Vision de mobilité Westhoek

|  |  |
| --- | --- |
| Date | 17|07|2013 |
| Note de | Wvi - Swerts Margo |
| concertation |  |

|  |  |
| --- | --- |
| discussions  | Date de modification |
| Comité de pilotage mobilité Westhoek | 26|02|2013 |
| DB Concertation Westhoek | 3|2013 |
| Atrium Westhoek (urbanistes et fonctionnaires de la mobilité des communes) | 25|04|2013 |
| Concertation villes Westhoek | 10|06|2013 |
| Comité de pilotage mobilité Westhoek | 21|06|2013 |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |

Situation

La politique de la mobilité flamande se base toujours sur le principe « STOP » *(acronyme flamand signifiant Piétons, Vélos, Transports en commun et Véhicule personnel)*. Un tel principe n’est pas toujours faisable pour le Westhoek et pour d’autres régions rurales.

Les différentes fonctions et les lieux de travail ne sont pas tout près et les déplacements à pied ou en vélo ne suffisent pas pour atteindre sa destination. En outre, la région est caractérisée par une forte dispersion des bâtiments et hormis quelques petites villes, il s’agit principalement de petits villages.

De plus, les autorités flamandes ont réduit l’offre du bus sur demande téléphonique (« Belbus ») pendant les heures creuses. L’offre actuelle des transports en commun ne propose pas vraiment une fréquence optimale, que ce soit pour le touriste ou pour les travailleurs. L’offre est principalement adaptée aux besoins des écoliers.

Les habitants du Westhoek restent malgré tout très **dépendants de leur voiture.**

Cela n’empêche pas qu’il convient d’investir dans des modes de déplacement alternatifs. La présente note tente de donner un bref aperçu des alternatives possibles et de développer un plan d’action pour la région.

Renforcer l’offre des transports en commun

* **Services de bus rapide au sein de la région**

A l’heure actuelle, les petites agglomérations régionales du Westhoek ne sont reliées entre elles par les transports en commun que dans une mesure limitée. Seules deux liaisons ferroviaires proposent une connexion est-ouest. Une liaison relie Furnes à Dixmude, l’autre relie Ypres à Poperinge. Les liaisons nord-sud ne sont pas proposées par la voie ferroviaire et ne sont assurée que partiellement en bus.

La liaison **Ypres-Furnes** n’est assurée que par une seule ligne de bus, le bus 50. Cette ligne propose environ six voyages par jour par direction, avec quelques extensions les jours scolaires. Le temps de voyage s’élève à 1 heure. En voiture, le même trajet est parcouru en 34 min. environ. Une autre ligne de bus, bus 51, relie Furnes à Poperinge, mais celle-ci ne propose que 2 trajets les jours scolaires et le trajet dure plus d’une heure.

Le parcours entre **Dixmude et Poperinge** est desservi par la ligne fonctionnelle 24 qui propose environ trois courses par jour scolaire par direction. En prenant ce bus également, le voyage dure plus d’une heure alors que cela ne prend qu’une demi-heure en voiture.

Pour remédier au manque de liaisons ferroviaires dans le Westhoek, il est proposé de relier les quatre agglomérations régionales entre elles par le biais de **bus rapides**. Les lignes de bus rapides seront prévues entre Ypres et Furnes d’une part, et entre Poperinge et Dixmude d’autre part. Un nœud de correspondances de transports en commun bien équipé devra être aménagé où les deux lignes se croisent. Le point de correspondance existant à Oostvleteren peut être élargi avec toute l’accommodation nécessaire au profit des voyageurs.

Un service de bus rapide implique qu’un trajet au minimum par heure par direction est prévu. Pendant les heures de pointe, 2 trajets par heure seront prévus. Les bus des heures de pointe rouleront tous les jours ouvrables, même les jours non-scolaires. Le bus rapide permet ainsi d’offrir une bonne alternative à la population active de la région.

Les bus rapides desserviront uniquement quelques arrêts principaux le long de leur tracé (1 arrêt par village/noyau d’habitation). Ils ne s’écartent pas de leur itinéraire afin d’être suffisamment compétitif par rapport à la voiture. Les bus sur demande téléphonique et autres lignes de la région peuvent être développés de manière subordonnée à ces axes principaux des transports en commun. En effet, les bus sur demande téléphonique et les vélos pourront assurer les transports en amont et en aval.

Les arrêts principaux doivent être bien équipés pour que les correspondances soient aisées et confortables. Il faut donc un espace d’attente suffisant et couvert, un espace de stationnement pour les vélos et des informations sur les correspondances en bus et autres renseignements utiles.

* **Maintien des bus sur demande téléphonique**

L’offre actuelle des bus sur demande téléphonique est limitée. L’ensemble de la région est couverte par différents bus, mais la fréquence des voyages, l’amplitude dans le temps et la portée par zone de bus sur demande téléphonique laissent à désirer. En outre, la fréquence durant les heures creuses a été réduite de 1 bus par heure à 1 bus toutes les deux heures dans la plupart des régions desservies par le bus sur demande téléphonique. Or, cette offre est indispensable afin de pouvoir maintenir l’accessibilité par modes de transports alternatifs dans les zones rurales.

Par conséquent, le Westhoek plaide fortement pour le maintien de cette offre minimale.

* **Liaisons améliorées vers les villes limitrophes**

Vers les villes voisines (Roulers, Ostende et Courtrai) également, des liaisons rapides et fréquentes sont nécessaires en vue de proposer un réseau alternatif étendu.

La plupart des liaisons ont déjà été incluses dans l’offre de transport actuelle, comme d’Ypres à Roulers et d’Ypres à Courtrai ou encore, de Dixmude à Ostende. Or, la durée de la course est généralement longue en raison du grand nombre d’arrêts intermédiaires.

* **Liaisons transfrontalières**

La frontière entre la Belgique et la France constitue également la limite des transports en commun.

Seule une ligne de bus dans toute la zone frontalière du Westhoek traverse la frontière française. La liaison La Panne – Dunkerque est assurée par DK’ Bus avec une fréquence d’un bus toutes les heures. Durant les mois d’été, la liaison est étendue d’une dizaine de bus qui vont jusqu’à La Panne – Esplanade.

Un nombre d’autres lignes / bus sur demande téléphonique ont des arrêts ou passent le long de la frontière, mais ne la traversent pas.

En outre, une liaison entre Ypres et Lille est disponible en train, avec une correspondance à Courtrai. La fréquence de cette liaison est d’une course par heure, sauf en juillet et août. La durée du voyage est assez longue (1h11). Un autre bémol est le prix élevé du billet de train vers Lille.

Pour le Westhoek, les liaisons vers les villes françaises sont très utiles et intéressantes en termes d’accessibilité mais principalement en matière de culture et de tourisme. Pensons par exemple aux **relations transfrontalières** suivantes:

* Furnes - Dunkerque
* Ypres - Armentières
* Ypres - Bailleul
* Poperinge - Hazebrouck

Ces liaisons sont également intégrées dans le plan Neptunus de De Lijn West-Vlaanderen.

Les liaisons susmentionnées peuvent être réalisées en ajoutant de nouvelles liaisons, en prolongeant les liaisons existantes ou les nœuds de correspondances des lignes de bus existantes. Toutefois, différents obstacles sont à surmonter afin de pouvoir réaliser les transports en commun transfrontaliers, tels que le coût des déplacements transfrontaliers et les différences juridiques et institutionnelles.

Ci-dessous, quelques suggestions de correspondances pour les liaisons susmentionnées:

La liaison **Furnes-Dunkerque** renforce la liaison existante entre La Panne et Dunkerque. Un bus rapide entre ces deux villes pendant les heures de pointe pourrait renforcer la ligne existante. L’offre actuelle propose une bonne fréquence mais en raison du grand nombre d’arrêts, le temps de voyage sur la ligne est long (40’). Une connexion via l’autoroute permettrait de raccourcir le temps de voyage.

La liaison **Ypres-Armentières** constitue une extension de la ligne de bus 72 Ypres – Le Bizet existante (7 courses par jour). La ligne de bus s’arrête actuellement à la frontière. L’arrêt desservi par les bus des TEC et de Transpole sont à une distance de 300 m. Une prolongation jusqu’à cet arrêt serait déjà une amélioration. Une extension de la liaison jusqu’à Armentières – gare permettrait la correspondance avec les liaisons ferroviaires dans cette gare urbaine.

La liaison **Ypres-Bailleul** passera par Heuvelland, comme prévu au plan Neptunus. Cette liaison pourrait éventuellement faire office d’extension des lignes de bus 71 ou 70 qui traversent quelques villages du Heuvelland. Il sera alors toutefois nécessaire d’augmenter la fréquence de ces lignes afin d’assurer une bonne liaison transfrontalière. Les deux lignes de bus ne roulent qu’une ou deux fois par direction les jours scolaires.

La ville de Poperinge est demandeuse d’une liaison entre **Poperinge et Hazebrouck**. La ligne 60 Ypres – Poperinge – Abele existante (8 courses par jour) s’arrête actuellement à la frontière, mais il n’y a pas de correspondances en bus à la frontière française. Cette ligne pourrait être prolongée jusqu’à Boeschepe , où s’arrêtent deux lignes françaises. La fréquence de ces lignes de bus sur le territoire français est cependant plutôt limitée. Il serait plus intéressant de continuer jusqu’à Steenvoorde où plusieurs lignes sont réunies et une correspondance vers Hazebrouck est possible.

* **Correspondances entre différents modes de transports en commun**

Outre l’extension de l’offre existante, il y a également lieu d’harmoniser les correspondances entre les différents modes de transport. Il s’agit principalement des correspondances entre les trains et les bus, mais les correspondances entre différents trains posent également des problèmes.

Une meilleure harmonisation des **correspondances en bus** dans les gares avec les trains des heures de pointe vers Gand et Bruxelles pourraient aider à attirer plus de navetteurs. En dehors des heures de pointes, les correspondances du bus avec le train sont plutôt limitées. En outre, cette offre est limitée à un bus par heure, laissant les utilisateurs de transports en commun à l’écart.

La liaison **train sur train** pose principalement des problèmes à la gare de Courtrai, où aucune correspondance fluide n’est proposée entre les trains en provenance/à destination de Poperinge et les trains en provenance/à destination de Bruges. Le trajet dure presque deux heures avec un délai d’attente de 40 min. à Courtrai.

Renforcer l’infrastructure cycliste fonctionnelle

L’enquête flamande sur les déplacements révèle que les habitants de la Flandre occidentale sont un peu plus enclins à prendre le vélo que le Flamand moyen. Cette tendance vaut également pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Par contre, le faible score des transports en commun est un bémol.

Nous pouvons supposer que les chiffres sont similaires pour le Westhoek. Le score de l’utilisation des transports en commun sera probablement encore plus faible en raison de l’offre limitée.

Il serait utile de miser davantage sur le **vélo.**

Au cours des années précédentes, de nombreux efforts ont été fournis afin de développer le réseau cycliste supralocal. D’autres efforts s’imposent pour remédier aux maillons manquants et pour revaloriser la qualité de l’infrastructure.

Un réseau de qualité constitue la base du renforcement et de la promotion de l’utilisation du vélo dans la région.

Soutenir le transport par les bénévoles complémentaire

La région rencontre des problèmes de lacunes en matière de transport et de nombreux habitants dépendent fortement de transports motorisés.

Le Westhoek est caractérisé par une succession de petits centres et une faible densité de la population. Bien que de nombreux ménages dans la région aient une ou plusieurs voitures à disposition, beaucoup de ménages ne possèdent pas de voiture. Il s’agit principalement de ménages résidant dans les centres des villes et des (section de) communes.

En outre, le vieillissement de la population est souvent important dans les villages. Par conséquent, une grande partie de la population est moins mobile.

Les formations pour les travailleurs sont plutôt limitées dans le Westhoek. Les centres de formation sont souvent difficilement accessibles, les formations sont organisées lorsqu’il n’y a plus de transports en commun.

Le transport complémentaire par les bénévoles répond au besoin de transport flexible en zone rurale et, en particulier, des groupes les plus vulnérables.

Différents types de transports par les bénévoles sont organisés dans la région, par exemples les centrales des personnes à mobilité réduites, des services agréés de transport adapté, des services de transport et d’accompagnement, des services soutenus par le CPAS. L’aide financière à ces services est très limitée. Le fonctionnement général est à charge de l’instance organisatrice. Le transport proprement dit est effectué par des bénévoles.

Un meilleur appui et la reconnaissance de ces types de transport est indispensable. Une bonne communication entre les différentes organisations est un premier pas dans la bonne direction.

Investir dans de nouvelles formes de mobilité

Comme indiqué ci-dessus, le résidant du Westhoek reste dépendant de sa voiture.

Or, des mesures alternatives peuvent influencer le nombre de véhicules des ménages. Il pourrait être envisagé de renoncer à la deuxième ou troisième voiture lorsque les prix du carburant sont plus élevés.

L’aperçu suivant contient une énumération des alternatives possibles en matière de mobilité. En outre, il est indiqué pour quelle(s) raison(s) une telle alternative est intéressante ou non pour le Westhoek.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **alternative** | **quoi | exigences** | **organisation** | **intéressant pour le Westhoek** | **pas intéressant pour le Westhoek** |
| Rouler à l’électricité et au gaz naturel | * Autonomie jusqu’à environ 140 km (électrique)
* Autonomie jusqu’à 400-500 km (gaz naturel)
* Borne de rechargement indispensable
 | Privé | * Impact environnemental positif car émissions limitées
 | * Pas encore intéressant de par l’autonomie limitée des voitures électriques
* Besoin (d’un réseau) de bornes de rechargement
 |
| Vélos et scooters électriques  | * Autonomie de 40 à 80 km
* Borne de rechargement indispensable
 | Privé | * L’achat d’un vélo à assistance électrique est à la hausse en Flandre.
* En raison des grandes distances dans le Westhoek, c’est un moyen de de transport intéressant par rapport au vélo classique.
 |  |
| Voitures A Plusieurs | * Forme organisée d’autostop de proximité
* VAP propose un site Internet et une bibliothèque d’itinéraires
 | VAP asbl | * Intéressant pour les étudiants en vue de faire de l’autostop pas cher et en toute sécurité
 | Une bonne communication rend ce système plutôt superflu |
| Carsharing (autopartage) | * Le partage d’une voiture
* Intéressant lors d’une utilisation limitée de la voiture (< 10.000 km/an)
 | * Autopia asbl: les utilisateurs partagent leur propre voiture avec d’autres
* Cambio SA: les clients utilisent temporairement une voiture partagée
* Entretien: éventuellement par l’économie sociale
 | * Plaques tournantes des transports en commun
* Quartiers durables futurs d’une certaine ampleur
* Alternative pas cher pour l’utilisateur
 | Moins intéressant par la plupart des petites communes en raison de l’offre limitée de transports alternatifs (comme les transports en commun) |
| Points vélo  | * Entretien stationnement pour vélos
* Service de réparation de vélos dans le cadre des déplacements entre le domicile et le lieu de travail
* Autres services : éducation, information,…
 | * SNCB-holding
* Exploitation: économie sociale
 | * Petites agglomérations urbaines
* Nœuds de correspondances transports en commun
* Offre intéressantes pour les utilisateurs des transports en commun et les cyclistes
 | Investissement lourd |
| Vélos partagés Blue-bike | * Vélos partagés pouvant utilisés comme mode de transport en aval
* A ramener au même endroit après l’utilisation
* Variante électrique également disponible
 | * B-Mobility (SNCB-holding)
* Entretien: éventuellement par l’économie sociale
 | * Nœud de correspondances transports en commun
* Utilisation occasionnelle et fonctionnelle
* Complément aux transports en commun existants
* Produit reconnaissable dans plusieurs gares/stations
* Alternative très bon marché pour l’utilisateur
 | * Blue-bike s’adresse à l’utilisateur occasionnel et pas vraiment aux touristes
* Le vélo doit être ramené au point de location
 |
| Vélos partagés touristiques | Vélo partage de location qui pourra être ramené à un autre endroit après le déplacement | Privé | * Produit pour les touristes
* Le vélo peut être ramené à un autre endroit
* Alternative très bon marché pour l’utilisateur
 | * Investissement lourd
* Nécessité d’une organisation pour redistribuer les vélos dans les différents postes de location
 |

Sensibilisation

L’offre de nouvelles formes de mobilité est un pas dans la bonne direction, mais ce n’est pas tout.

Les groupes cibles – habitants, travailleurs et touristes – doivent également être incités à utiliser ces nouvelles formes et être motivés à continuer à les utiliser. Autrement dit, il faut déclencher un réel changement de mentalité parmi ces groupes cibles.

Les nouveaux habitants, surtout ceux des quartiers durables, seront plus faciles à convaincre à utiliser ces nouvelles formes. Pour les autres groupes cibles, ce processus prendra plus de temps.

Des actions possibles sont:

* Campagnes d’information et d’éducation
* Actions d’essai ou promotionnelles (comme des billets d’essai des transports en commun, utilisation gratuite du Blue Bike pour les habitants)

Pour chaque démarche, il y a lieu de réfléchir aux actions les plus efficaces pour aborder les groupes cibles.

Plan d’action pour le Westhoek

|  |  |
| --- | --- |
| **Sujet**  | **Points d’action**  |
| Réseau des transports en commun | **Court terme** Miser sur les services de bus rapides pour les axes principaux. Les communes peuvent développer les arrêts (principaux), en coopération avec De Lijn, pour améliorer l’accommodation pour les voyageurs. Au niveau des gares également, l’accommodation peut être améliorée. Ces points d’action nécessitent une concertation avec De Lijn et la SNCB. Il y a également lieu d’améliorer les correspondances entre différents modes de transport.Le développement de la liaison Furnes-Dunkerque requiert une revalorisation de la liaison existante.**Long terme**Le développement des autres liaisons transfrontalières se fera plutôt à long terme vu le nombre d’obstacles à surmonter à cet effet. Liaisons améliorées de la région du Westhoek vers les villes flamandes environnantes.  |
| Infrastructure cycliste | Il est nécessaire d’investir en permanence dans des pistes cyclables fonctionnelles et dans l’accommodation pour les cyclistes.  |
| Transport complémentaire par des bénévoles | **Court terme**Reconnaissance/agrément de et appui au transport par des bénévoles en tant que complément à toutes les autres formes de transport. Mettre sur pied un groupe de concertation entre les différentes organisations proposant le transport par des bénévoles.  |
| Voitures électriques ou au gaz naturel | Une station-service proposant du gaz naturel étant présent à Ypres, il peut être envisagé d’investir dans des voitures roulant au gaz naturel pour Ypres et les environs. L’investissement peut être fourni par les communes ou par les particuliers.  |
| Vélos et scooters électriques | Il serait utile que les communes tentent d’augmenter le nombre de bornes de rechargement de concert avec les établissements de l’horeca. Tout le monde y gagne, car le client qui attend va généralement consommer, ce qui crée une nouvelle forme de tourisme.  |
| Voitures À Plusieurs | / |
| Autopartage | **Court terme**La promotion des projets d’autopartage peut être intéressante pour la région en vue de réduire le nombre de deuxième ou troisième voitures au sein des ménages. Des initiatives individuelles d’habitants en matière de projets d’autopartage peuvent être encouragées et renvoyées à l’asbl Autopia. Les centres plus grands qui projettent de développer un quartier durable peuvent investir dans l’équipement de véhicules Cambio. Des personnes intéressées par la vie dans un quartier durable, réfléchiront également à des alternatives pour leurs déplacements. Nous pensons dans un premier temps aux lieux suivants pour Cambio: Ypres : * Quartier durable De Vloei
* Alentours de la gare

Furnes :* Quartier durable Suikerfabriek
* Alentours de la gare

L’intérêt des habitants actuels des deux villes vis-à-vis d’un projet d’autopartage peut également être sondé. Les communes pourraient éventuellement utiliser la ou les voitures Cambio comme véhicule de service. Cela permet d’engager leur utilisation pendant les heures de travail. **Long terme** Dans une phase ultérieure, l’offre peut être élargie dans les villes mais également dans d’autres centres plus petits, à proximité des nœuds de correspondances des transports en commun (comme à Dixmude ou à Poperinge).  |
| Points vélo  | **Court terme**Il est proposé de réaliser au moins deux points vélo dans la région. Le point vélo à Ypres sera réalisé à court terme. Il serait judicieux de créer également un point vélo dans le nord du Westhoek (p.ex. à la gare de Coxyde). Ces points vélo peuvent assurer l’entretien du stationnement pour vélos, la réparation de vélos pour permettre au cycliste de rentrer chez lui. La voiture Cambio, les vélos partages et d’autres services (pompes, graver) peuvent également être entretenu dans ce point.Le Point vélo Ypres pourrait également proposer une offre dans le cadre de la commémoration de la Première Guerre mondiale, comme des vélos partagés ou des arrangements vélo à partir du centre d’Ypres.**Long terme**Ces deux points vélo peuvent faire fonction de « points vélo satellites » sud et nord pour l’ensemble de la région pour la location de vélos et l’entretien de parkings à vélos dans les gares proches de Poperinge, Furnes, Dixmude et Kortemark.  |
| Blue-bikes  | **Court terme**Commencer à court terme à proposer cette offre dans les gares principales comme Ypres, Poperinge, Furnes, Coxyde et Dixmude.**Long terme**Dès que ce sera opérationnel dans quelques grandes gares, d’autres endroits représentant un nœud de correspondances important pourront également être équipé de ce type de vélos partagés. Pensons par exemple à d’autres gares (p.ex. Kortemark), les arrêts principaux des transports en commun sur la ligne du bus rapide entre Furnes et Ypres, l’héliport.Il doit être étudié s’il serait possible de déposer les vélos partagés dans une gare/à une halte au choix. Cela représenterait une plus-value importante pour l’utilisation des vélos dans la région.  |
| Vélos de location touristes | En raison du coût de base élevé, il serait probablement plus intéressant d’opter pour un système de vélos partagés du secteur public. C’est pourquoi il est proposé d’opter plutôt pour un investissement conjoint dans les vélos partagés de Blue-bikes. Ceux-ci sont également disponibles dans d’autres gares belges aux mêmes conditions d’utilisation. Une commune ou une ville peut évidemment développer une offre, en coopération avec le secteur privé, pour la commune ou la ville en question pendant la saison touristique.  |
| Sensibilisation  | La sensibilisation est un point d’attention primordial et sera intégrée dans chaque action.  |

