

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

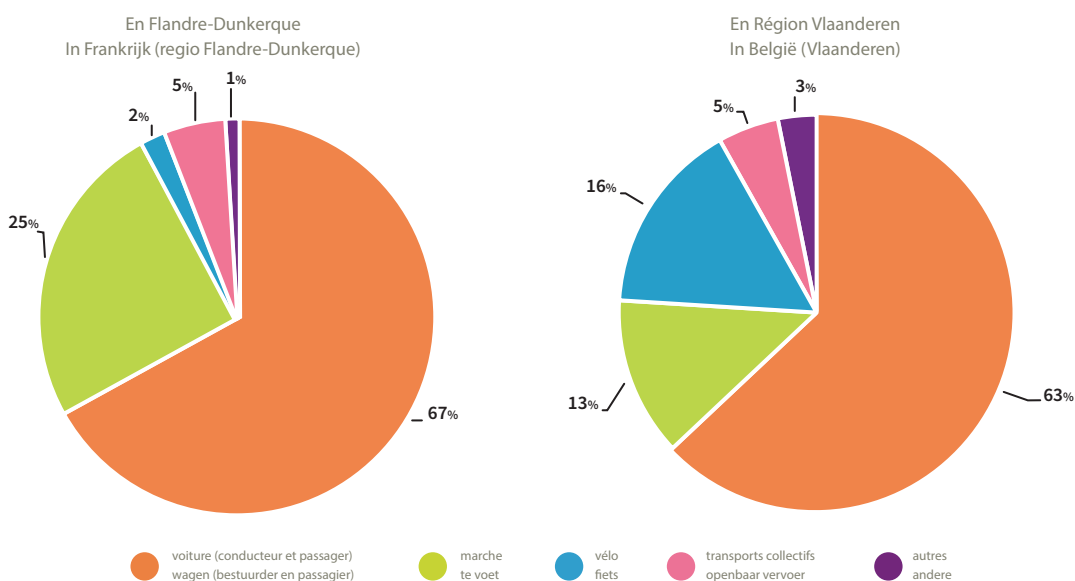




LE CONTEXTE MOBILITÉ EN BELGIQUE ET EN FRANCE
DE MOBILITEITSCONTEXT IN BELGIË EN FRANKRIJK

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).

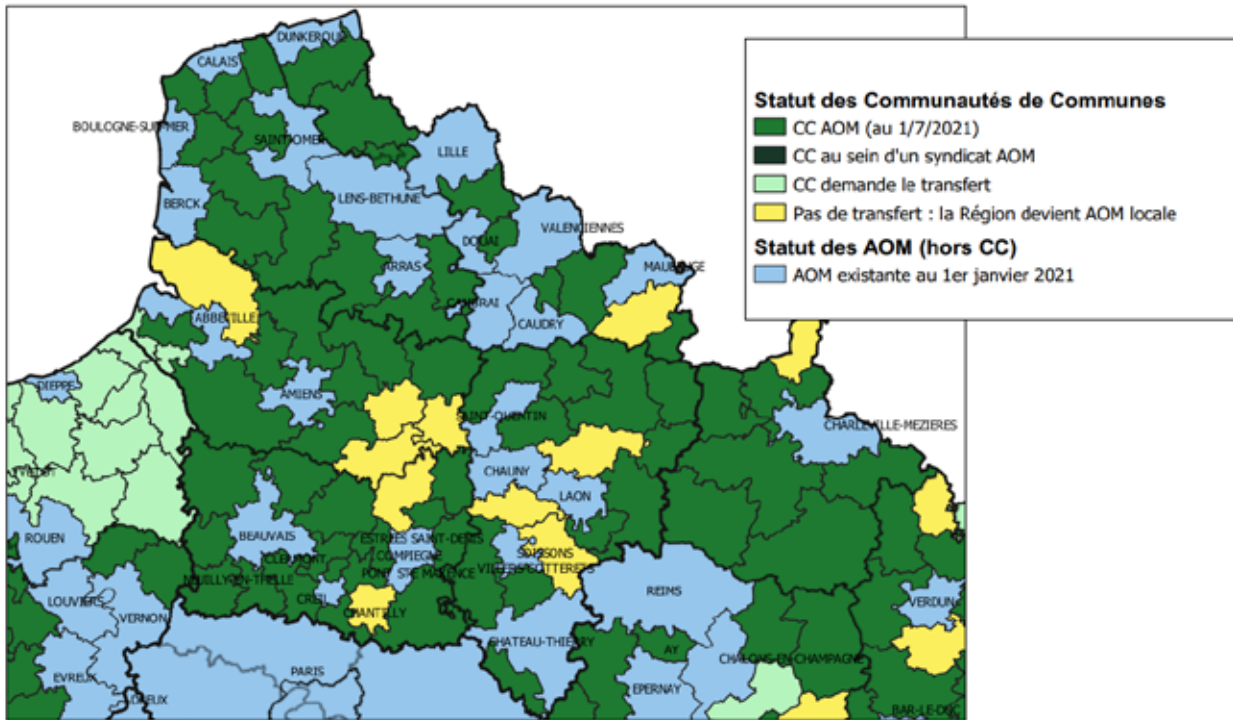
> De communautés urbaines en de communautés d'agglomération met meer dan 100 000 inwoners zijn de bevoegde overheden voor het mobiliteitsbeleid (AOM, Autorité Organisatrice de la Mobilité) op hun grondgebied. Ze beheren de stedelijke vervoersnetwerken en de schoolbuslijnen.

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)

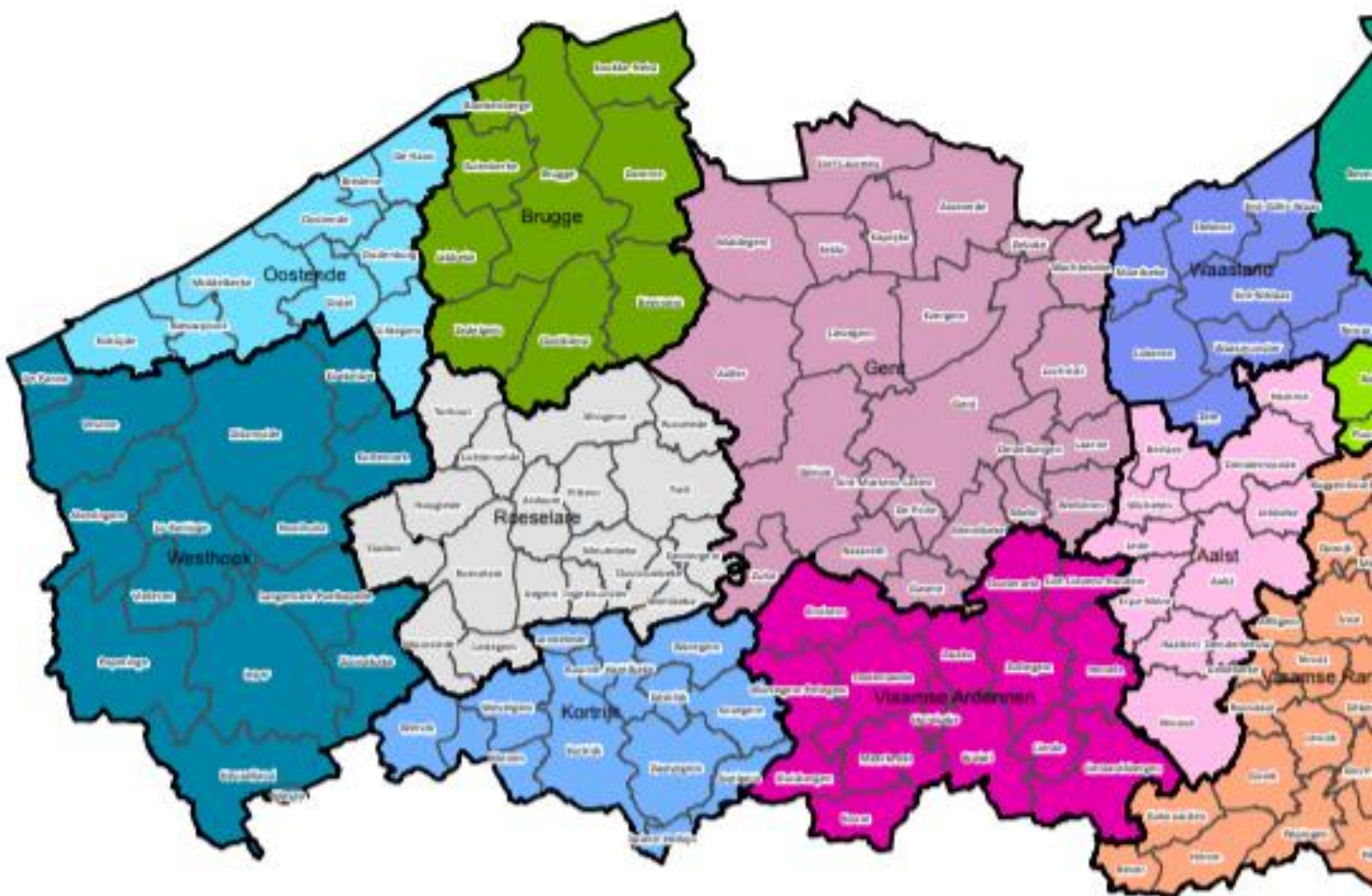
De gewesten zijn toezichthouder van de provincies en gemeenten op hun grondgebied, zodat de taken van provincies en gemeenten kunnen verschillen tussen de gewesten. De 300 Vlaamse gemeenten beheren, op enkele uitzonderingen na, zoals jaagpaden, alle wegen die geen gewestwegen zijn, dit is 9/10e van het 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*)

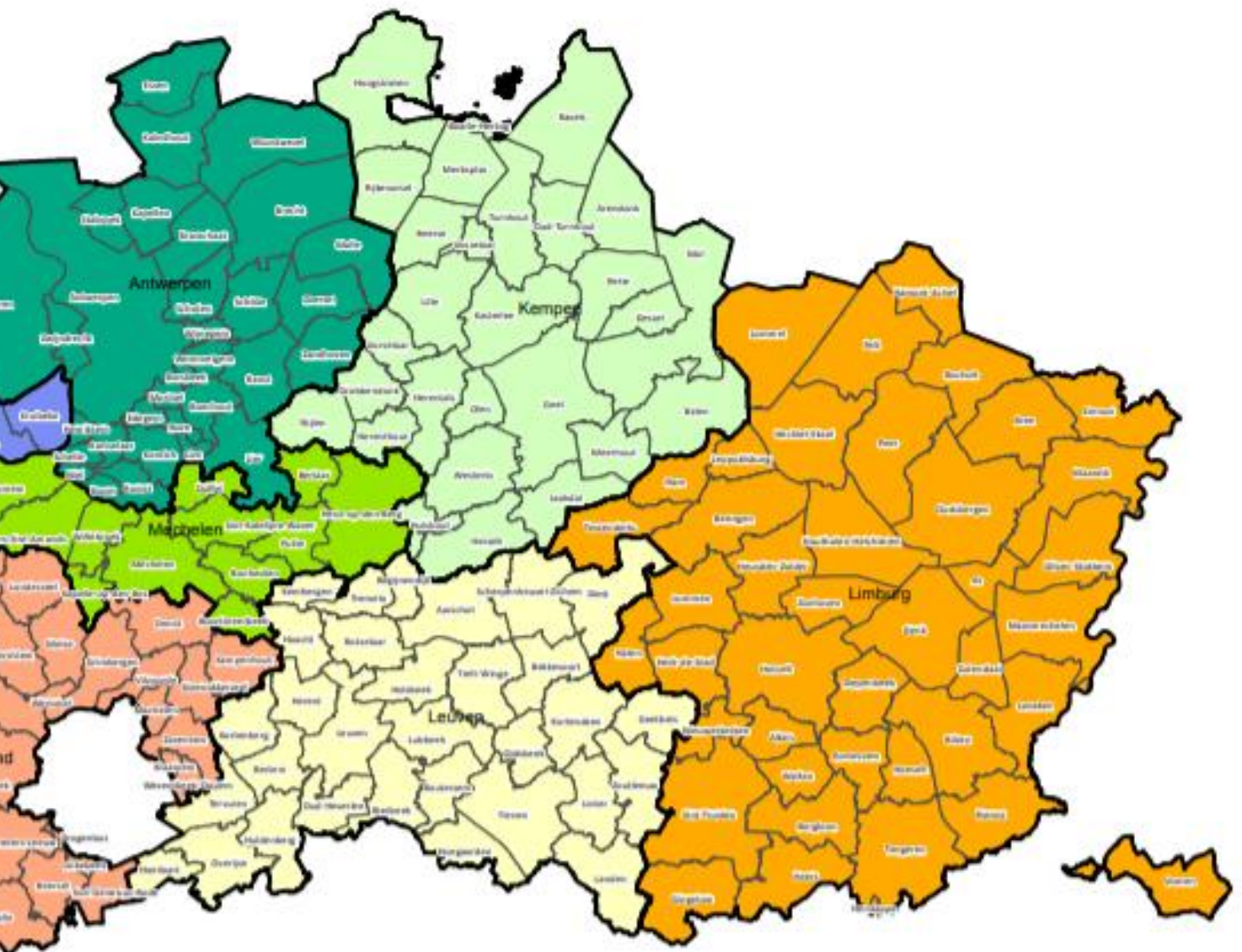
bassins de mobilité (+ les municipalités participantes)

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 GRENSOVER-
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