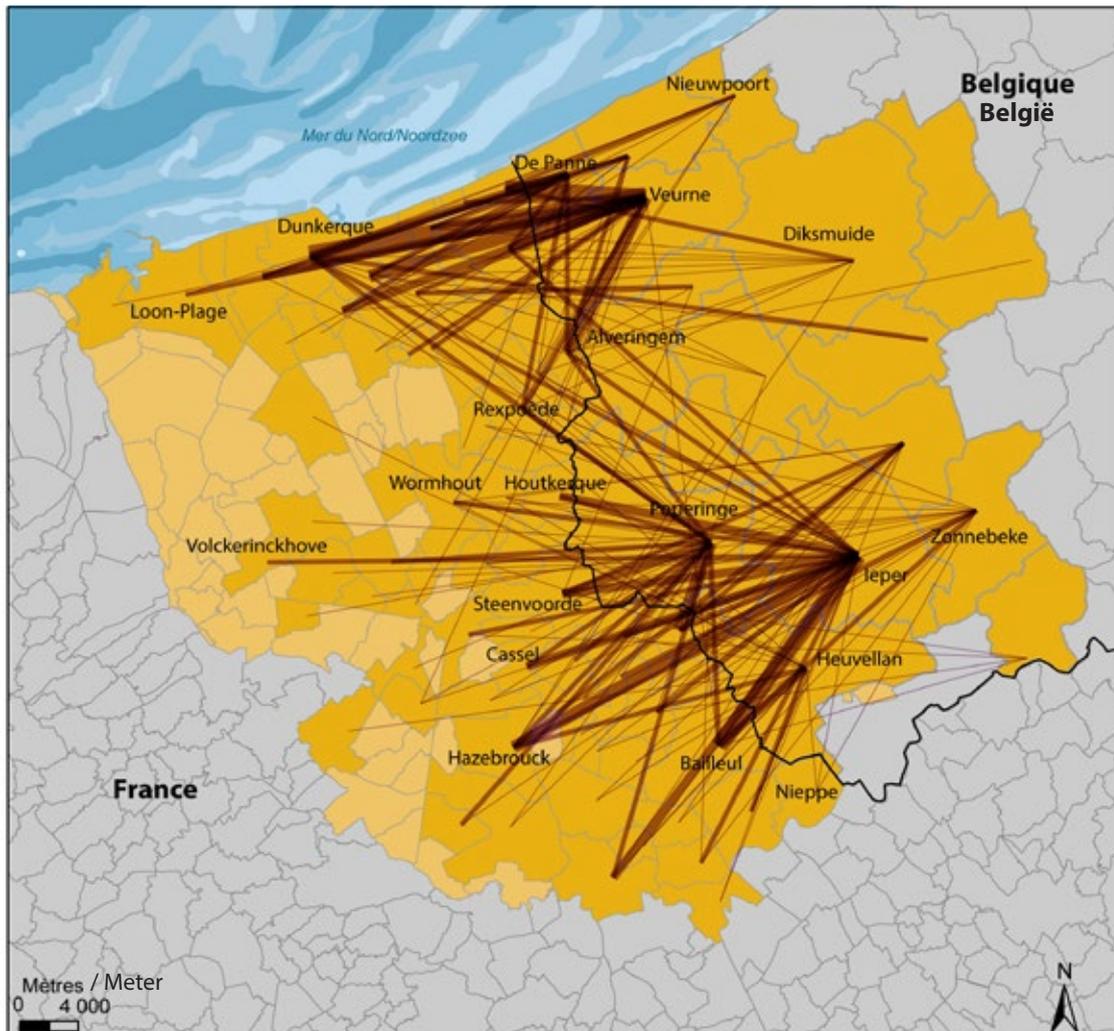
UNE POLARISATION DES LIEUX DE RÉSIDENCE DOMINÉE PAR 5 COMMUNES

CONCENTRATIE IN EEN VIJFTAL WOONGEMEENTEN

1.1 : DUNKERQUE, BAILLEUL, HAZEBROUCK, HONDSCHOOTE ET STEENVOORDE COMPTENT LE PLUS GRAND NOMBRE D'ACTIFS TRANSFRONTALIERS DU PÉRIMÈTRE.

1.1 : DUNKERQUE, BAILLEUL, HAZEBROUCK, HONDSCHOOTE EN STEENVOORDE TELLEN HET GROOTSTE AANTAL GRENSWERKERS VAN HET GEBIED.

Flux domicile-travail dans le périmètre TRANSMOBIL (France > Belgique)² :
Woon-werkverkeer in het Transmobil-gebied (Frankrijk > België)² :



Nombre de flux domicile - travail / Aantal woon-werkverplaatsingen :



Source : INSEE déplacements domicile-travail 2016 - Réalisation : AUD - Oct. 2020
 Bron : INSEE - woon-werkverplaatsingen 2016 - Realisatie : AUD - Okt. 2020

² La carte mentionne le nom des entités administratives en français pour la France et en néerlandais pour la Belgique. Ainsi en français De Panne devient La Panne, Veurne se dit Furnes et Ieper se traduit par Ypres.

² Op de kaart worden de Franse gemeenten in het Frans vermeld, de Belgische in het Nederlands (bv Ieper = Ypres, Bailleul = Belle).

La carte de répartition des flux domicile-travail sur l'ensemble du périmètre TRANSMOBIL permet de mettre en évidence les principales communes de résidence des actifs transfrontaliers en France³.

Ces actifs transfrontaliers viennent essentiellement de Dunkerque, Bailleul, Hazebrouck, Hondshoote et de Steenvoorde. En effet 877 actifs, soit 37% des actifs transfrontaliers du périmètre TRANSMOBIL viennent de ces cinq communes.

Des pôles secondaires comme Wormhout, Rexpoëde et Houtkerque sont aussi identifiés.

De kaart met de verdeling van de woon-werkverplaatsingen binnen het Transmobil-gebied toont duidelijk de woongemeenten van de Franse grenswerkers.

De grenswerkers komen vooral uit Dunkerque, Bailleul, Hazebrouck, Hondshoote en Steenvoorde. 877 grenswerkers (dat is 37% van de grenswerkers in het Transmobil-gebied) wonen in deze 5 gemeenten.

Secundaire woongemeenten zijn Wormhout, Rexpoëde en Houtkerque.

1 DUNKERQUE

305 ACTIFS TRANSFRONTALIERS
GRENSWERKERS

2 BAILLEUL

185 ACTIFS TRANSFRONTALIERS
GRENSWERKERS

3 HAZEBROUCK

138 ACTIFS TRANSFRONTALIERS
GRENSWERKERS

4 HONDSHOOTE

134 ACTIFS TRANSFRONTALIERS
GRENSWERKERS

5 STEENVOORDE

115 ACTIFS TRANSFRONTALIERS
GRENSWERKERS

TOP
5

DES ORIGINES DANS LES DÉPLACEMENTS
DOMICILE-TRAVAIL VERS LE WESTHOEK
HERKOMSTZONES BIJ
WOON-WERKVERPLAATSINGEN
NAAR DE WESTHOEK



Source : INSEE - déplacements domicile-travail - 2016
Bron : INSEE - woon-werkverplaatsingen 2016

1.2 : UNE PART DE FRONTALIERS DANS LA POPULATION ACTIVE OCCUPÉE PLUS FORTE DANS LES COMMUNES À PROXIMITÉ IMMÉDIATE DE LA FRONTIÈRE, À QUELQUES EXCEPTIONS PRÉS.

Les communes situées au niveau de la frontière sont celles ayant les taux d'actifs transfrontaliers les plus élevés. Dans certaines communes comme Hondshoote, Boeschepe ou Steenvoorde, ce taux est de près de 10 % soit près d'un actif sur 10. Cependant, d'autres villes de la bande frontalière un peu plus éloignées affichent également des taux de travailleurs transfrontaliers vers le 'Westhoek' assez élevés à l'exemple de Merville ou Staples.

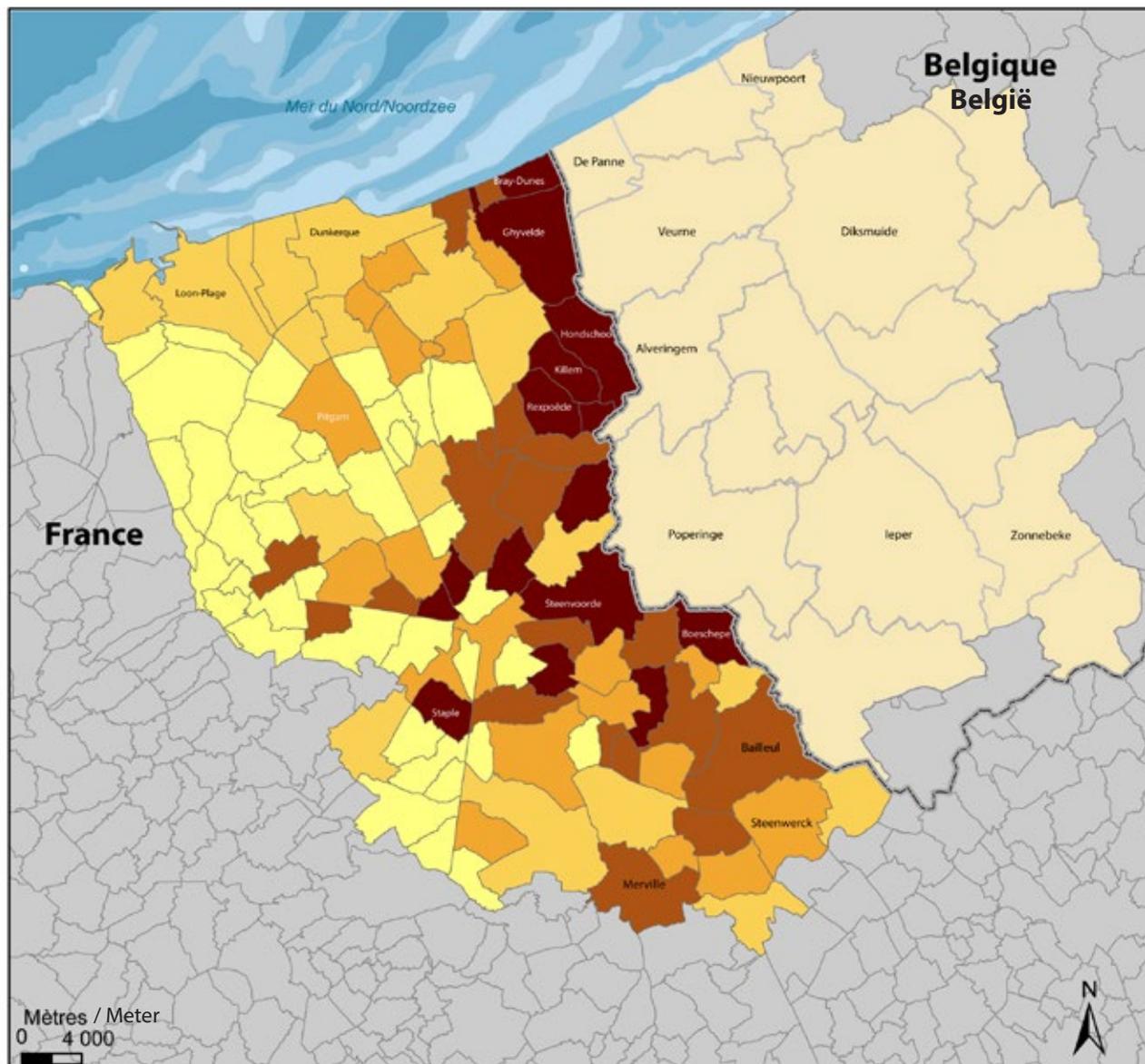
1.2 : DUNKERQUE, BAILLEUL, HAZEBROUCK, HONDSHOOTE EN STEENVOORDE TELLEN HET GROOTSTE AANTAL GRENswerkers VAN HET GEBIED.

De gemeenten vlakbij de grens tellen het hoogste aantal grenswerkers. In sommige gemeenten, zoals Hondshoote, Boeschepe of Steenvoorde, is het aandeel nagenoeg 10%, of bijna één op de tien actieven. Maar ook andere steden in de iets verder weg gelegen grensstreek (zoals Merville of Staples) hebben vrij hoge percentages grensarbeiders.

³ A noter : du fait des différences de découpage administratif territorial entre la France et la Belgique, le niveau territorial retenu est différent des deux côtés. En effet, côté français nous avons retenu la commune comme lieu de départ, alors qu'en Belgique c'est le territoire de municipalité qui est retenu comme lieu d'arrivée. Cette municipalité regroupe plusieurs communes formant une entité territoriale dont il porte le nom le plus souvent.

³ Opmerking : De administratieve gebiedsgrootte van de gemeenten in Frankrijk en België is verschillend. Een Belgische gemeente omvat meestal meerdere deelgemeenten. In deze studie is de vertrekplaats de (kleinere) Franse woongemeente. De aankomstplaats is de (grotere) Belgische werkgemeente.

Part de travailleurs transfrontaliers vers le Westhoek
 dans la population active occupée :
Aandeel van de Franse grenswerkers in de actieve bevolking :



Part des actifs travaillant dans le Westhoek par commune de résidence



Source : INSEE Emploi population active 2016 - Réalisation : AUD - juil. 2020
 Bron : INSEE - Tewerkstelling actieve bevolking 2016 - Realisatie : AUD - juli 2020

DES DESTINATIONS COMMUNES AUX TROIS INTERCOMMUNALITÉS DE GEMEENSCHAPPELIJKE BESTEMMINGEN VANUIT DE DRIE INTERCOMMUNALES

2.1 : FURNES, YPRES ET POPERINGE ACCUEILLEN 64 % DES ACTIFS TRAVAILLANT DANS LE WESTHOEK

Avec 627 actifs transfrontaliers résidant en France, la ville de Furnes accueille le plus grand nombre de transfrontaliers au sein du territoire de le 'Westhoek'. La ville de Furnes capte à la fois les flux venant de la Communauté Urbaine de Dunkerque et de la Communauté de Communes des Hauts de Flandre.

En effet, 7 à 8 frontaliers sur 10 travaillant à Furnes ou à la Panne viennent de la Communauté Urbaine de Dunkerque. Pour les villes d'Ypres, Heuvelland et Poperinge, 6 à 7 actifs transfrontaliers sur 10 résident au sein de la Communauté de Communes de Flandre Intérieure.

La proximité géographique et l'accessibilité semblent expliquer ces répartitions propres à chaque territoire au niveau de l'origine géographique des travailleurs transfrontaliers.

2.1 : VEURNE, IEPEER EN POPERINGE ONTVANGEN 64% VAN DE GRENswerkers

Met 627 Franse grenswerkers is Veurne de belangrijkste ontvangende gemeente van de 'Westhoek'. Veurne ontvangt zowel pendelstromen uit de CUD (Communauté Urbaine de Dunkerque) als uit de gemeenten van de CCHF (Communauté de Communes des Hauts de Flandre).

Per 10 grenswerkers die in Veurne of in De Panne werken zijn er 7 tot 8 die uit de CUD (Communauté Urbaine de Dunkerque) komen. Voor Ieper, Heuvelland en Poperinge zijn 6 tot 7 grenswerkers op de 10 afkomstig uit de CCFI (Communes de Flandre Intérieure).

De nabijheid en de toegankelijkheid lijken deze specifieke spreidingspatronen te verklaren.

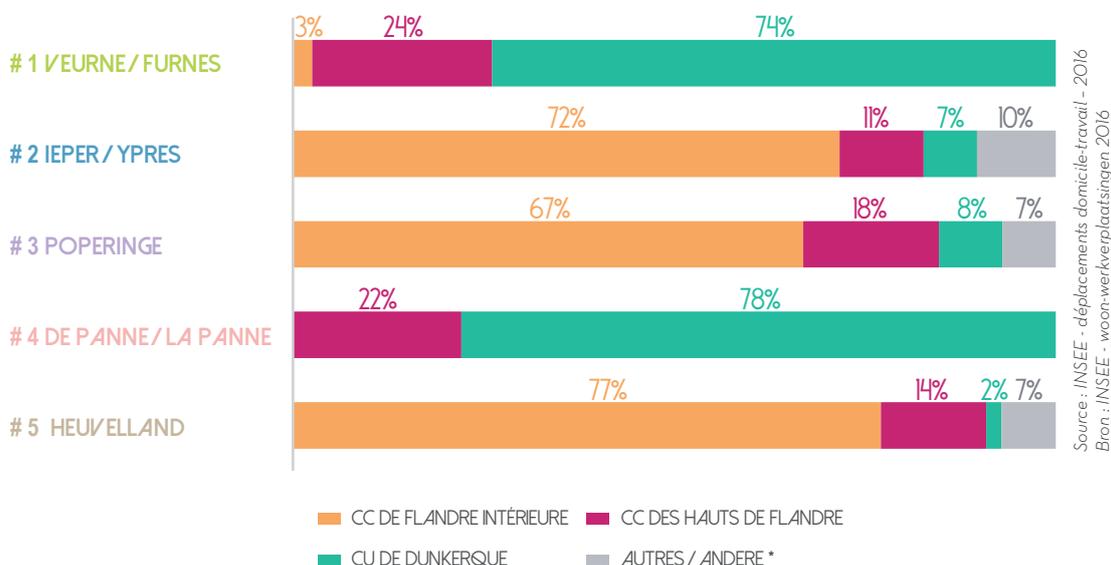


DES DESTINATIONS DANS LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL VERS LE WESTHOEK
BESTEMMINGEN BIJ WOON-WERKVERPLAATSINGEN NAAR DE WESTHOEK



Source : INSEE - déplacements domicile-travail - 2016
Bron : INSEE - woon-werkverplaatsingen 2016

Part des intercommunalités dans le TOP 5 des destinations belges : Gedeelte van de intercommunales in de TOP 5 van de Belgische bestemmingen



Source : INSEE - déplacements domicile-travail - 2016
Bron : INSEE - woon-werkverplaatsingen 2016

* « Autres » regroupe 4 des 8 communes qui composent la Communauté de Communes de Flandre Lys, intégrées dans le périmètre TRANSMOBIL.
"ANDERE" groepeert 4 van de 8 gemeenten die deel uitmaken van de Communauté de Communes de Flandre Lys, en die behoren tot de perimeter van TRANSMOBIL.

2.2 : FURNES EST LA DESTINATION PRINCIPALE POUR LES ACTIFS TRANSFRONTALIERS RÉSIDANT AU SEIN DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE DUNKERQUE.

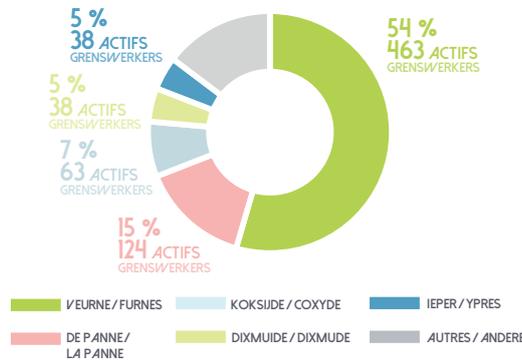
Les travailleurs frontaliers de la Communauté Urbaine de Dunkerque s'orientent principalement vers Furnes (54%), puis vers La Panne (15%) et Coxyde (7%).

COMMUNAUTÉ URBAINE DE DUNKERQUE

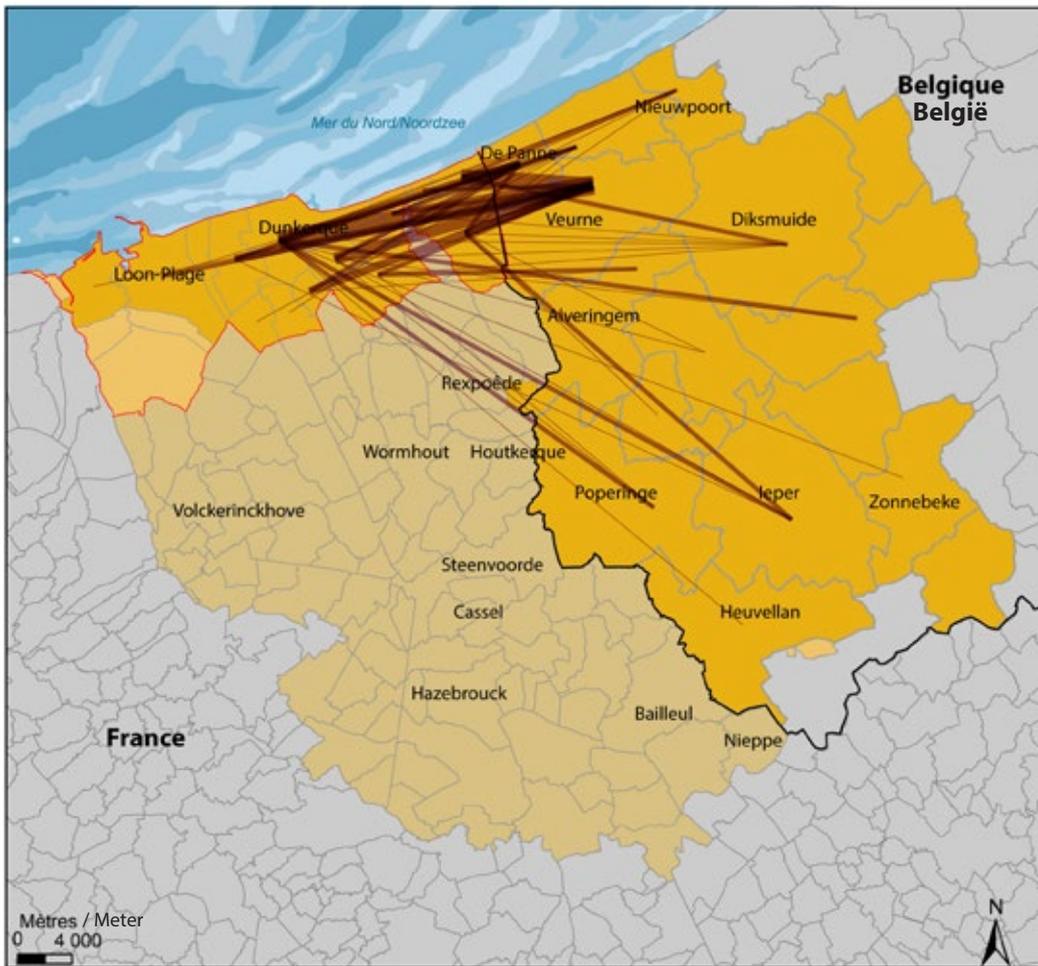


2.2 : VEURNE IS DE BELANGRIJKSTE BESTEMMING VOOR DE GRENSWERKERS UIT DUINKERKE.

PRINCIPALES DESTINATIONS DES TRAVAILLEURS : BELANGRIJKSTE BESTEMMINGEN VAN DE GRENSWERKERS :



850 ACTIFS TRANSFRONTALIERS (PÉRIMÈTRE WESTHOEK)
GRENSWERKERS (PERIMETER WESTHOEK)



Nombre de flux domicile - travail / Aantal woon-werkverplaatsingen :



Source : INSEE déplacements domicile-travail 2016 - Réalisation : AUD - Juin 2020
Bron : INSEE - woon-werkverplaatsingen 2016 - Realisatie : AUD - juni 2020

2.3 : LES FRONTALIERS DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE FLANDRE INTÉRIEURE S'ORIENTENT VERS YPRES.

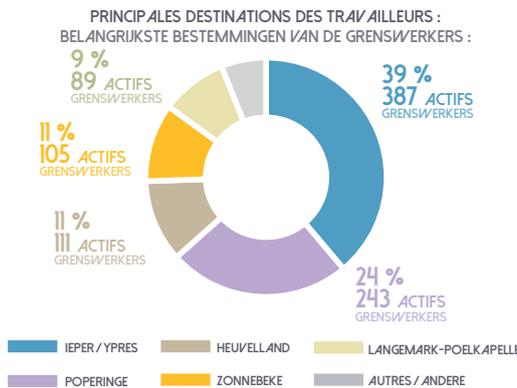
Les actifs transfrontaliers de la Communauté de Communes de Flandre Intérieure partent essentiellement de Bailleul, Hazebrouck, Cassel et Steenvoorde.

Ypres constitue le pôle d'emploi le plus attractif et polarise près de 40 % des actifs, suivi de Poperinge où va travailler 1 actif transfrontalier sur 4 résidant au sein de la Communauté de Communes de Flandre Intérieure.

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE FLANDRE INTÉRIEURE



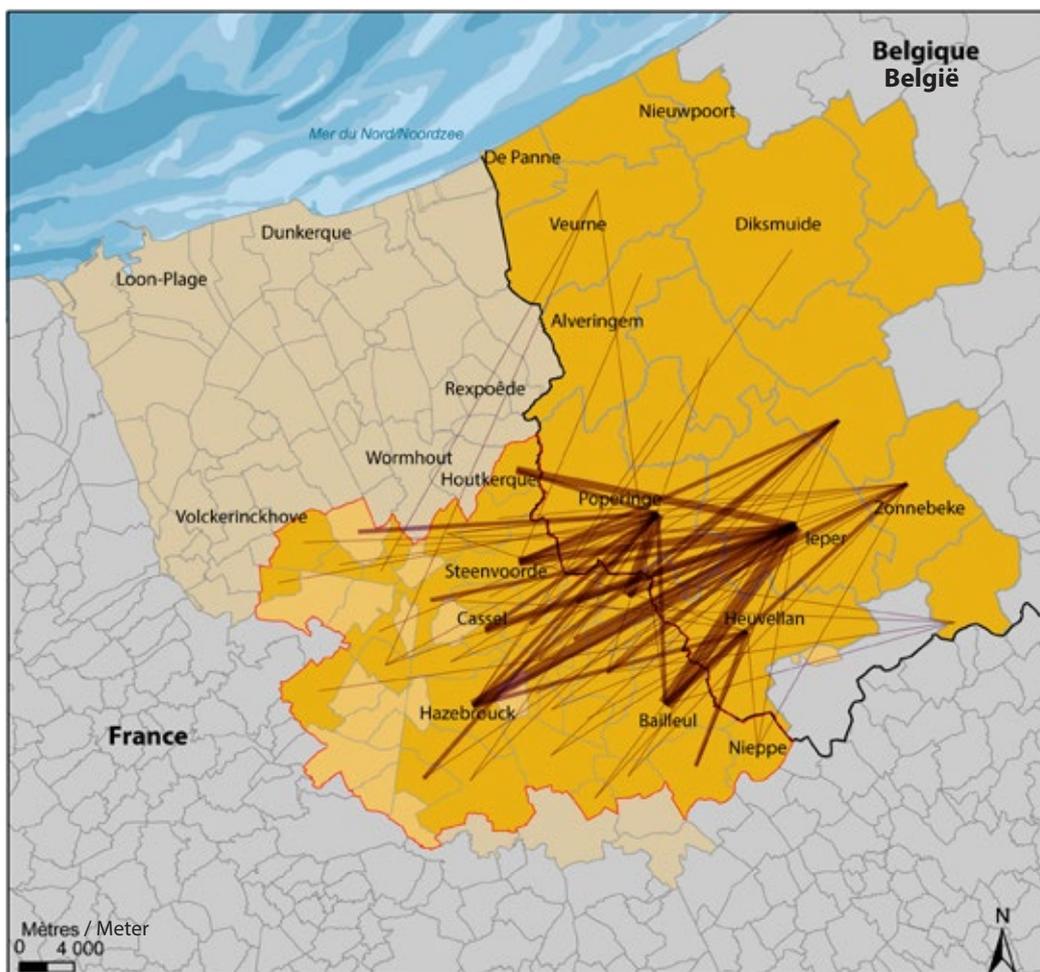
2.3 : DE GRENSWERKERS UIT DE CCFI (COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE FLANDRE INTÉRIEURE) RICHTEN ZICH HOOFDZAKELIJK OP IEPER



De grenswerkers van de CCFI (Communauté de Communes de Flandre Intérieure) vertekken hoofdzakelijk uit Bailleul, Hazebrouck, Cassel en Steenvoorde.

Ieper trekt het grootste aantal Franse grenswerkers aan (40%), gevolgd door Poperinge, waar een op de vier grenswerkers uit de CCFI (Communauté de Communes de Flandre Intérieure) aan de slag is.

995 ACTIFS TRANSFRONTALIERS (PÉRIMÈTRE WESTHOEK)
GRENSWERKERS (PERIMETER WESTHOEK)



Nombre de flux domicile - travail / Aantal woon-werkverplaatsingen :



Source : INSEE déplacements domicile-travail 2016 - Réalisation : AUD - Juin 2020
Bron : INSEE - woon-werkverplaatsingen 2016 - Realisatie : AUD - juni 2020

2.4 : DES FLUX PLUS DISPERSÉS ET ÉQUILIBRÉS DEPUIS LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DES HAUTS DE FLANDRE

Les flux partant de la Communauté de Communes des Hauts de Flandres, bien que moins important en volume, se répartissent de façon plus équilibré entre pôles d'emplois du 'Westhoek'. Plus d'un tiers se dirige vers Furnes, 16% vers Poperinge et 14% vers Ypres, renforçant ainsi la place de Furnes comme première destination des travailleurs transfrontaliers travaillant dans le territoire de le 'Westhoek'.

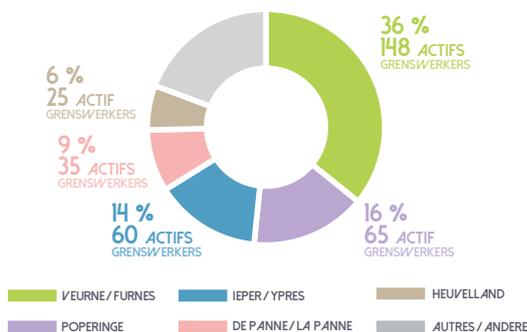
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DES HAUTS DE FLANDRE



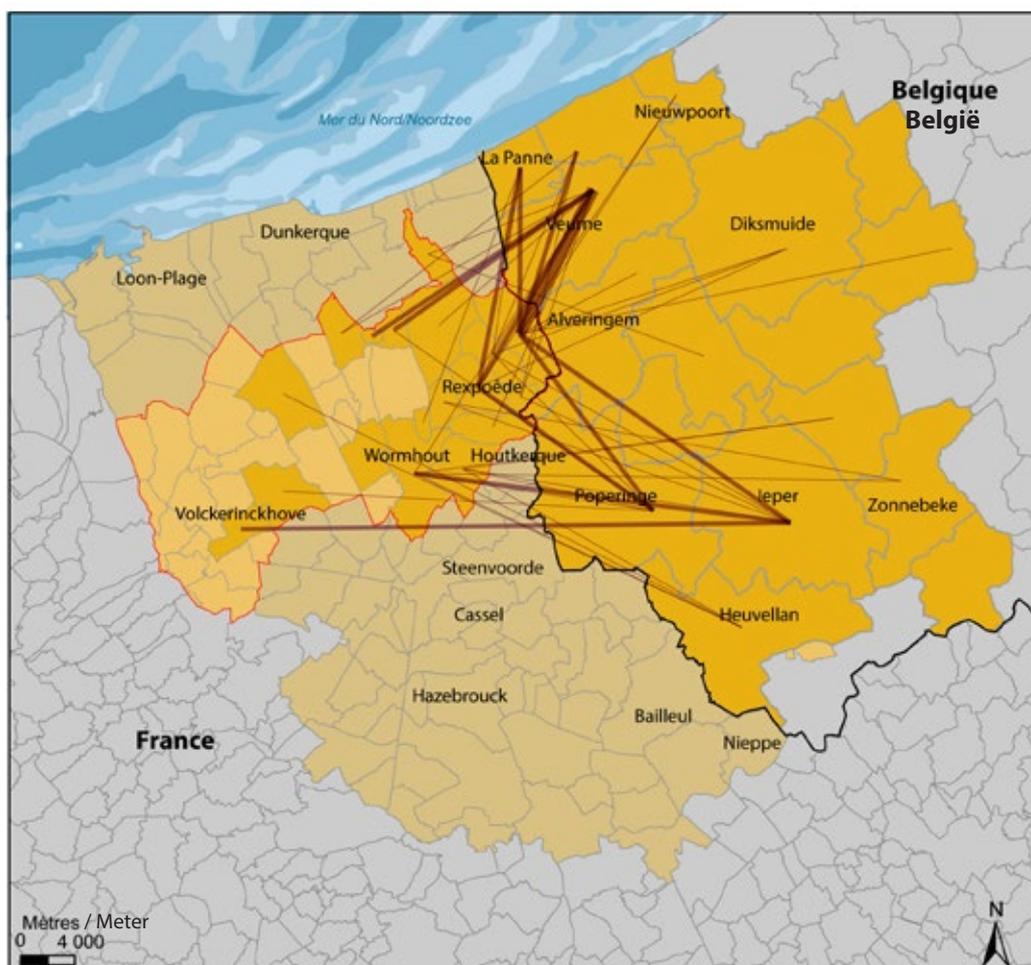
2.4 : MEER VERSPREIDE EN EVENWICHTIGER VERPLAATINGSSTROMEN VANUIT DE CCHF (COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DES HAUTS DE FLANDRE)

De verplaatsingen vanuit de CCHF (Communauté de Communes des Hauts de Flandre) zijn weliswaar minder groot, maar de bestemmingen in de Westhoek zijn duidelijker afgelijnd. Meer dan een derde is gericht op Veurne, 16% op Poperinge en 14% op Ieper. Dit versterkt het belang van Veurne als belangrijkste tewerkstellingspool voor Franse grenswerkers in de Westhoek.

PRINCIPALES DESTINATIONS DES TRAVAILLEURS :
BELANGRIJKSTE BESTEMMINGEN VAN DE GRENSWERKERS :



412 ACTIFS TRANSFRONTALIERS (PÉRIMÈTRE WESTHOEK)
GRENSWERKERS (PERIMETER WESTHOEK)



Nombre de flux domicile - travail / Aantal woon-werkverplaatsingen :



Source : INSEE déplacements domicile-travail 2016 - Réalisation : AUD - Juin 2020
Bron : INSEE - woon-werkverplaatsingen 2016 - Realisatie : AUD - juni 2020

UNE PRÉDOMINANCE DE LA VOITURE POUR CES MIGRATIONS PENDULAIRES

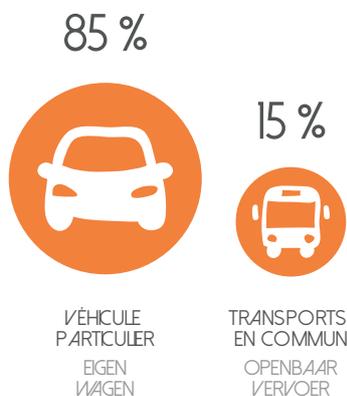
EEN OVERWICHT VAN DE WAGEN IN HET GRENSOVERSCHRIJDEND PENDELVERKEER

PLUS DE 8 TRANSFRONTALIERS SUR 10 UTILISENT LEURS VOITURES POUR SE RENDRE AU TRAVAIL

La voiture est de loin le moyen de transport privilégié des travailleurs transfrontaliers. Plus de 8 personnes sur 10 l'utilisent pour se rendre au travail en Belgique.

Sur les 2 358 personnes qui quittent la partie française du périmètre TRANSMOBIL, 354 utilisent les transports en commun pour se rendre sur leur lieu de travail, soit 15 % d'entre eux⁴. Cette part varie peu entre les différentes intercommunalités.

MODES DE TRANSPORT UTILISÉS PAR LES
TRAVAILLEURS TRANSFRONTALIERS
TRANSPORTMODI GEBRUIKT
DOOR DE GRENSWERKERS



MEER DAN 8 OP DE 10 GRENSWERKERS KOMT MET DE WAGEN NAAR HET WERK

De wagen is veruit het meest populaire transportmiddel voor het grensoverschrijdend woon-werkverkeer. Meer dan 8 op 10 grenswerkers komen met de wagen naar het werk.

Van de 2358 Franse grenswerkers uit het Transmobil-gebied maken er 354 (15%) gebruik van het openbaar vervoer om naar het werk te gaan⁴. Dit aandeel is vergelijkbaar voor de diverse intercommunes.

Le taux d'équipement automobile des ménages du périmètre d'étude s'élève à 87% (contre 78 % dans le département du Nord). Plus de la moitié des ménages possèdent au moins deux voitures (contre 31 % à l'échelle du département du Nord). Sur la Communauté de Communes des Hauts de Flandre, cette part représente 77 %.

Tous les actifs transfrontaliers de la CCHF et de la CCFI disposent dans leur ménage d'au moins un véhicule, alors que sur la CUD 36 % seraient non motorisés. Seul le réseau de bus de la Communauté Urbaine de Dunkerque propose actuellement une ligne transfrontalière. Cette ligne relie ainsi le pôle d'échange de Leffrinckoucke (desservi par 4 autres lignes) et la gare d'Adinkerke - De Panne, connectant ainsi les réseaux belges et français, et pouvant offrir une alternative à la voiture.

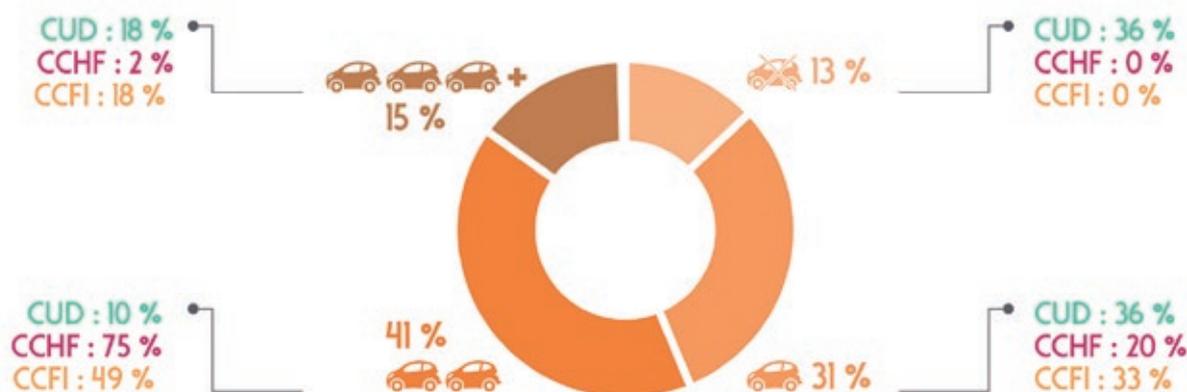
Het aantal gezinnen in het Transmobil-gebied dat over een wagen beschikt loopt op tot 87% (tegenover 78% in het Département du Nord). Meer dan de helft van de gezinnen beschikt minstens over 2 wagens (tegenover 31% in het Département du Nord). In de CCHF (Communauté de Communes des Hauts de Flandre) is dit zelfs 77%.

Alle grenswerkers in de CCHF en de CCFI beschikken met hun gezin over minstens 1 wagen. Daarentegen is in de CUD 38% niet gemotoriseerd. Enkel vanuit de CUD is er momenteel een grensoverschrijdende buslijn die de overstapplaats Leffrinckoucke (waar 4 andere buslijnen samenkomen) verbindt met het station van Adinkerke - De Panne. Op die manier worden het Franse en Belgische openbaar vervoernet gekoppeld en is er een alternatief voor provaat vervoer.

⁴ La base de données ne propose que deux catégories de modes de déplacement : véhicule particulier et transports en commun, et une catégorie «non renseigné» qui représente uniquement 2% sur les actifs de la CCHF

⁴ De databank bevat slechts twee categorieën van vervoerswijzen: privaat en openbaar, en een categorie 'geen informatie' die slechts 2% van de grenswerkers van de CCHF vertegenwoordigt.

Taux de motorisation des travailleurs transfrontaliers : Motorisatiegraad van de grensarbeiders :



Source : INSEE - déplacements domicile-travail - 2016
Bron : INSEE - woon-werkverplaatsingen 2016

■ PRÉSENTATION DE LA SOURCE DE DONNÉES ■ VOORSTELLING VAN DE BRONDATA

Les données ayant alimentées cette étude sont issues du fichier « déplacement domicile – lieu de travail » du recensement de la population effectué par l'INSEE (2016). Pour les « déplacements domicile-travail », deux flux ont été recensés : « flux de sortie » et « flux d'entrée ».

Les flux dits domicile-travail mesurent un nombre de personnes qui se déplacent entre un lieu d'habitation et un lieu de travail, et non un nombre de déplacements effectués. De ce fait, la fréquence quotidienne ou hebdomadaire des déplacements n'est pas observée.

Par ailleurs, si un des conjoints d'un ménage a un autre domicile, pour des raisons professionnelles, et revient vivre au domicile familial lors des week-ends ou des vacances, il sera recensé dans ce dernier et donc comptabilisé dans les flux domicile-travail.

De gegevens voor deze studie zijn afkomstig uit het bestand 'woon-werkverkeer' van de volkstelling van het INSEE (2016). Voor de 'woon-werkverplaatsingen' werden een uitgaande stroom en een inkomende stroom gedefinieerd.

De zogenaamde woon-werkverplaatsingen meten het aantal mensen dat zich tussen een woonplaats en een arbeidsplaats verplaatst, niet het aantal gemaakte reizen. De dagelijkse of wekelijkse frequentie van de verplaatsingen worden dus niet gemeten.

Als een van de echtgenoten van gezin om professionele redenen een andere woning heeft en in het weekend of op feestdagen in de gezinswoning verblijft, wordt hij of zij in de gezinswoning geteld en dus in de woon-werkstromen opgenomen.

Flandria Rhei
TRANSMOBIL

Avec le soutien du Fonds européen de développement régional
Met steun van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling

Circulez malin au-delà de la frontière



2. FICHES

Beschikbare gegevens over VERPLAATSINGSGEDRAG
Données disponibles sur les USAGES

2.4 fiches

Woon-werk verplaatsingen (belgische gegevens)
Déplacements domicile-travail (données belges) - WVI





Dans le cadre du travail d'analyse de TRANSMOBIL sur la mobilité transfrontalière, une première fiche sur le travail frontalier a été réalisée en 2020 à partir des données françaises. A la suite de la première analyse, cette seconde fiche a été produite en 2021 sur les données disponibles en Belgique. Si les données de part et d'autres de la frontière ne sont pas directement comparables, elles permettent toutefois de visualiser des tendances communes.

Aansluitend hieraan werd in 2021 deze tweede informatiefiche aangemaakt op basis van de beschikbare data voor België. Ook al zijn de brondata aan beide zijden van de grens niet zomaar vergelijkbaar, ze laten toch toe gemeenschappelijke tendenzen weer te geven.

DONNÉES BELGES SUR LE TRAVAIL FRONTALIER **BELGISCHE CIJFERS GRENSARBEID**

Sur quelles données pouvons-nous nous appuyer ?

En Belgique, **3** sources sont disponibles concernant le travail frontalier:

- 1** Chiffres de l'assurance maladie
- 2** Chiffres de la sécurité sociale
- 3** Diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail

1.1 : CHIFFRES DE L'ASSURANCE MALADIE - INAMI (INSTITUT NATIONAL D'ASSURANCE MALADIE-INVALIDITÉ)

Pour les statistiques européennes, le nombre de travailleurs transfrontaliers est généralement déterminé sur la base des données de l'assurance maladie. Ceux qui travaillent dans un autre pays doivent s'inscrire auprès d'une caisse d'assurance maladie dans le pays d'emploi.

L'INAMI publie des chiffres sur le nombre de travailleurs transfrontaliers par arrondissement. Toutefois, ces chiffres ne donnent pas une image satisfaisante de l'emploi transfrontalier dans le Westhoek, du fait des explications suivantes :

- Les bureaux des différentes caisses de maladie ne sont pas toujours situés dans l'arrondissement dans lequel ils sont employés. Les zones d'intervention des bureaux des caisses de maladie ne correspondent souvent pas aux arrondissements.
- De nombreux Français travaillant dans le Westhoek s'inscrivent à une caisse de maladie wallonne.

Ces chiffres sont donc peu pertinents au niveau du Westhoek.

Op welke gegevens kunnen wij ons baseren ?

In België zijn **3** bronnen beschikbaar met betrekking tot de grensarbeid:

- 1** De cijfers van de ziekteverzekering
- 2** De cijfers van de sociale zekerheid
- 3** De federale diagnostiek woon-werkverkeer.

1.1 : CIJFERS ZIEKTEVERZEKERING - RIZIV (RIJKSINSTITUUT VOOR ZIEKTE- EN INVALIDITEITSVERZEKERING)

Bij de Europese statistieken wordt het aantal grensarbeiders meestal bepaald aan de hand van de gegevens van de ziekteverzekering. Wie in een ander land werkt, dient zich in te schrijven bij een ziektekas van het land van tewerkstelling.

De RIZIV biedt cijfers van het aantal grensarbeiders per arrondissement. Deze cijfers bieden evenwel geen goed beeld van de grensarbeid op het niveau van de Westhoek. Onder meer volgende verklaringen kunnen hiervoor gegeven worden:

- Het kantoor van de verschillende ziekenkassen bevindt zich niet steeds in het arrondissement van tewerkstelling. De bedieningsgebieden van de ziekenkaskantoren stemmen vaak niet overeen met de arrondissementen.
- Heel wat Fransen die in de Westhoek werken, schrijven zich in bij een Waalse ziekenkas.

Deze cijfers zijn daarom weinig zinvol op het niveau van de Westhoek.

1.2 : CHIFFRES DE LA SÉCURITÉ SOCIALE - ONSS (OFFICE NATIONAL DE SÉCURITÉ SOCIALE)

Les chiffres de la sécurité sociale donnent une bonne vision de l'emploi transfrontalier. Les chiffres sont basés sur le lieu de travail effectif, et non sur le siège de l'entreprise.

Une exception : pour les travailleurs temporaires (en interim), l'adresse de l'agence d'intérim est utilisée. Dans le Westhoek, cela représente 18% des travailleurs français.

Autres restrictions :

- Les chiffres ne comprennent que les salariés, et non les indépendants.
- Toute personne qui travaille pour deux entreprises au cours d'un trimestre (par exemple, deux emplois à temps partiel ou une personne qui change d'emploi au cours du trimestre) est comptée deux fois.

Seul le lieu de travail étant connu, les chiffres disponibles ne peuvent être extraits sur le périmètre TRANSMOBIL. Par conséquent, les chiffres présentés ici comptabilisent tous les français.

Les chiffres de l'ONSS permettent ainsi de se faire une meilleure idée du travail frontalier dans le Westhoek.

L'analyse ci-dessous est basée sur les chiffres du 2ème trimestre 2017.



Profil du travailleur transfrontalier

Dans le Westhoek, 4 364 travailleurs transfrontaliers sont recensés. Parmi eux, 90 % sont des cols bleus et 10 % des cols blancs. Le faible nombre de cols blancs est probablement dû à la barrière de la langue.

Deux travailleurs transfrontaliers sur trois sont des hommes.

4 364 profils/profielen
👤 1 397 ▶ 32% 👤 2 967 ▶ 68%

1.2 : CIJFERS SOCIALE ZEKERHEID - RSZ (RIJKSDIENST VOOR SOCIALE ZEKERHEID)

De cijfers van de sociale zekerheid bieden wel een goed beeld van de grensarbeid. De cijfers zijn gebaseerd op de feitelijke plaats van tewerkstelling, niet de bedrijfszetel.

Een uitzondering: voor interimarbeiders wordt het adres van het interimkantoor gehanteerd. In de Westhoek zijn dit 18% van de Franse werknemers.

Andere beperkingen:

- De cijfers bevatten enkel de werknemers, niet de zelfstandigen.
- Wie binnen een kwartaal voor 2 bedrijven werkt (bijvoorbeeld 2 deeltijdse jobs, of iemand die binnen het kwartaal van job verandert, wordt dubbel geteld.

Aangezien enkel de plaats van tewerkstelling bekend is kunnen de beschikbare cijfers niet voor de Transmobil-perimeter afgeleid worden. Daarom omvatten de hier gepresenteerde cijfers alle fransen.

De cijfers van de RSZ laten ons toe een beter zicht te krijgen op de grensarbeid in de Westhoek.

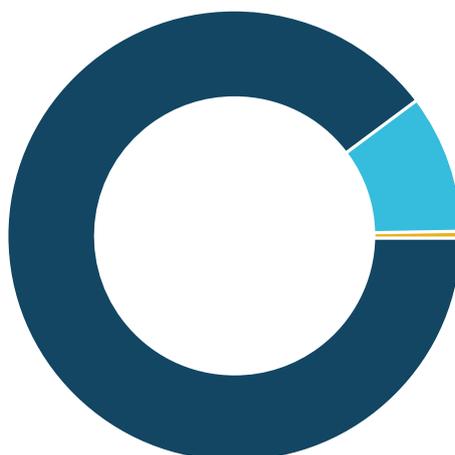
De onderstaande analyse baseert zich op de cijfers van het 2de kwartaal van 2017.



Profiel van de grensarbeider

In de Westhoek worden 4364 grensarbeiders geteld. Van hen zijn 90% arbeiders en 10% bedienden. Voor het lage aantal bedienden zal uiteraard de taal een belangrijke verklarende factor bij zijn.

Twee op de drie grensarbeiders zijn mannen.



89,8%

3 917 ouvriers/arbeiders

👤 1 159 👤 2 758

10,1%

440 employés/bedienden

👤 232 👤 208

0,2%

7 fonctionnaires/ambtenaren

👤 6 👤 1



Nombre par municipalité

Le schéma et la carte montrent le nombre de travailleurs transfrontaliers par commune. Ypres et Furnes se distinguent clairement. Heuvelland suit en troisième position.



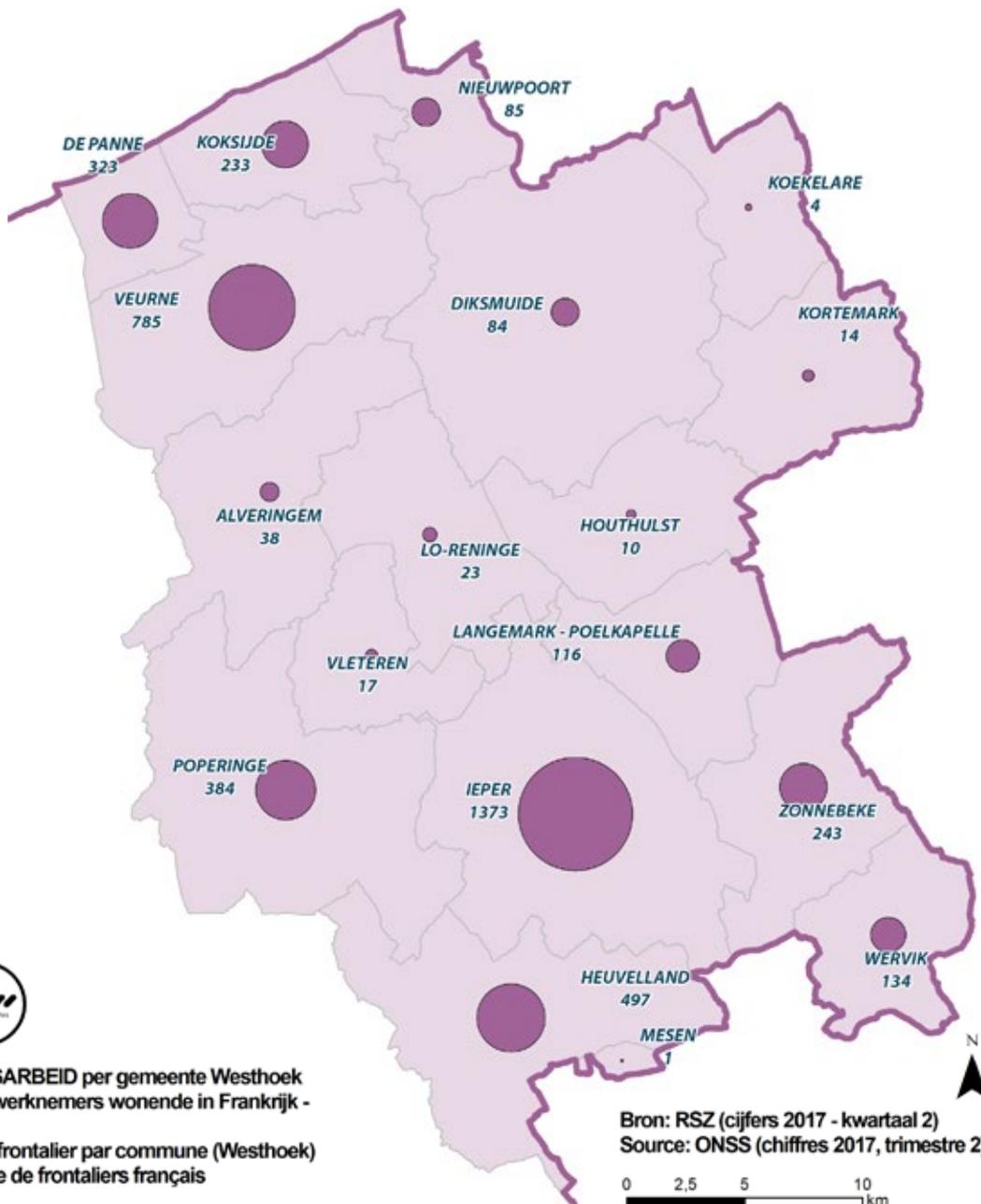
Aantal per gemeente

De grafiek en de kaart geven het aantal grensarbeiders per gemeente aan. Ieper en Veurne komen duidelijk naar voor. Heuvelland volgt op de derde plaats.



DES DESTINATIONS DES TRAVAILLEURS FRANÇAIS VERS LE WESTHOEK BESTEMMINGEN VAN DE GRENsarBEIDERS IN DE WESTHOEK

TOP 5



GRENSARBEID per gemeente Westhoek
aantal werknemers wonende in Frankrijk -
Travail frontalier par commune (Westhoek)
Nombre de frontaliers français



Agences de travail temporaire

Les personnes qui travaillent pour une agence d'intérim sont enregistrées à l'adresse de cette agence, et non au lieu d'emploi effectif.

Selon les chiffres de l'ONSS, 796 personnes sont enregistrées auprès d'une agence d'intérim, soit 18% du total.

C'est surtout à Ypres et à Furnes que cela concerne un grand nombre de personnes. Pour certains d'entre eux, le lieu d'emploi réel sera probablement situé dans une autre commune. Par exemple, pour une agence d'intérim à Ypres, la personne sera employée à Poperinge ou Heuvelland.



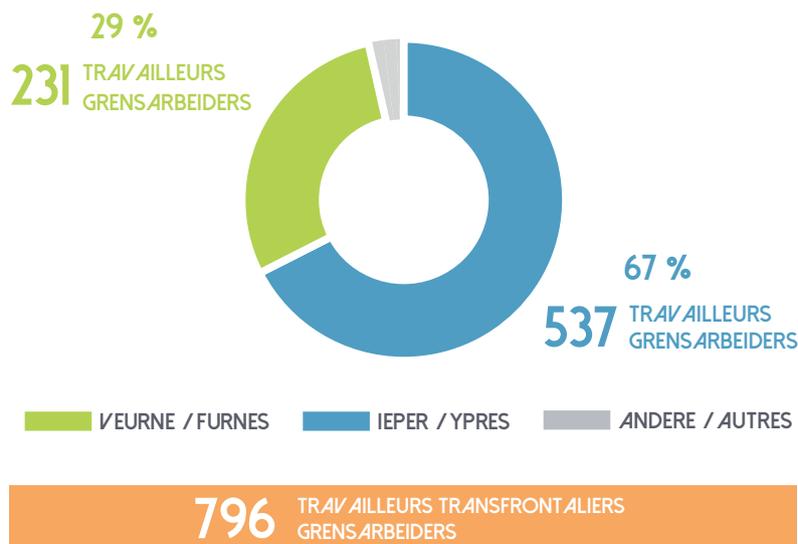
Uitzendkantoren

Wie voor een uitzendkantoor werkt, wordt geregistreerd op het adres van dat uitzendkantoor, niet op de plaats van de feitelijke tewerkstelling.

Bij de RSZ-cijfers zijn 796 personen geregistreerd bij een uitzendkantoor, of 18% van het totaal.

Vooraf in Ieper en Veurne betreft het een groot aantal personen. Voor een deel van hen zal de feitelijke tewerkstellingsplaats vermoedelijk in een andere gemeente gesitueerd zijn, bijvoorbeeld via een uitzendkantoor van Ieper tewerkgesteld in Poperinge of Heuvelland.

TRAVAILLEURS TRANSFRONTALIERS PAR AGENCES D'INTÉRIM TEWERKSTELLING GRENSARBEIDERS VIA UITZENDKANTOREN





Secteurs d'emploi

L'emploi transfrontalier se retrouve dans un grand nombre de secteurs. Il s'agit avant tout de secteurs industriels, mais de nombreux travailleurs transfrontaliers travaillent également dans l'hôtellerie, la restauration, l'hébergement de vacances et le commerce.

La répartition est très différente d'une municipalité à l'autre. Plus de la moitié des emplois dans le secteur 'traitement des fruits et légumes' sont situés dans la commune de Heuvelland (291 personnes). D'autre part, près de 2/3 des emplois dans l'industrie métallurgique sont concentrés à Ypres (267 personnes) et dans un second temps à Poperinge (80 personnes).

Dans la catégorie 'hôtels, restaurants et résidences de vacances', ce sont surtout La Panne (156) et Coxyde (140) qui se distinguent, et dans une moindre mesure Heuvelland (56), Poperinge (40) et Nieuwpoort (31). Par contre, le nombre est limité à Ypres (8) et à Furnes (7).

Dans le commerce (de gros et de détail), les travailleurs transfrontaliers sont principalement à La Panne (68), Poperinge (51), Heuvelland (49) et Furnes (45).

Apparemment, l'emploi dans le commerce et l'hôtellerie est plus concentré près de la frontière que l'emploi transfrontalier dans l'industrie.



Sectoren van tewerkstelling

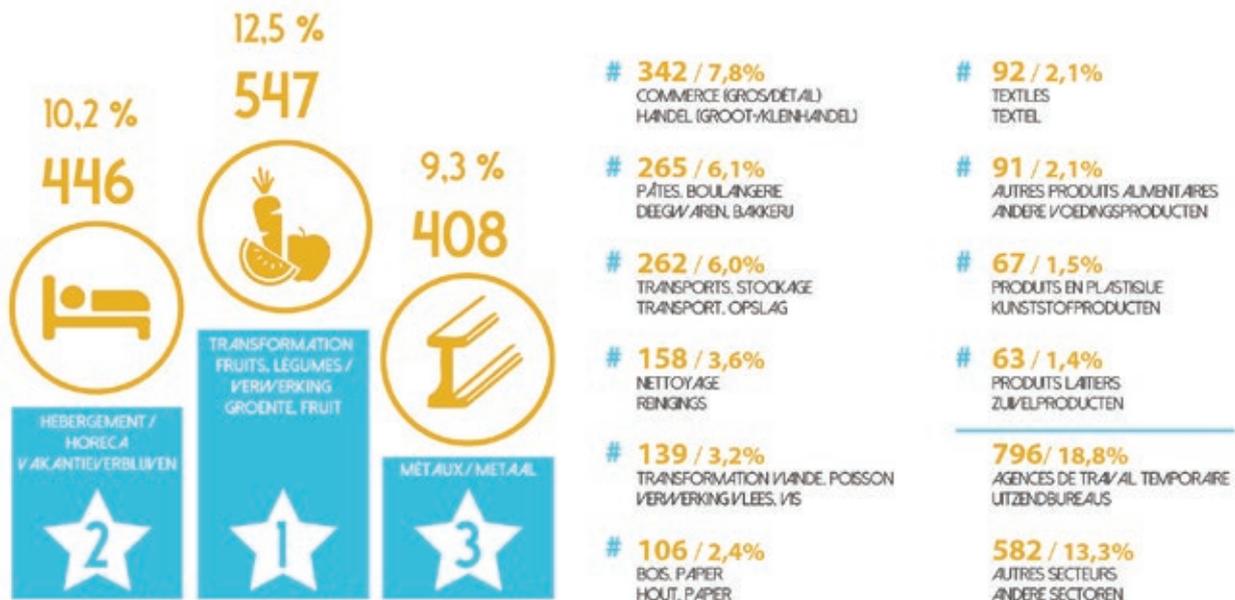
De grensarbeid vinden we bij een groot aantal sectoren. In de eerste plaats komen een aantal industriële sectoren naar voor, maar ook heel wat grensarbeiders werken in de horeca/vakantieverblijven en in de handel.

De verdeling verschilt sterk van gemeente tot gemeente. Zo is meer dan de helft van de tewerkstelling in de sector "verwerking fruit, groente" gesitueerd in de gemeente Heuvelland (291 personen). De sector "metaal" concentreert zich dan weer voor bijna 2/3 in leper (267 personen) en in tweede instantie ook in Poperinge (80).

Bij "horeca, vakantieverblijven" springen vooral De Panne (156) en Koksijde (140) naar voor, en in mindere mate ook Heuvelland (56), Poperinge (40) en Nieuwpoort (31). Daarentegen is het aantal beperkt in leper (8) en Veurne (7).

Bij de handel (groot- en kleinhandel) zien we vooral grensarbeiders in De Panne (68), Poperinge (51), Heuvelland (49) en Veurne (45).

Blijkbaar is de tewerkstelling in handel en horeca meer bij de grens geconcentreerd dan de grensarbeid in de industrie.





Secteurs par municipalité

Les 7 municipalités comptant plus de 200 travailleurs transfrontaliers sont énumérées ci-dessous, classées par arrondissement.



Sectoren per gemeente

De 7 gemeenten met meer dan 200 grensarbeiders worden hier nader overlopen, gerangschikt per arrondissement.

YPRES / IEPER

Ypres compte 1373 travailleurs transfrontaliers. Parmi elles, 537 personnes (soit 39% du total) sont employées dans le secteur de l'intérim ; la commune réelle d'emploi de ces personnes n'est donc pas connues.

Bien que de nombreux secteurs soient représentés à Ypres, certains se distinguent : le secteur de la métallurgie (267 travailleurs transfrontaliers), le transport et le stockage (115), les pâtes et la boulangerie (92).

Ieper telt 1373 grensarbeiders. Hiervan vinden we 537 personen (of 39% van het totaal) in de uitzendsector; van deze kennen we niet de feitelijke tewerkstellingsgemeente.

Hoewel veel sectoren vertegenwoordigd zijn in Ieper, zien we toch enkele uitschieters: de metaalsector (267 grensarbeiders), transport en opslag (115), deegwaren/bakkerij (92).

HEUVELLAND

Dans l'arrondissement d'Ypres, Heuvelland est la deuxième commune de travailleurs transfrontaliers. Les 491 travailleurs transfrontaliers sont clairement concentrés dans quelques secteurs.

Plus de la moitié (291) des travailleurs transfrontaliers sont employés dans le secteur 'transformation des fruits & légumes'. Il peut être supposé que cela est dû en grande partie à l'entreprise Clarebout Potatoes à Neuve-Eglise.

Les autres emplois sont les suivants : restauration (56), commerce (49), transformation de la viande (42) et transport (37).

In het arrondissement Ieper komt Heuvelland als tweede gemeente van grensarbeid naar voor. De 491 grensarbeiders zijn duidelijk geconcentreerd in enkele sectoren.

Meer dan de helft (291) van de grensarbeiders werkt er in de sector "verwerking groente/fruit". Vermoedelijk is dit in grote mate toe te schrijven aan het bedrijf Clarebout Potatoes in Nieuwkerke.

Verder te vermelden: horeca (56), handel (49), vleesverwerking (42) en transport (37).

POPERINGE

Les 384 travailleurs transfrontaliers sont répartis dans de nombreux secteurs. Outre l'industrie, ils comprennent également, par exemple, le commerce (51) et l'hôtellerie et la restauration (40).

Quelques secteurs industriels clairement représentés : la métallurgie (80), le traitement du bois/papier (73) et la transformation des fruits & légumes (50).

De 384 grensarbeiders zijn verspreid over heel wat sectoren. Naast de industrie ook bijvoorbeeld handel (51) en horeca (40).

Enkele industriële sectoren die duidelijk vertegenwoordigd zijn: metaal (80), houtverwerking/papier (73) en verwerking groente/fruit (50).

ZONNEBEKE

À Zonnebeke, 243 Français travaillent, principalement dans l'industrie, comme la transformation des fruits & légumes (63) et les pâtes & la boulangerie (48).

In Zonnebeke werken 243 Fransen, hoofdzakelijk in de industrie, zoals verwerking groente/fruit (63) en deegwaren/bakkerij (48).

FURNES / VEURNE

Sur les 785 travailleurs frontaliers déclarés à Furnes, 231 sont employés par des agences d'intérim (29%). Pour ces derniers, le lieu de travail effectif peut également se trouver dans une autre commune.

Différents secteurs de l'industrie alimentaire sont concernés : traitement des légumes/fruits (84), pâtes/produits de boulangerie (69), traitement de la viande/du poisson (46), autres produits alimentaires (90).

En outre, on compte 81 personnes dans les entreprises de nettoyage, 45 dans le commerce, 34 dans le secteur des transports.

Il n'y a pratiquement pas de travailleurs transfrontaliers dans le secteur de l'hôtellerie et de la restauration.

In het arrondissement Ieper komt Heuvelland als tVan de 785 grensarbeiders aangegeven voor Veurne, zijn er 231 bij de uitzendbureaus (29%). Bij deze kan de feitelijke tewerkstellingsplaats ook in een andere gemeente liggen.

Bij de industrie komen diverse sectoren van de voedingsindustrie naar voor: verwerking groente/fruit (84), deegwaren/bakkerijproducten (69), verwerking vlees/vis (46), andere voedingsproducten (90).

Verder zijn er 81 personen bij reinigingsbedrijven, 45 in de handel, 34 in de transportsector.

In de horeca zijn er nauwelijks grensarbeiders.

LA PANNE / DE PANNE

À La Panne, 323 travailleurs transfrontaliers sont enregistrés. On note une concentration dans le secteur de la restauration (156 personnes) et du commerce (68 personnes).

In De Panne worden 323 grensarbeiders genoteerd. Er wordt vooral een concentratie in de horeca (156 personen) en de handel (68) vastgesteld.

COXYDE / KOKSIJDE

Coxyde compte 233 travailleurs frontaliers français. Ici, c'est surtout le secteur de la restauration/hébergement de vacances qui est mis en avant (140). En outre, le secteur du nettoyage (45) peut également être mentionné ; il convient ici de noter que les activités de nettoyage proprement dites sont probablement réparties, également dans d'autres municipalités.

Koksijde telt 233 Franse grensarbeiders. Hier komt vooral de sector horeca/vakantieverblijven naar voor (140). Verder kan nog de reinigungssector (45) vermeld worden; hier kan opgemerkt worden dat de feitelijke renigingswerkzaamheden wellicht verspreid gebeuren, ook in andere gemeentes.

1.3 : DIAGNOSTIC FÉDÉRAL DU TRAFIC DOMICILE-TRAVAIL

Service public fédéral mobilité et transports: Diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail 2017.

Tous les 3 ans, le Service public fédéral de Mobilité et des Transports organise une enquête sur la mobilité auprès des entreprises.

L'enquête s'adresse à toutes les entreprises de plus de 100 employés ; pour ces entreprises, l'enquête est remplie pour chacune de leurs succursales où travaillent au moins 30 personnes.

Les employés vivant à l'étranger sont indiqués séparément. Le principal mode de transport des employés est également mentionné, afin d'avoir une idée de la répartition modale.

Des limites peuvent être mentionnées :

- Cela ne concerne que les grands employeurs.
- Il est possible que la répartition modale diffère entre les petites entreprises.
- Certaines entreprises se basent sur un échantillon ou sur une estimation, en ce qui concerne le choix du mode de transport.
- Les chiffres indiquent les déplacements quotidiens depuis 'l'étranger', sans autre précision par pays. En principe, il est également possible que quelques personnes se rendent quotidiennement des Pays-Bas au Westhoek pour y travailler, mais compte tenu de la distance, il peut être supposé qu'il s'agit presque exclusivement de Français.

La présente publication s'appuie sur l'enquête de 2017, s'agissant des chiffres disponibles les plus récents.



Comparaison avec les chiffres de l'ONSS

Les diagnostics indiquent 735 travailleurs transfrontaliers pour les grandes entreprises du Westhoek. Les chiffres de l'ONSS de 2017 dénombrent un total de 4364 travailleurs transfrontaliers. On peut en déduire que les diagnostics ne concernent que 17% des travailleurs transfrontaliers du Westhoek ; 83% travaillent dans de petites entreprises (<100 employés). Ceci dans la mesure où les chiffres peuvent être placés côte à côte sans aucune ambiguïté.

1.3 : FEDERALE DIAGNOSTIEK WOON-WERKVERKEER

Federale overheidsdienst mobiliteit en vervoer: Federale diagnostiek woon-werkverkeer 2017.

De Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer organiseert om de 3 jaar een mobiliteitsenquête bij bedrijven.

De enquête richt zich op alle bedrijven die meer dan 100 werknemers tellen; bij deze bedrijven wordt de enquête ingevuld voor elk van hun vestigingen waar minstens 30 mensen werken.

De werknemers wonend in het buitenland worden afzonderlijk weergegeven. Hierbij wordt ook de hoofdvervoerwijze van de werknemers vermeld, zodat we zich krijgen op de modal split.

Als beperkingen kunnen vermeld worden:

- Het betreft enkel de grote werkgevers.
- Het is mogelijk dat de modal split afwijkt bij kleinere bedrijven.
- Sommige bedrijven baseren zich op een steekproef of op een raming, wat betreft de vervoerwijzekeuze.
- De cijfers geven de dagelijkse woon-werkverplaatsing vanuit het "buitenland" aan, zonder verder te specificeren naar land. Het is in principe ook mogelijk dat enkele mensen zich dagelijks vanuit Nederland verplaatsen naar de Westhoek om te werken, maar gezien de afstand kan verondersteld worden dat het hier nagenoeg uitsluitend om Fransen gaat.

Wij baseerden ons onderzoek op de enquête van 2017, de recentst beschikbare cijfers.



Vergelijking met cijfers RSZ

De diagnostiek geeft voor de grote bedrijven in de Westhoek 735 grensarbeiders aan. De RSZ-cijfers van 2017 tellen in totaal 4364 grensarbeiders. Hieruit kan afgeleid worden dat de diagnostiek betrekking heeft op slechts 17% van de grensarbeiders in de Westhoek; 83% werkt in kleinere bedrijven (<100 werknemers). Dit voor zover de cijfers volledig eenduidig naast elkaar kunnen geplaatst worden.



Répartition modale

Les diagnostics indiquent la répartition modale des travailleurs transfrontaliers. Elle concerne le mode de transport principal des personnes concernées.

La voiture est clairement le mode de transport dominant avec 86% des personnes. Par ailleurs, le covoiturage est clairement présent (13%). Le vélo ou le cyclomoteur est limité à quelques personnes.

Il n'y a pratiquement aucun utilisateur des transports publics. Cela est logique, compte tenu de la quasi-absence de transports publics transfrontaliers dans la région.

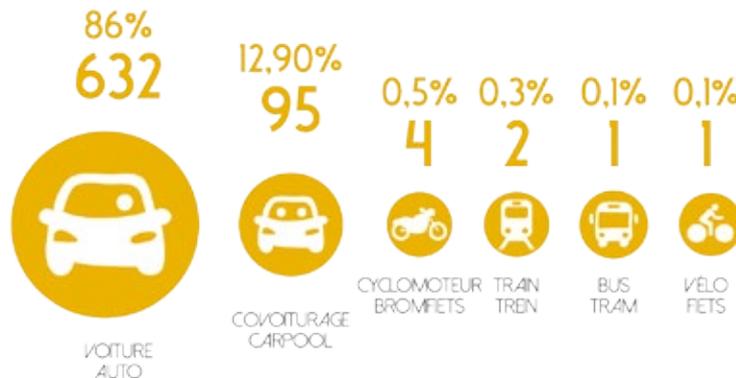


Modal split

De diagnostiek geeft de modal split van de grensarbeiders aan. Het betreft de hoofdvervoerswijze van de betrokkenen. De auto is duidelijk het dominante vervoermiddel, met 86% van de personen. Verder is het carpoolen duidelijk aanwezig (13%). De fiets of bromfiets beperkt zich tot enkele personen.

Er zijn nauwelijks gebruikers van het openbaar vervoer. Dit is logisch, gezien het nagenoeg ontbreken van grensoverschrijdend openbaar vervoer in het gebied.

RÉPARTITION MODALE DES TRAVAILLEURS TRANSFRONTALIERS MODAL SPLIT VAN DE GRENsarBEIDERS



Source: Diagnostic fédéral du trafic domicile-travail, 2017
Bron: Federale diagnostiek woon-werkverkeer, 2017



Lieux de travail

Les lieux de travail les plus importants des frontaliers peuvent également être déterminés sur la base de ces diagnostics. Il convient de noter que l'emploi des frontaliers réparti entre les nombreuses petites entreprises est plus important que celui des grandes entreprises.

La première carte montre les chiffres par localité, alors que la seconde carte montre les lieux de travail de manière plus détaillée. Le nombre de travailleurs transfrontaliers concernés est indiqué dans chaque cas.

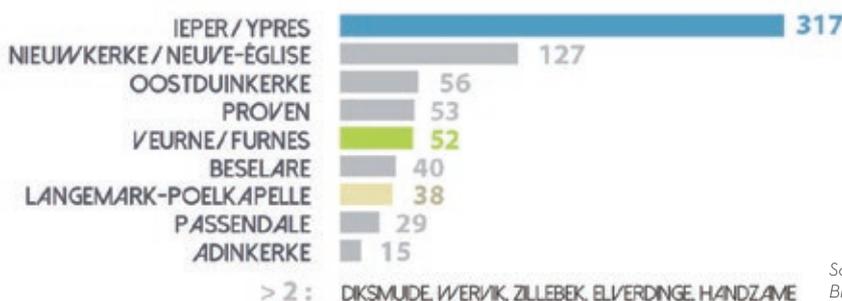


Werklocaties

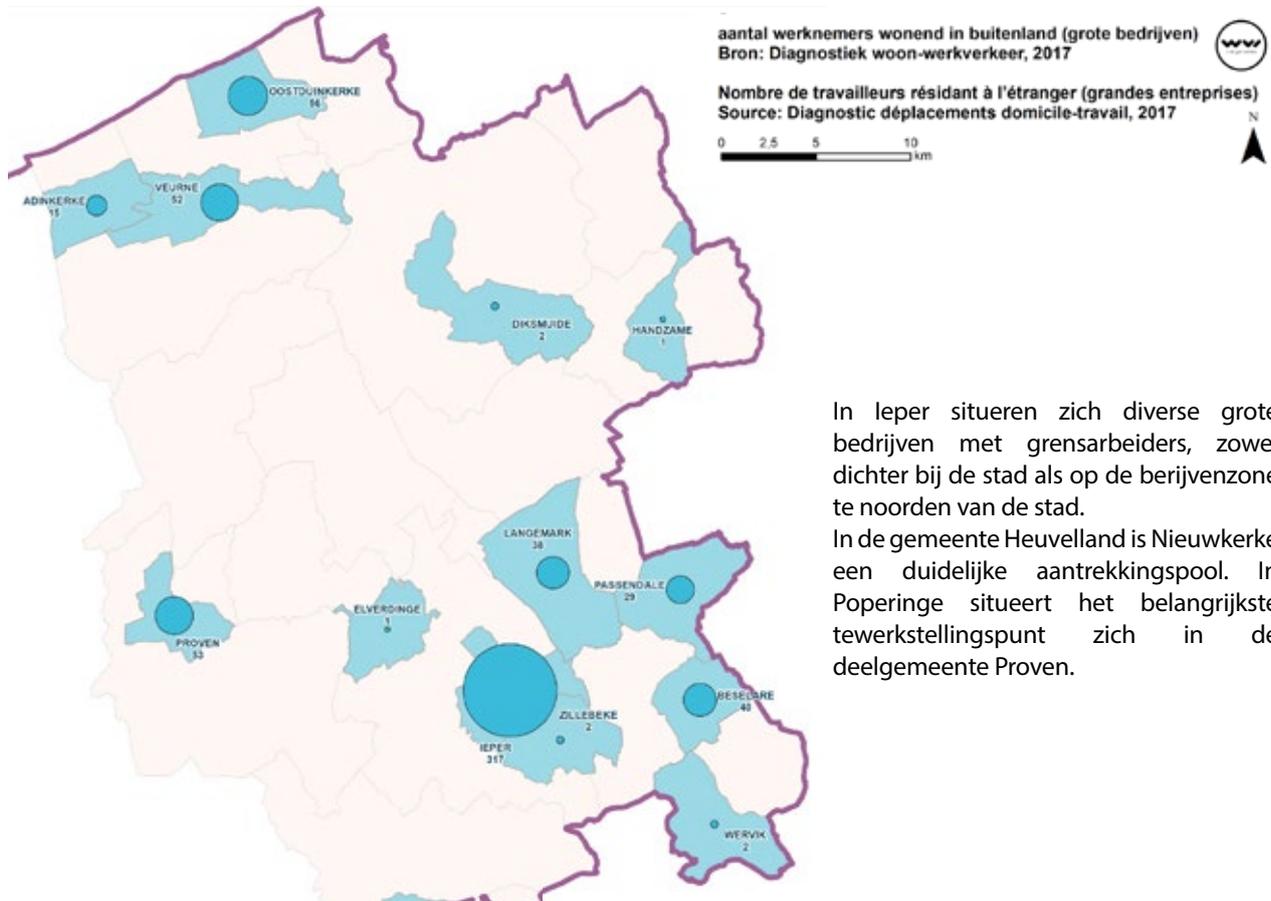
Vanuit deze diagnostiek kunnen ook de grotere werklocaties van de grensarbeiders gesitueerd worden. Hierbij te nuanceren: de tewerkstelling van grensarbeiders verspreid over de vele kleinere ondernemingen is samen groter dan deze bij de grote ondernemingen.

Op de eerste kaart worden de cijfers per deelgemeente weergegeven. Op de tweede kaart zijn de locaties nog nader gesitueerd. Telkens wordt het betrokken aantal grensarbeiders vermeld.

NOMBRE DE TRAVAILLEURS TRANSFRONTALIERS DANS LES GRANDES ENTREPRISES (>100 EMPLOYÉS), PAR LOCALITÉ : AANTAL GRENsarBEIDERS BIJ GROTE BEDRIJVEN (>100 WERKNEMERS), PER DEELGEMEENTE:



Source: Diagnostic fédéral du trafic domicile-travail, 2017
Bron: Federale diagnostiek woon-werkverkeer, 2017

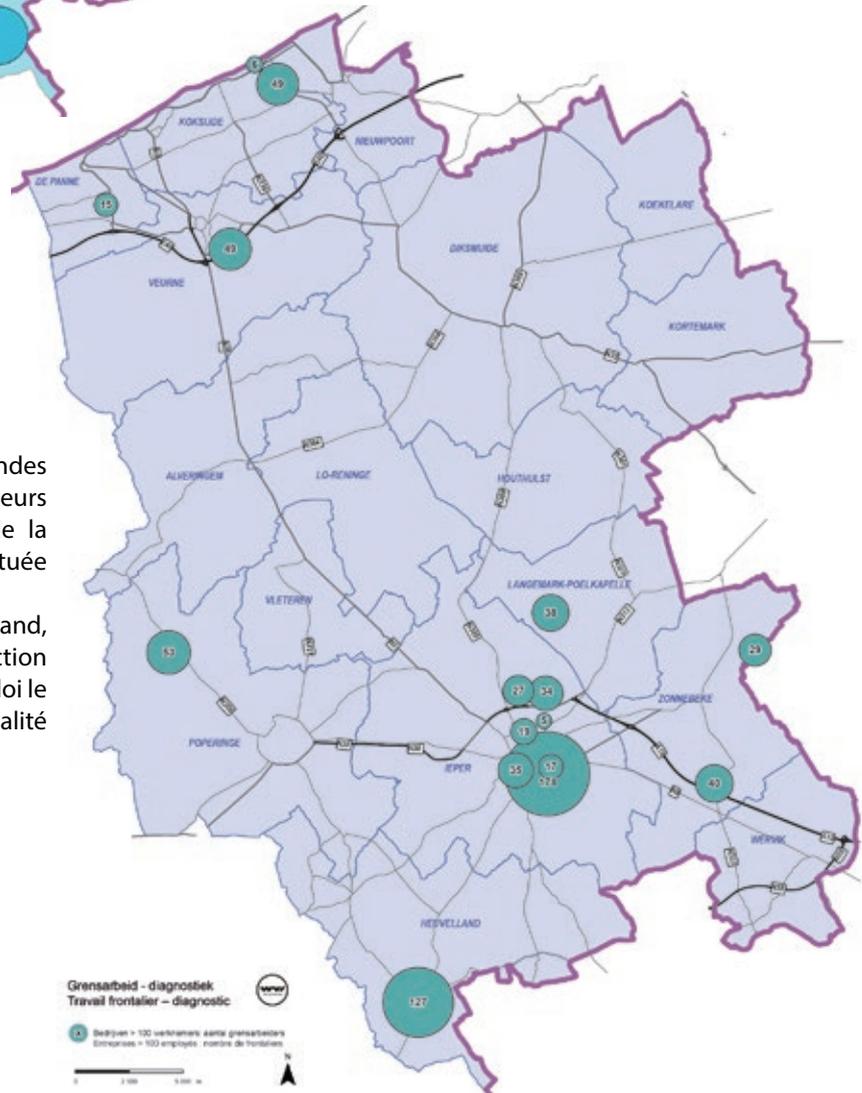


In Ieper situeren zich diverse grote bedrijven met grensarbeiders, zowel dichterbij de stad als op de berijvenzone te noorden van de stad.

In de gemeente Heuvelland is Nieuwkerke een duidelijke aantrekkingspool. In Poperinge situeert het belangrijkste tewerkstellingspunt zich in de deelgemeente Proven.

À Ypres, plusieurs grandes entreprises emploient des travailleurs transfrontaliers, tant à proximité de la ville que dans la zone d'activités située au nord de la ville.

Dans la commune de Heuvelland, Nieuwkerke est un pôle d'attraction évident. A Poperinge, le point d'emploi le plus important est situé dans la localité de Proven.



EMPLOI TRANSFRONTALIER : COMPARAISON ENTRE LES DONNÉES FRANÇAISES ET BELGES

GRENSARBEID: VERGELIJING FRANSE EN BELGISCHE CIJFERS

Les chiffres belges n'indiquent que l'origine France, sans autre précision par région ou commune. Les données françaises offrent beaucoup plus d'informations, à savoir des chiffres de commune à commune, par-delà la frontière. Néanmoins, il est utile de comparer les chiffres belges et français.

2.1 : RÉPARTITION MODALE

Les chiffres du diagnostic fédéral des déplacements domicile-travail montrent que 86% des personnes utilisent la voiture et 13% le covoiturage.

Les données françaises indiquent 85% d'utilisateurs de la voiture et 15% de transports publics, alors qu'il n'existe qu'une liaison transfrontalière par bus à La Panne. Cependant, elles ne font la distinction qu'entre ces 2 catégories.

Les données belges ne concernent que les grandes entreprises, tandis que les chiffres français incluent tous les travailleurs transfrontaliers.

Les données belges et françaises semblent donc cohérentes sur la part d'utilisation de la voiture, alors qu'elles recouvrent une définition probablement différentes du covoiturage ou du transport en commun dont les taux de part et d'autres se rapprochent (13% de covoiturage évoqué en Belgique ; 15% de transport en commun évoqué en France).

De Belgische cijfers geven enkel de herkomst Frankrijk aan, zonder verdere specificeren naar streek of gemeente. De Franse gegevens bieden veel meer informatie, namelijk cijfers van gemeente naar gemeente, over de grens heen. Toch is het nuttig de Belgische en Franse cijfers even te vergelijken.

2.1 : MODAL SPLIT

Uit de cijfers van de Federale Diagnostiek Woon-werkverkeer komen 86% autogebruikers en 13% carpoolers naar voor.

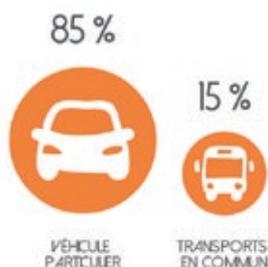
De Franse cijfers geven 85% autogebruikers en 15% openbaar vervoer aan, terwijl er enkel een grensoverschrijdende busverbinding is ter hoogte van De Panne. Bij de Franse gegevens wordt evenwel enkel een onderscheid gemaakt in 2 categorieën.

De Belgische cijfers hebben enkel betrekking op de grote bedrijven, terwijl de Franse cijfers alle grensarbeiders bevatten.

De Franse en Belgische cijfers lijken dus coherent voor wat betreft het gebruik van de wagen. Deze voor carpooling en openbaar vervoer zijn waarschijnlijk gebaseerd op een andere definitie, maar benaderen elkaar (13% carpooling in België, 15% openbaar vervoer in Frankrijk).

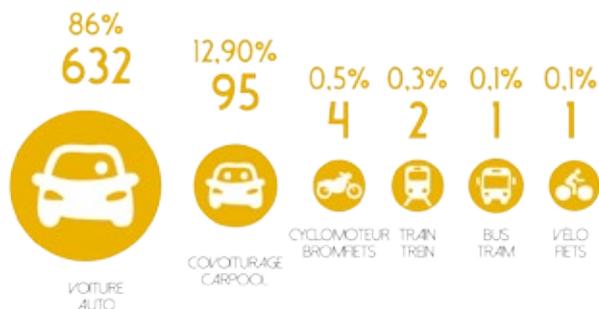
RÉPARTITION MODALE DES TRAVAILLEURS TRANSFRONTALIERS MODAL SPLIT VAN DE GRENSARBEIDERS

DONNÉES FRANÇAISES
FRANSE CIJFERS



Source : INSEE - déplacements domicile-travail - 2016
Bron : INSEE - woon-werkverplaatsingen 2016

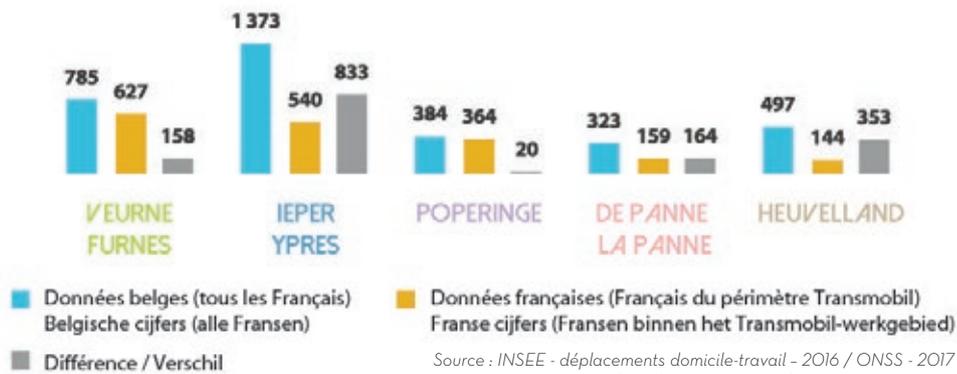
DONNÉES BELGES
BELGISCHE CIJFERS



Source : Diagnostic fédéral du trafic domicile-travail, 2017
Bron : Federale diagnostiek woon-werkverkeer, 2017

2.2 : NOMBRE DE TRAVAILLEURS TRANSFRONTALIERS PAR MUNICIPALITÉ

L'analyse des données françaises se concentre sur les Français vivant dans la partie française de la zone d'étude de Transmobil et travaillant dans la partie belge de la zone d'étude. Les chiffres de l'ONSS incluent également les Français vivant en dehors de la zone d'étude de Transmobil. Aussi, les données belges indiquent systématiquement et logiquement un nombre supérieur de travailleurs transfrontaliers.



Pour Poperinge, les chiffres sont presque identiques. Il peut donc être supposé que la plupart des travailleurs transfrontaliers viennent ici de la région de Transmobil. Pour Ypres et Heuvelland, les chiffres belges sont nettement supérieurs à ceux de l'étude française. Il est probable qu'un grand nombre de ces travailleurs transfrontaliers vivent en dehors de la zone d'étude de Transmobil, par exemple autour d'Armentières, Comines (F), Wervicq-Sud., etc.

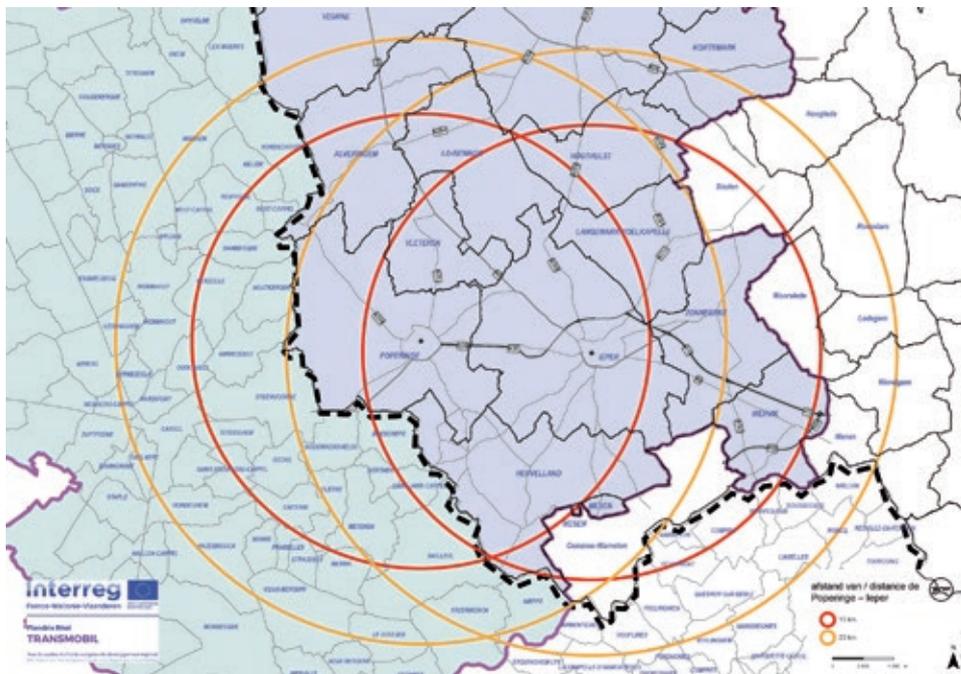
En effet, la carte montre que dans un rayon de 15 ou 20 km autour de Poperinge, les communes françaises se trouvent toutes dans la zone d'étude, tandis que près d'Ypres, d'autres communes françaises se trouvent également dans ce rayon.

2.2 : AANTAL GRENSARBEIDERS PER GEMEENTE

De analyse van de Franse cijfers richt zich op de Fransen wonende in het Franse deel van het studiegebied van Transmobil en werkend in het Belgische deel van het studiegebied. De cijfers van de RSZ geeft ook de Fransen weer wonend buiten het studiegebied van Transmobil. De Belgische cijfers wijzen systematisch en logischerwijs op een hoger aantal grensarbeiders.

Voor Poperinge stemmen de cijfers nagenoeg overeen. Vermoedelijk komen de meeste grensarbeiders hier uit het gebied van Transmobil. Voor Ieper en voor Heuvelland zijn de Belgische cijfers duidelijk hoger dan deze uit het Franse onderzoek. Waarschijnlijk wonen hier veel van deze grensarbeiders buiten het studiegebied van Transmobil, bijvoorbeeld rond Armentières, Comines (F), Wervicq-Sud...

De figuur geeft aan dat binnen een straal van 15 of 20 km van Poperinge de Franse gemeenten alle binnen het studiegebied liggen, terwijl bij Ieper ook andere Franse gemeenten binnen deze straal liggen.



Flandria Rhei
TRANSMOBIL

Avec le soutien du Fonds européen de développement régional
 Met steun van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling

Circulez malin au-delà de la frontière



2. FICHES

Beschikbare gegevens over VERPLAATSINGSGEDRAG
Données disponibles sur les USAGES

2.5 fiches

Verkeersstromen: grensoverschrijdende snelweg E40 (B) - A16 (F) en structurerend wegennet

Flux routiers : autoroute transfrontalière E40 (B) - A16 (F) et routes structurantes - WVI





■ LES POINTS DE COMPTAGES ■ DE TELPUNTEN

Les flux de trafic sur les routes transfrontalières donnent une idée de l'ampleur des déplacements transfrontaliers.

Il a été répertorié 7 points de comptage belges et 11 points français. Plusieurs comptages ne sont pas récents, mais ils sont quand-même indiqués parce qu'il donnent aussi une idée approximative du nombre de voitures.

De verkeersstromen op de grensoverschrijdende wegen geven een beeld van de omvang van de grensoverschrijdende verplaatsingen.

Er konden 7 Belgische en 11 Franse telposten opgelijst worden. Meerdere tellingen zijn niet meer recent, maar zijn toch weerhouden omdat ze ook een beeld bieden van de grensoverschrijdende verplaatsingen.

Le tableau nous présente les différentes points de comptage et le nombre de voitures par jour ouvré. Les poids lourds ne sont pas compris dans les chiffres.

De tabel geeft de verschillende telpunten weer en het aantal auto's op een werkdag. Het vrachtverkeer is niet inbegrepen in de cijfers.

Inventaire des comptages disponibles aux abords de la frontière : *Inventaris van beschikbare tellingen aan de grens :*

Pays land	n° route wegnr	liaison verbinding	période telperiode	nombre de voitures aantal auto's
F	D60	Bray - Dunes - De Panne	2006	2982
B	N386	Bray - Dunes - De Panne	07 › 12 / 2008	4090
F	D601	Ghyvelde - Adinkerke	2006	2450
B	N39	Ghyvelde - Adinkerke	12 / 2013	1500
B	E40	autoroute E40 / A16 Dunkerque - Veurne	06 / 2019	14759
B	E40	sortie / afrit Adinkerke (côté F / zijde F)	06 / 2019	4476
F	D1055	Hondschoote - Lo	2015	1223
F	D168	Steenvoorde - Watou	2017	336
F	D948	Steenvoorde - Poperinge	2012	3587
B	N38	Steenvoorde - Poperinge	05 › 06 / 2013	3179
F	D139	Boeschepe - Poperinge	2017	923
F	D318	St-Jans-Cappel - Mont Noir	2018	950
F	D223	Bailleul - Mont Noir	2018	1874
F	D23	Bailleul - Loker	2018	1704
B	N375	Bailleul - Loker	05 › 06 / 2013	1574
F	D38	Le Seau - Nieuwkerke	2019	2441
B	N331	Le Seau - Nieuwkerke	06 / 2013	1398
F	D422	Armentières - Nieuwkerke	2018	924

Sources - Bronnen :

France : Département du Nord, Direction de la Voirie.

België : Vlaamse Overheid : Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) ; Vlaams Verkeerscentrum.

Les différents postes de comptage sélectionnés sont situés près de la frontière. Il s'agit donc en majorité de trafic transfrontalier.

Il existe d'autres routes transfrontalières pour lesquelles aucune donnée n'existe. Ces chiffres présentent donc seulement une vue partielle des déplacements transfrontaliers.

Sur plusieurs liaisons, il existe un point de comptage correspondant de part et d'autre de la frontière, par exemple sur la D948-N38 Steenvoorde - Poperinge. Dans ces cas, le nombre comptabilisé de voitures est en général du même ordre. Les quelques différences s'expliquent par :

- Les périodes de comptage qui ne correspondent pas ;
- Des influences temporaires : des déviations, l'influence de certaines activités ou des événements, les fluctuations saisonnières, etc. ;
- Quelques destinations intermédiaires dans certains cas : par exemple sur la route de Steenvoorde à Poperinge se retrouve la rue latérale D10 vers Boeschepe entre les 2 postes de comptage.

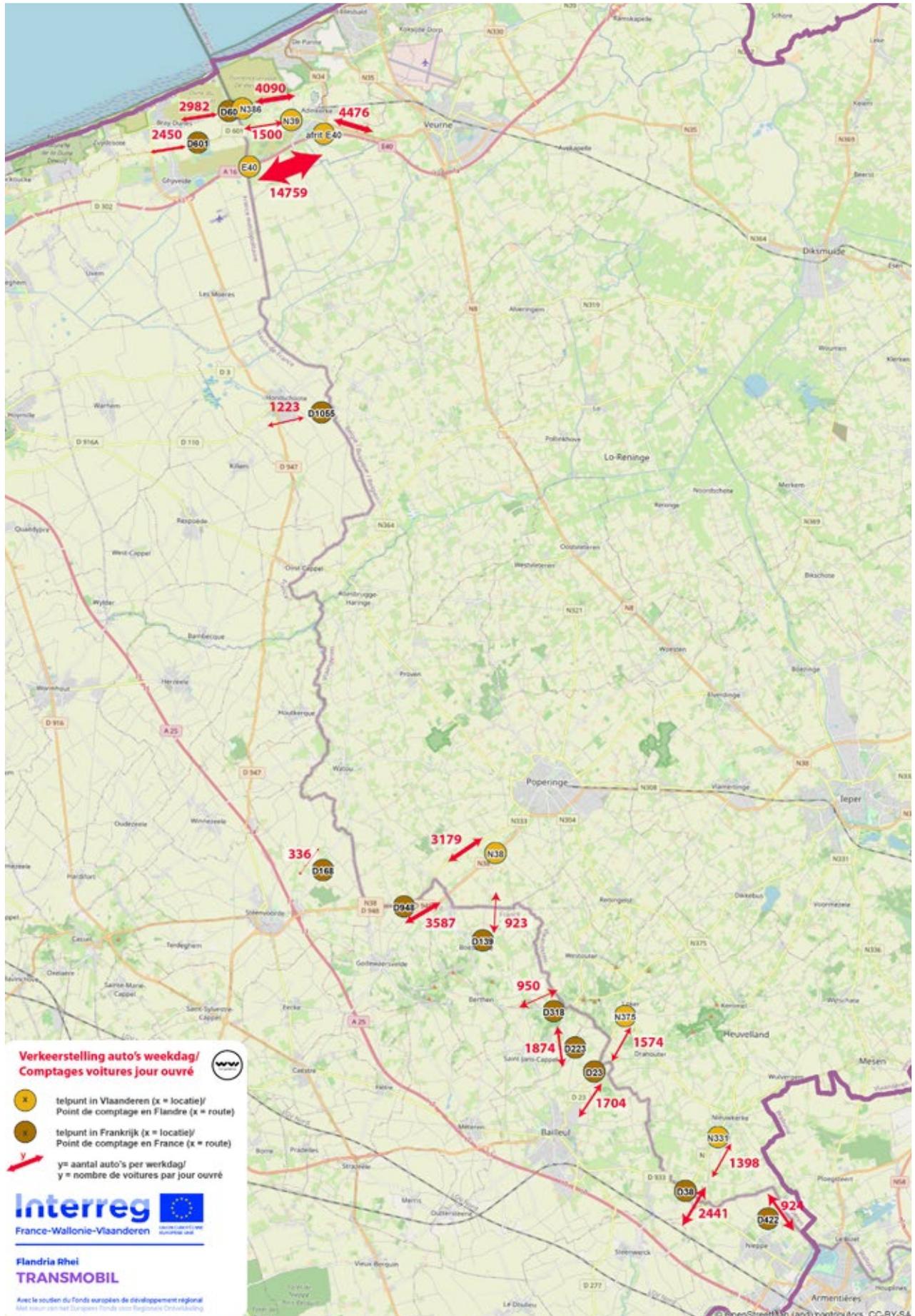
De verschillende geselecteerde telposten situeren zich dicht bij de grens. Het betreft dus hoofdzakelijk grensoverschrijdend verkeer.

Er zijn ook heel wat andere grensoverschrijdende wegen waarover geen cijfers beschikbaar zijn. De cijfers geven dus slechts een gedeeltelijk beeld van de grensoverschrijdende verplaatsingen.

Op meerdere verbindingen is er een overeenkomstig telpunt aan elke zijde van de grens, bv. voor de D948-N38 Steenvoorde – Poperinge. Bij deze gevallen stellen we over het algemeen vast dat het aantal auto's van dezelfde grootte-orde is. De verschillen kunnen verklaard worden door :

- De telperiodes die niet overeenstemmen.
- De tijdelijke invloeden : wegomleggingen, de invloed van bepaalde activiteiten of evenementen, seizoensschommelingen, enz...
- Enkele tussenliggende bestemmingen bij sommige gevallen: bv. op de weg Steenvoorde – Poperinge ligt de zijstraat D10 naar Boeschepe tussen de 2 telposten.

Localisation des comptages disponibles aux abords de la frontière :
 Situering van de beschikbare tellingen aan de grens :



■ CONSTATS GÉNÉRAUX

ENKELE ALGEMENE VASTSTELLINGEN

La somme des différents comptages, sans doubles comptages sur les routes correspondantes et sans l'autoroute, donne 22 448 véhicules qui traversent la frontière chaque jour ouvré (allers et retours).

Ce chiffre est sous-estimé car :

- Les voitures venant de la France qui sortent de l'autoroute à Veurne, Oostduinkerke ou Nieuwpoort n'y sont pas comptabilisées (il n'existe pas des données sur l'origine des voitures à ces sorties) ;
- Il existe un nombre d'autres (petites) routes dont la fréquentation n'est pas connue et qui par conséquent ne sont pas reprises.

PART DU TRAVAIL FRONTALIER

Dans le périmètre de TRANSMOBIL on compte environ 2 358 travailleurs frontaliers. Comptant un aller et retour, et tenant compte qu'environ 15% d'entre eux font du covoiturage, les travailleurs représentent environ 4 000 passages à la frontière par jour. Le travail est donc un motif important, mais les autres motifs de déplacement représentent également une part importante. D'autant plus, les chiffres du trafic de samedi-dimanche surpassent ceux des jours ouvrés.

LES POINTS DE PASSAGE LES PLUS FRÉQUENTÉS

Le trafic est très différent selon les routes :

- La E40 (A16 en France) compte évidemment le plus grand nombre de véhicules. Elle fait partie du réseau international d'autoroutes. Mais les chiffres à la sortie et à l'accès d'Adinkerke, pour le côté français, montrent aussi une grande importance locale de l'autoroute. Environ 1 véhicule sur 3 venant de France quitte l'autoroute à la première sortie en Belgique, soit Adinkerke : 30% des voitures les jours ouvrés, 34% le samedi, 33% le dimanche. De cette manière, la sortie d'autoroute d'Adinkerke est le point d'accès le plus important entre le Westhoek et la France.
- Hormis l'autoroute, la E40 / A16, la N386 (Duihoekstraat) De Panne – Bray-Dunes est la liaison la plus importante, aussi bien les jours ouvrables que les week-ends, avec plus de 4 000 voitures par jour.
- Ensuite, la D948 - N38 Steenvoorde – Poperinge comptabilise plus de 3 000 voitures.

Le grand nombre de voitures transfrontalières entrant/sortant depuis La Panne est significatif. Il se distingue 3 routes entre La Panne et la France : la D60 - N386, la D601 - N39 et l'échangeur de l'E40 à Adinkerke (côté français). En prenant la somme de ces 3 routes, la moyenne est d'environ 10 000 véhicules par jour en semaine (jours ouvrés), et 15 000 véhicules par jour les week-ends (allers / retours).

Als we de som nemen van de verschillende tellingen, zonder de dubbeltellingen op de overeenkomstige wegen en zonder de snelweg, dan bekomen we 22.448 auto's die elke werkdag de grens oversteken (som van beide richtingen).

De cijfer is nog een onderschatting

- De auto's komende vanuit Frankrijk die de snelweg verlaten in Veurne, Oostduinkerke of Nieuwpoort, zijn niet inbegrepen (er zijn geen gegevens over de herkomst van de auto's aan deze afritten) ;
- Er zijn nog een heel aantal andere (kleine) wegen waarvan geen cijfers beschikbaar zijn en dus niet inbegrepen zijn in deze som.

AANDEEL VAN DE GRENSARBEID

Binnen het gebied van TRANSMOBIL worden ongeveer 358 grensarbeiders geteld. Rekenend met een heen- en terugrit en met ongeveer 15% van hun die carpoolt, betekent dit dat de grensarbeiders ongeveer 4000 grensverplaatsingen per dag maken. Het werk is dus een belangrijk motief, maar de andere verplaatsingsmotieven blijven duidelijk belangrijker. Bovendien overtreffen de verkeerscijfers van de zaterdag en zondag deze van de werkdagen.

DE DRUKSTE GRENSOVERGANGEN

De verkeerscijfers verschillen sterk van route tot route.

- De E40 telt uiteraard de meeste auto's. De E40 maakt deel uit van het internationale net van snelwegen. Maar de cijfers van de op- en afrit Adinkerke, kant Frankrijk, geven ook het grote lokale belang van de snelweg aan. Ongeveer 1 op 3 van de auto's komende vanuit Frankrijk verlaat de snelweg reeds aan de eerste afrit in België, in Adinkerke: 30% van de auto's op werkdagen, 34% op zaterdag en 33% op zondag. Op die wijze vormt de afrit Adinkerke voor de Westhoek het belangrijkste toegangspunt vanuit Frankrijk.
- Naast de snelweg E40 vormt de N386 De Panne – Bray-Dunes (Duihoekstraat) de belangrijkste verbinding, zowel op werkdagen als tijdens het weekend, met meer dan 4000 auto's per dag.
- Daarna volgt de D948 - N38 Steenvoorde – Poperinge met meer dan 3000 auto's.

Opvallend is het vele grensverkeer dat De Panne binnen en buiten rijdt. We onderscheiden 3 routes tussen De Panne en Frankrijk: de D60 – N386, de D601 – N39 en de op- en afrit van de snelweg in Adinkerke (kant Frankrijk). Deze 3 routes opgeteld, bekomen we gemiddeld ongeveer 10.000 auto's per werkdag en 15.000 op de weekenddagen (som van heen- en terugritten).

DIFFÉRENCES PAR JOUR VERSCHILLEN PER DAG

Les chiffres de la Flandre permettent également d'observer les différences par jour.

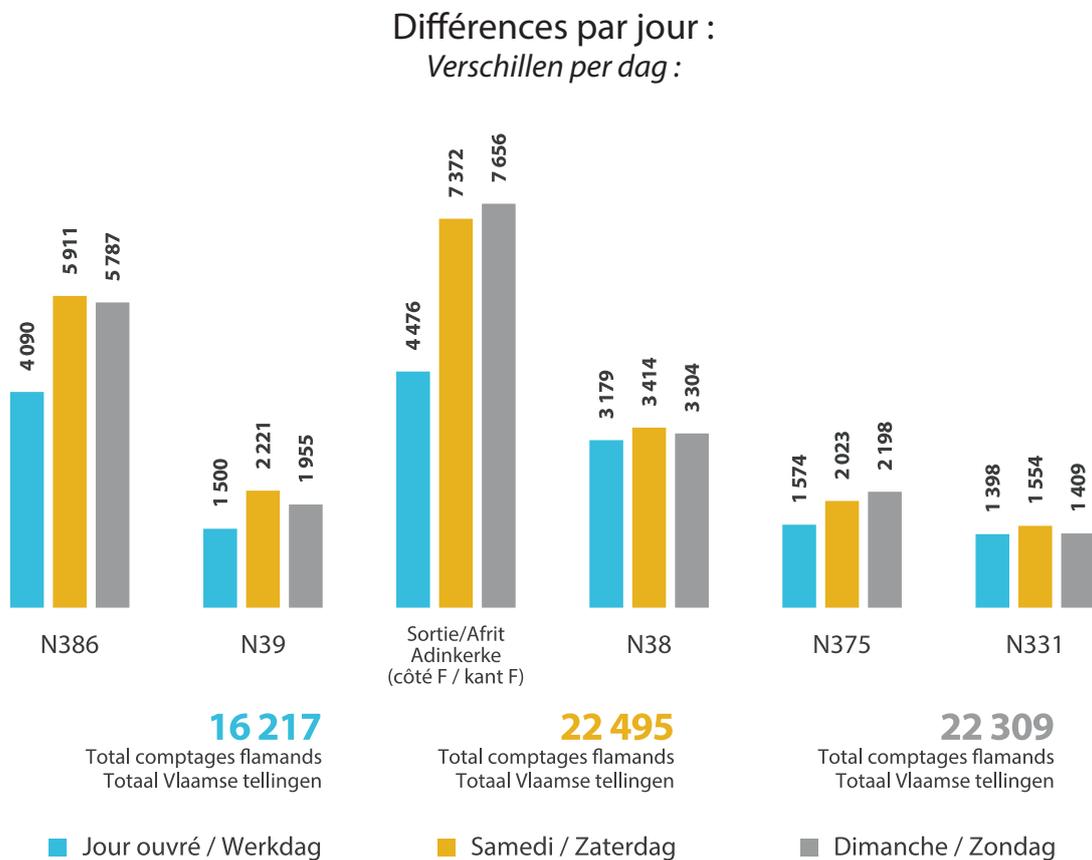
Sur toutes les liaisons transfrontalières le nombre de voitures est toujours plus élevé le samedi et dimanche qu'en semaine. Aussi, en général, est comptabilisé bien plus de voitures le vendredi que les autres jours ouvrés. Ce constat indique que beaucoup de déplacements ne sont pas liés au travail.

Cette différence entre le weekend et les jours ouvrés est plus prononcée sur le secteur de La Panne.

De Vlaamse cijfers geven ook het verschil per dag weer.

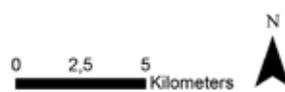
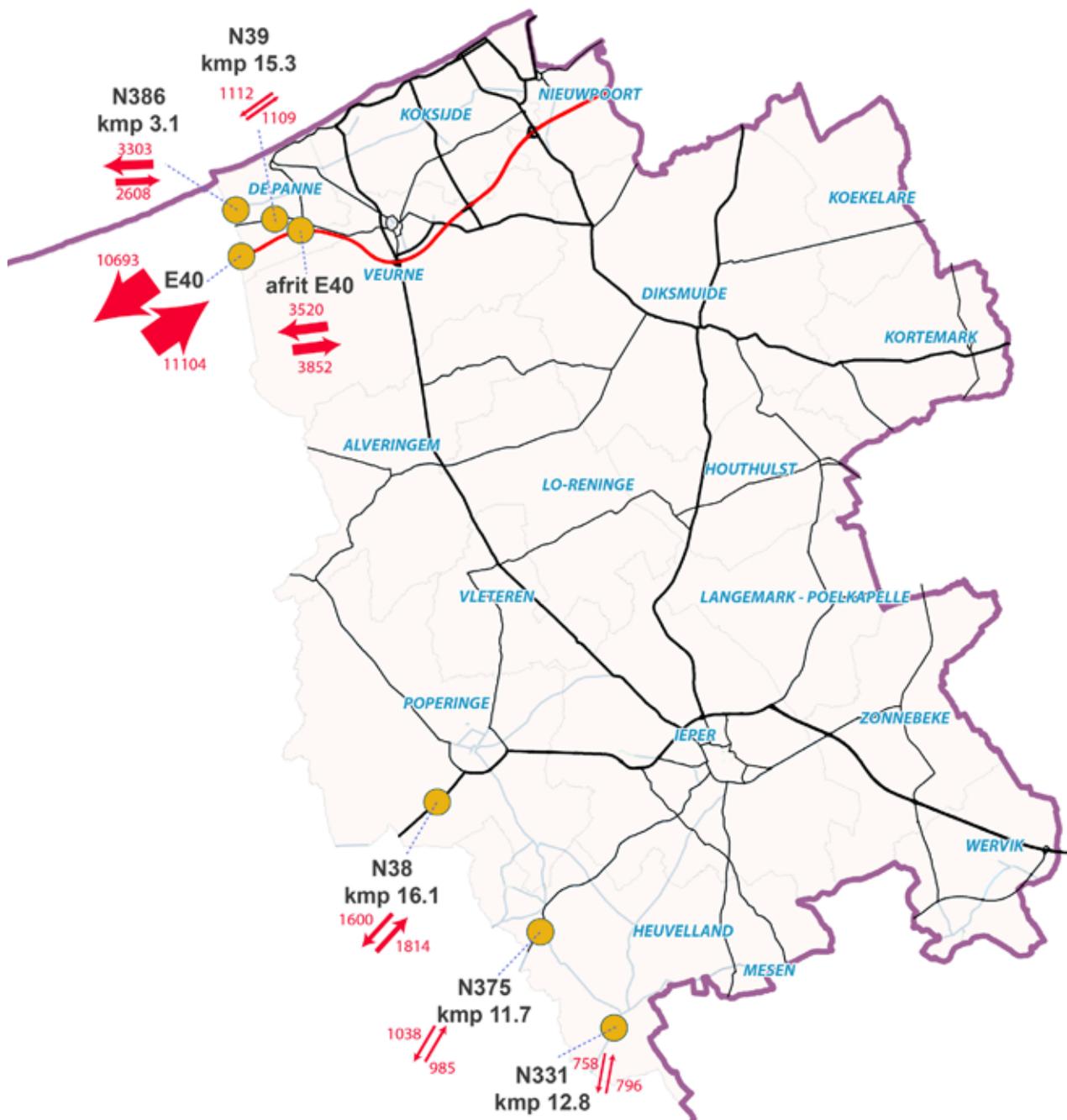
Op alle grensoverschrijdende verbindingen ligt het aantal auto's hoger op zaterdag en zondag dan tijdens de week. Ook worden over het algemeen duidelijk meer auto's geteld op vrijdag dan op de andere werkdagen. Dit wijst erop dat veel verplaatsingen niet werkgebonden zijn.

Dit verschil tussen het weekend en de werkdagen is het meest uitgesproken ter hoogte van de Panne.



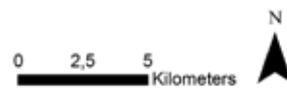
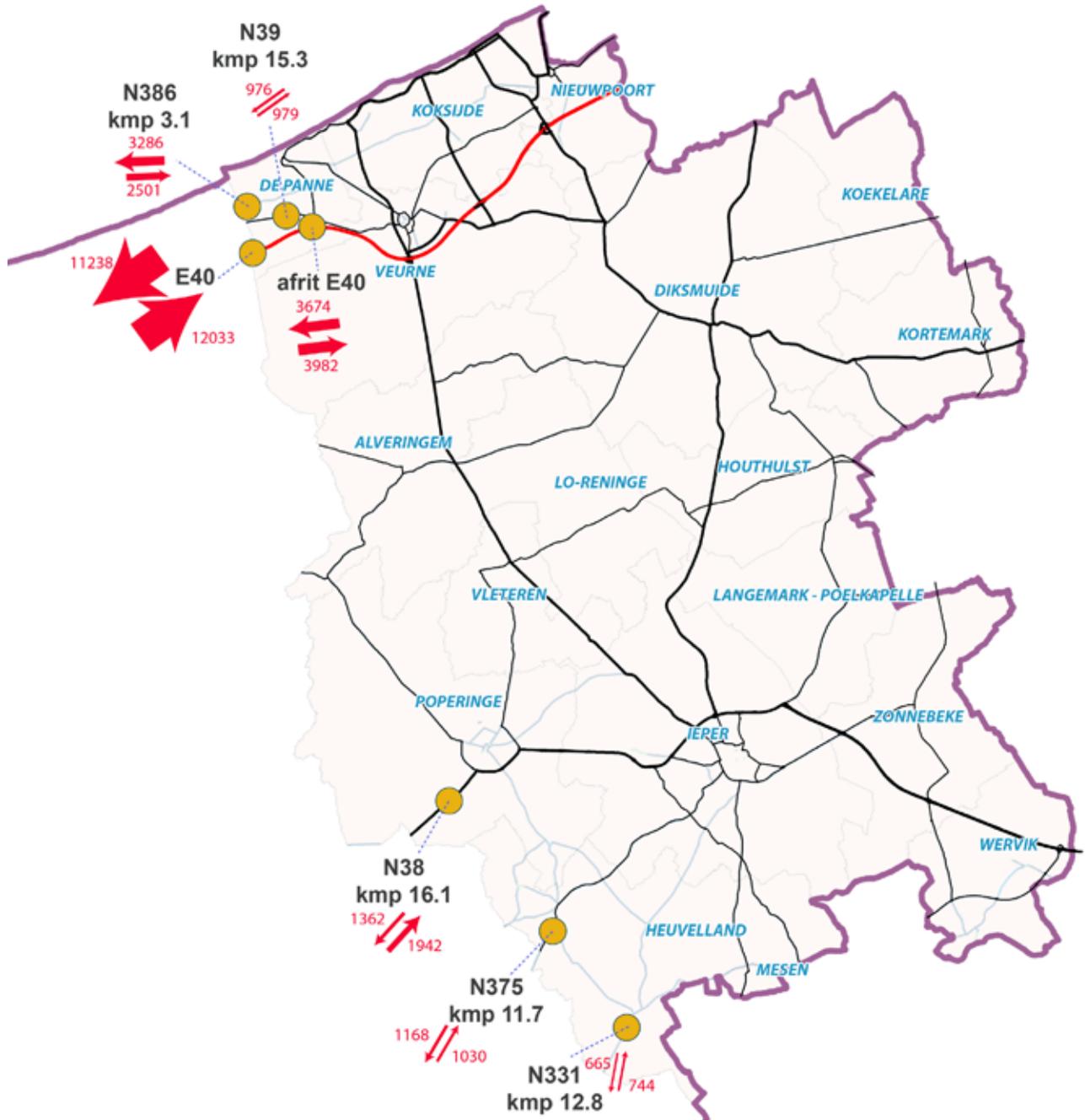
Comptage routier en Belgique le Samedi

Verkeerstelling in België aantal auto's zaterdag :



Comptage routier en Belgique le Dimanche

Verkeerstelling in België aantal auto's zondag :



■ LES HEURES DES DÉPLACEMENTS DE VERPLAATSINGSUREN

Les données belges informent aussi sur les heures des déplacements.

Dans les comptages routiers, il est généralement constaté beaucoup de voitures aux heures de pointe du matin et du soir et un plus faible trafic pendant les heures creuses. Sur les différentes routes transfrontalières, ce n'est pas (ou presque pas) le cas.

Explications possibles :

- Une grande partie des déplacements transfrontaliers ne sont pas liés au travail ou à l'école ;
- La part du travail posté dans le travail frontalier avec des horaires décalés. En effet, sur certaines routes, il est observé par exemple une petite pointe entre 4h et 5h le matin, suivi d'une nouvelle baisse entre 5h et 6h. Le matin, dans une situation ordinaire, les intensités de trafic montent heure par heure jusque 8h approximativement.

De Belgische cijfers geven ook de verplaatsingsuren weer.

Bij verkeerstellingen worden meestal veel auto's geteld tijdens de ochtend- en avondspits en veel minder tijdens de daluren. Bij de verschillende grensovergangen hier is dit nauwelijks of niet het geval.

Mogelijke verklaringen :

- Een groot deel van de grensoverschrijdende verplaatsingen houdt geen verband met werk of school.
- Het aandeel van de ploegenarbeid bij de grensarbeid. Op sommige wegen wordt bijvoorbeeld een kleine piek vastgesteld tussen 4u en 5u 's morgens, gevolgd door lagere cijfers tussen 5u en 6u. In een doorsnee situatie stijgt de verkeersintensiteit 's morgens uur na uur tot rond 8u.



Sources - Bronnen :
Bailleul - Le Seau.
Google street - 07/2019

> N38 POPERINGE – STEENVOORDE

JOURS OUVRABLES :

- Direction Poperinge : peu de fluctuations pendant la journée. Nettement plus de trafic entre 4h et 5h du matin que entre 5h et 7h, probablement dû au travail posté.
- Direction Steenvoorde : une pointe prononcée entre 16h et 19h.

WEEKEND :

- Direction Poperinge : pointe entre 15h et 17h le samedi, entre 16h et 20h le dimanche.
- Direction Steenvoorde : pointe entre 17h et 19h, surtout le samedi ; deuxième pointe entre 11h et 12h.

> N38 POPERINGE – STEENVOORDE

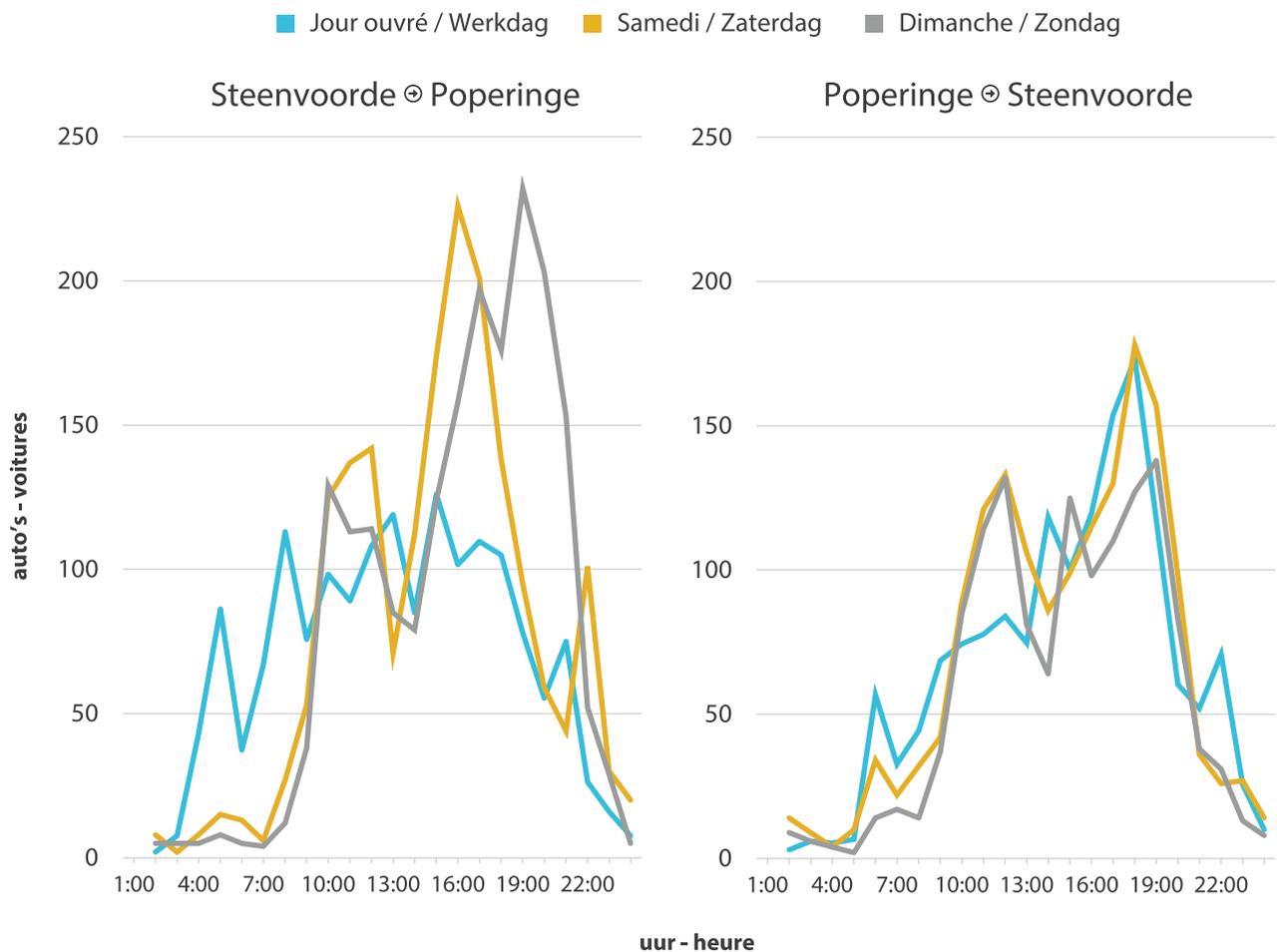
WERKDAGEN:

- Richtig Poperinge : weinig schommelingen tijdens de dag. Duidelijk meer verkeer tussen 4u et 5u 's morgens dan tussen 5u et 7u, waarschijnlijk te wijten aan ploegenarbeid.
- richting Steenvoorde : een duidelijke piek tussen 16u et 19u.

WEEKEND:

- Richtig Poperinge : piek tussen 15u et 17u op zaterdag, tussen 16u et 20u op zondag.
- Richtig Steenvoorde : piek tussen 17u et 19u, vooral op zaterdag; tweede piek tussen 11u et 12u.

N38



> N375 LOKER – BAILLEUL

JOURS OUVRABLES :

- Direction Loker : pas de grandes fluctuations pendant la journée. A noter : une petite hausse à une heure inattendue : entre 4h et 5h le matin (dû au travail posté ?).
- Direction Bailleul : des plus grandes intensités l'après-midi que le matin, avec la pointe entre 16h et 18h.

WEEKEND :

- Direction Loker : davantage de trafic le samedi et dimanche que les jours ouvrables ; la pointe se situe entre 16h et 17h.
- Direction Bailleul : la situation diffère peu entre le weekend et les jours ouvrés, avec de plus grandes intensités entre 16h et 19h. Le dimanche cette pointe est nettement plus prononcée.

> N375 LOKER – BAILLEUL

WERKDAGEN:

- Direction Loker : geen grote schommelingen in de loop van de dag. Te noteren : een kleine stijging op een ongewoon uur: tussen 4u et 5u 's morgens (te wijten aan ploegenarbeid ?).
- Direction Bailleul : grotere intensiteiten tijdens de namiddag dan tijdens de voormiddag, met een piek tussen 16u et 18u.

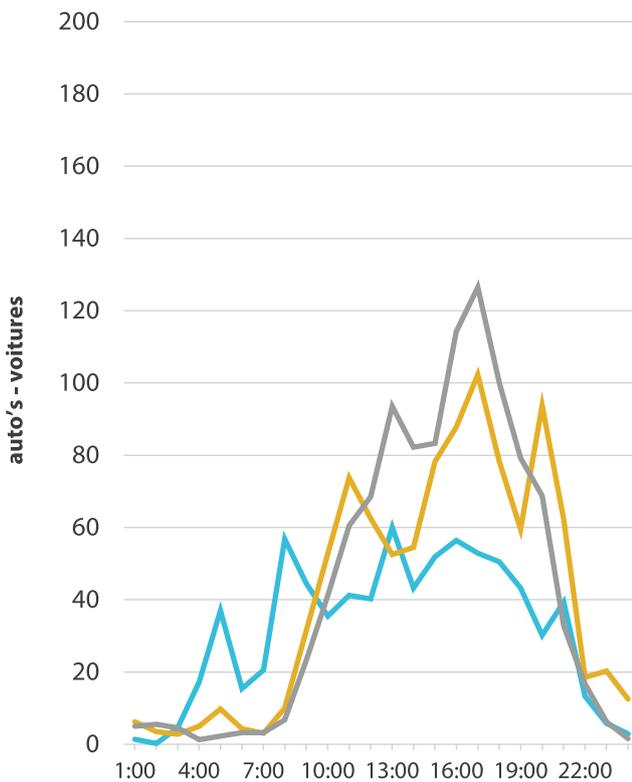
WEEKEND:

- Direction Loker : duidelijk meer verkeer op zaterdag en zondag dan op werkdagen; de piek situeert zich tussen 16u et 17u.
- Direction Bailleul : weinig verschillen tussen week en weekend, met de grootste intensiteiten tussen 16u en 19u. Op zondag is deze piek veel hoger.

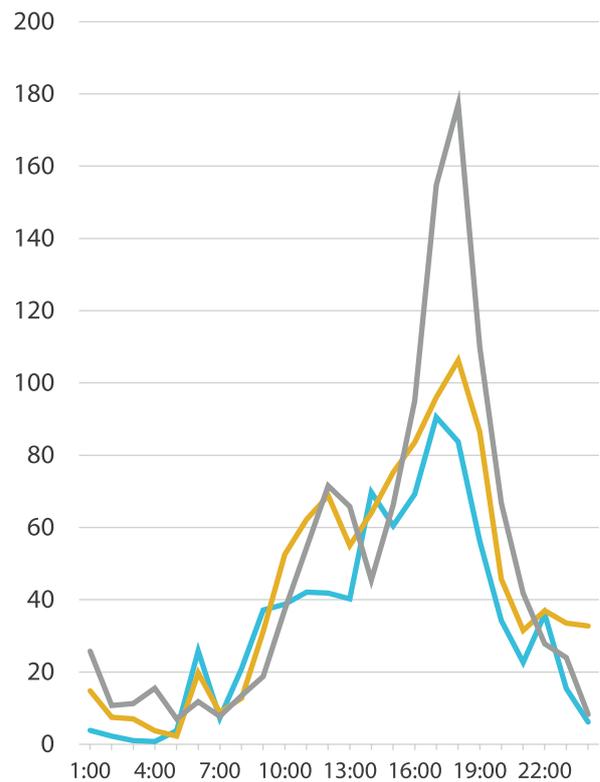
N375

■ Jour ouvré / Werkdag ■ Samedi / Zaterdag ■ Dimanche / Zondag

Bailleul ⊙ Loker



Loker ⊙ Bailleul



uur - heure

> N331 NIEUWERKE – LE SEAU

JOURS OUVRABLES :

- Direction Nieuwkerke : pas de grandes fluctuations pendant la journée. Deux petites pointes : de 7h à 8h et de 13h à 14h.
- Direction Le Seau : les plus grandes intensités entre 14h et 19h (pointe : 14h-15h).

WEEKEND

- Direction Nieuwkerke : les intensités montent après 9h. Pointe entre 16h et 20h.
- Direction Le Seau : pas de grandes fluctuations (pointe vers 19h).

En direction de Nieuwkerke, tous les jours le trafic entre 5h et 6h le matin est plus important qu'entre 6h et 7h. En direction de la France, une pointe comparable se retrouve entre 6h et 7h. A noter : le point de comptage se situe à moins d'un kilomètre de l'entreprise Clarebout Potatoes, où travaillent nombre de frontaliers.

(Remarque : un système de travail posté avec des postes de 6h à 14h, de 14h à 22h et de 22h à 6h pourraient expliquer les pointes aux heures « inhabituelles » dans les 2 directions, ainsi que pendant les week-ends :

Aller vers Nieuwkerke : 5h-6h, 13h-14h, 21h-22h

Retour de Nieuwkerke : 6h-7h, 14h-15h, 22h-23h.)

> N331 NIEUWERKE – LE SEAU

WERKDAGEN:

- riction Nieuwkerke: geen grote schommelingen in de loop van de dag. Twee kleine pieken: van 7u tot 8u en van 13u à 14u.
- riction Le Seau : grootste stromen tussen 14u et 19u (piek: 14u-15u).

WEEKEND

- riction Nieuwkerke: de intensiteiten stijgen na 9u. Piek tussen 16u et 20u.
- riction Le Seau: geen grote schommelingen (piek rond 19u).

Riction Nieuwkerke is er elke dag meer verkeer tussen 5u en 6u 's morgens dan tussen 6u en 7u. Riction Frankrijk vinden we een vergelijkbare piek terug tussen 6u en 7u. Het telpunt bevindt zich op minder dan een kilometer van het bedrijf Clarebout Potatoes, waar veel grensarbeiders werken.

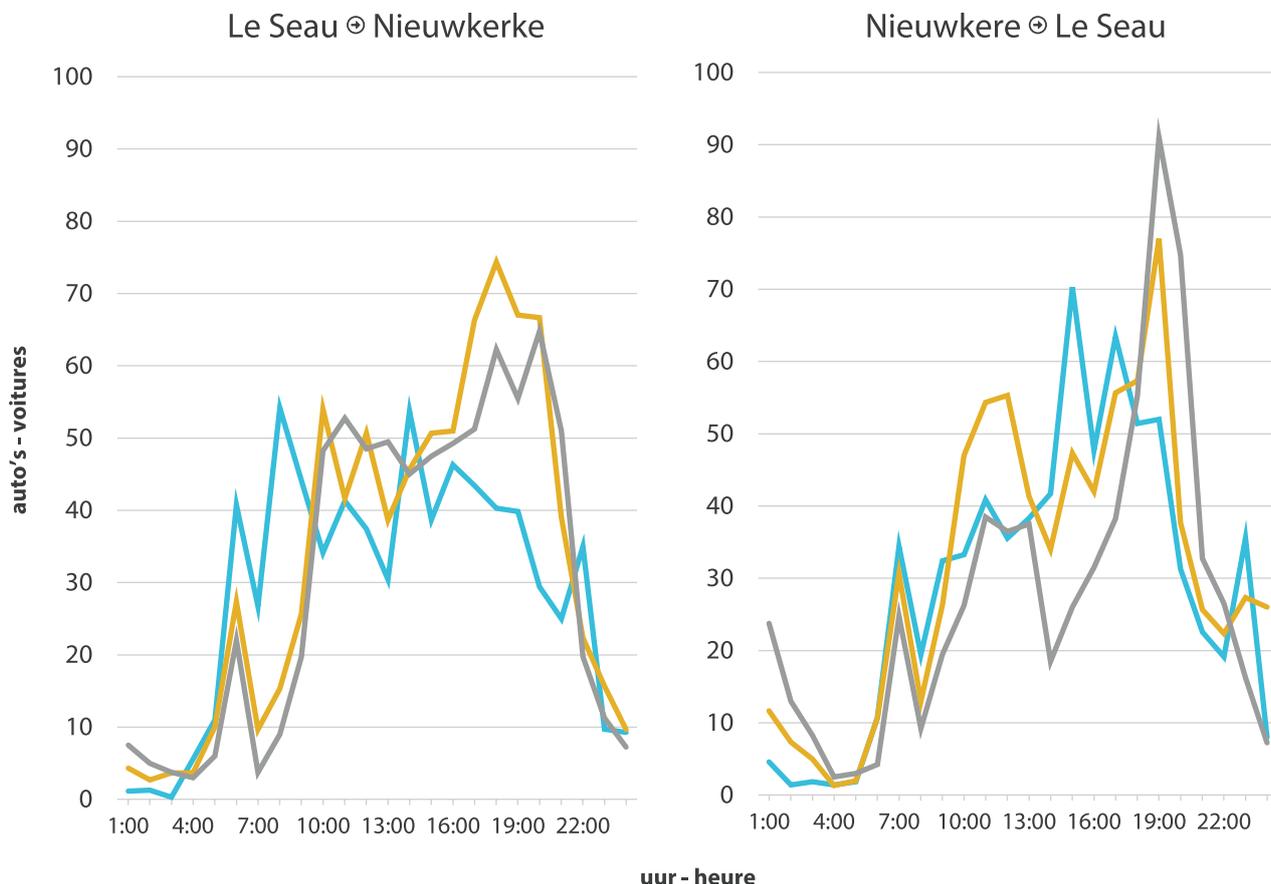
(Opmerking : een ploegenstelsel met werkposten van 6u tot 14u, van 14u tot 22u en van 22u tot 6u zou deze pieken op « ongewone » uren in beide rictionen kunnen verklaren, zowel tijdens de week als tijdens het weekend :

Heen naar Nieuwkerke: 5u-6u, 13u-14u, 21u-22u

Terugkeer van Nieuwkerke: 6u-7u, 14u-15u, 22u-23u.)

N331

■ Jour ouvré / Werkdag ■ Samedi / Zaterdag ■ Dimanche / Zondag



De fiches in deze uitgave kwamen tot stand binnen het Interreg-V project Transmobil. De inhoud ervan is te beschouwen als een momentopname binnen de looptijd van het project, van 2018 tot 2022. Alhoewel de fiches met de grootste zorg werden samengesteld zijn de projectpartners niet verantwoordelijke voor eventuele onnauwkeurigheden of fouten. De fiches zijn digitaal consulteerbaar op www.transmobil.be

Les fiches de cette publication ont été réalisées dans le cadre du projet Interreg-V Transmobil. Son contenu doit être considéré comme un instantané de la durée du projet, de 2018 à 2022. Bien que les fiches aient été compilées avec le plus grand soin, les partenaires du projet ne sont pas responsables des éventuelles inexactitudes ou erreurs. Les fiches peuvent être consultées sous forme numérique à l'adresse www.transmobil.be