

Elaboration d'un Schéma d'accessibilité et de mobilité pour la Wallonie Picarde



Rapport de la phase 1 – Etat des lieux

Référence : n°A406121-01

Date de version : 21/08/2007

Version : 1

Référence du document		
Nom du projet : Elaboration d'un Schéma d'accessibilité et de mobilité pour la Wallonie Picarde Référence du projet : n°A406121-01 Répertoire : S/ISLILLE/ A406121-01/Projet/Rendus Rédacteurs : V. BASTIER, L. ROUSSEAU, I. REGNIER, P. PLAK, C. PADERNA		
Version	Date de création	Envoi / Remise
0	13 juin 2007	29 juin 2007
1	21 août 2007	21 septembre 2007

1. Introduction	5
1.1. Le contexte.....	6
1.2. La mission.....	6
Objectifs de l'étude	6
Le Schéma d'Aménagement	6
1.3. La phase 1 de l'étude	6
2. Les contextes de la Wallonie Picarde	7
2.1. Situation géographique du territoire	8
Présentation de l'aire d'étude	8
Un positionnement attractif mais dépendant de logique régionale et européennes.....	9
2.2. Le territoire de la Wallonie Picarde.....	10
Un territoire varié à plusieurs axes	10
Une spécificité, l'importance des carrières	11
La part des terrains industriels située en limite de frontière	11
3. Le contexte institutionnel et la politique européenne	12
3.1. Le contexte institutionnel	13
Les intercommunales de développement économique	13
3.2. La politique européenne des transports	14
Le livre blanc des transports.....	14
La révision du livre blanc à miparcours	14
La libéralisation du ciel	14
Les « trois paquets » ferroviaire	14
L'arrêt Altmark Trans	15
Des impacts sociaux pour le transport routier	15
En attendant le livre vert... ..	15
4. Les données socio-économiques	16
4.1. Caractéristiques de la population.....	17
La population au niveau national	17
Evolution de la population pour la Wallonie Picarde	18
Evolution de l'âge moyen de la population	18
Evolution de l'âge moyen de la population	19
Population par secteur statistique	20
Profil économique des habitants	21
4.2. L'emploi.....	22
La dynamique des entreprises et l'évolution du nombre d'emplois	23
La structure de l'emploi	24
La population active et le chômage	25
Les autres pôles générateurs	30
4.3. L'enseignement	31
L'offre.....	31
Le profil.....	31
4.4. La fonction commerciale.....	32
4.5. Le tourisme	33
Introduction.....	33

Une ville d'histoire, Tournai	33
Un véritable patrimoine paysager.....	33
Un véritable patrimoine paysager.....	34
Des sites touristiques majeurs	35
4.6. La mobilité des habitants.....	38
Les déplacements Domicile-Travail.....	38
Les travailleurs frontaliers franco-belges.....	38
Les travailleurs frontaliers franco-belges.....	39
Enquête déplacements transfrontalière Lille-Tournai-Mouscron	41
Zoom sur la mobilité dans le Pays des Collines.....	42
5. L'état des lieux des infrastructures	44
5.1. Le réseau routier.....	45
Le maillage	45
Les volumes de trafics.....	46
L'utilisation des axes routiers et les dysfonctionnements majeurs	49
Les projets routiers.....	50
Les projets routiers.....	51
5.2. Le réseau ferroviaire.....	52
Les lignes ferroviaires	52
Le détail des lignes.....	53
Les aspects techniques du réseau	55
Les liaisons vers la France	56
5.3. Le réseau aéroportuaire	57
5.4. Le réseau fluvial.....	58
Le réseau	58
Les getionnaires	58
Le projet Seine-Nord-Europe.....	60
Le canal de l'Espierre.....	60
5.5. Les modes doux.....	61
Les sentiers piétons du Tournaisis	61
Le réseau vélo	64
5.6. La sécurité routière.....	67
Répartition temporelle	67
Répartition des victimes	67
Localisation des accidents	67
Localisation des accidents	68
6. Les transports publics	69
6.1. Le train.....	70
L'offre de services	70
La demande.....	73
6.2. Le transport public routier	74
Description générale du réseau	74
Fréquence des lignes	75
Correspondances bus-bus	75
Les services scolaires	75
Les arrêts	75
La demande.....	76
7. Le transport de marchandises	77
7.1. Les mutations envisagées	78

7.2. Les flux80

7.3. Le transport par voie routière81

 Un transport marqué par l'international81

7.4. Les échanges routiers régionaux82

7.5. L'offre ferroviaire.....83

7.6. Le transport par voie fluviale.....84

7.7. Les plates formes logistiques85

1. Introduction

1.1. Le contexte

La Wallonie picarde est un territoire situé au cœur de l'Ouest de l'Europe, entre le bassin parisien, l'Angleterre et le Bénelux. Plus localement, elle est la charnière entre le Nord de la France, la Flandre et la Wallonie.

Dès lors la politique des transports et ses conditions d'accessibilité représente un enjeu fondamental pour le développement de la Wallonie picarde.

Cet enjeu est à double dimension :

- Enjeu « vers l'extérieur », car il importe de poursuivre le désenclavement régional pour rendre la Région facilement accessible à l'échelle européenne ;
- Enjeu interne car il y a, au sein de la Wallonie picarde, une forte dichotomie entre les différents territoires.

D'autre part, la Wallonie Picarde, sur le plan des transports et de la mobilité, est au centre d'un environnement institutionnel complexe rassemblant différents acteurs et notamment :

- L'Etat fédéral ;
- Les deux régions, wallonne et flamande pour les politiques des transports ;
- La Région Nord-Pas-de-Calais et le Département du Nord ;
- Les autorités organisatrices de transports à l'échelle nationale et régionale, telles que la SNCB, les TEC, De Lijn,...
- Les différentes communes et intercommunales...
- ...

La Région wallonne, en collaboration avec les Intercommunales IDETA et IEG, engage donc une démarche visant à élaborer **un Schéma d'Accessibilité et de Mobilité pour la Wallonie Picarde**, dans un souci affirmé de concertation et d'approche partenariale.

1.2. La mission

Objectifs de l'étude

L'élaboration du Schéma recouvre différents enjeux qui relèvent du **contenu de la politique transports** ainsi que de **la dynamique entre acteurs**. Egis Mobilité s'attachera à prendre finement en compte ces problématiques :

- **Des enjeux de cohérence territoriale et de cohérence des politiques thématiques** : le Schéma doit répondre à des enjeux de désenclavement infra et inter-régional. Il importe également que la politique des transports soit conçue en cohérence avec les autres domaines d'intervention de la Région et de ses partenaires : aménagement du territoire, développement économique, tourisme, formation, environnement, etc....Nous privilégierons une approche coordonnée et mettant en valeur les interfaces autour de thèmes autrefois parfois cloisonnés. Cette approche pourra s'exprimer par des stratégies transport calant mieux à une vision volontariste de l'aménagement du territoire régional.
- **Le développement durable** : Il importe d'inscrire la politique régionale dans l'enjeu de préservation de l'environnement, dans ses différentes composantes et à différentes échelles. Au-delà des simples bonnes intentions auxquelles se limite bien souvent la prise en compte du développement durable, il importera de mettre en évidence les véritables marges de manœuvre et les différences significatives entre scénarios de la politique des transports.
- **L'intermodalité** : Le développement de l'intermodalité constitue une condition fondamentale de l'efficacité des politiques de transport, que ce soit pour les marchandises ou pour les voyageurs.
- **La logistique, fonction déterminante du développement économique** : S'il a longtemps été considéré que le transport de marchandises était une activité induite et non inductrice du développement, cette époque est révolue. Aujourd'hui, les collectivités locales intègrent largement ce thème dans leurs recherches d'actions visant à dynamiser l'économie. Cette prise en compte des échanges de biens dans les politiques territoriales se justifie par la volonté :
 - D'organiser les flux de marchandises à des fins d'aménagement, d'équilibre spatial, de préservation de l'environnement ;
 - D'améliorer les conditions économiques de transport et la qualité des prestations logistiques, domaine-clé dans la performance des entreprises;
 - De fixer des professions qui sont à l'origine d'emplois de plus en plus qualifiés et diversifiés, de taxes locales intéressantes, d'arrivées de nouvelles activités.

Notons que la démarche à produire est éminemment stratégique, sachant que les relations entre territoire et logistique sont complexes et se nourrissent non seulement d'éléments à caractère cinétiques (les flux) et statiques (les installations), mais aussi d'engagements fonctionnels qui évoluent sans cesse sous contraintes externes et qui sont mis en place par des acteurs ayant des motivations souvent différenciées.

Le Schéma d'Aménagement

Le Schéma ne pourra être un simple document technocratique complexe à la lecture et au maniement toujours délicat, mais devra constituer :

- **Un projet stratégique et fédérateur** :
 - pour le Ministère Wallon et entre les acteurs, notamment publics ayant compétence sur le sujet,
 - pour les projets foisonnants qui émergent ou sont en cours de réalisation sur le territoire, en prenant en compte les enjeux d'accessibilité, de cohésion régionale, liés à des sous-ensembles précis, sociaux et de développement durable,
- **Un instrument de dialogue** :
 - entre les partenaires,
 - avec la population et les usagers,...
- **Un outil pour l'action** :
 - dans une logique d'efficacité à court et moyen terme,
 - dans une perspective intermédiaire à 10 ans et dans une perspective de développement durable, à 25 ans.

1.3. La phase 1 de l'étude

La démarche de l'étude s'articule en 4 phases :

- **Phase n°1 : Etat des lieux** ;
- **Phase n°2 : Analyse critique et enjeux**;
- **Phases n°3 et 4 : Réflexion prospective et propositions.**

Le présent document présente les résultats de la phase n°1.

Il se décompose en 7 chapitres principaux :

- La présentation du contexte de la Wallonie Picarde ;
- Le cadre juridique et institutionnel ;
- Les données socio-économiques ;
- L'état des lieux des infrastructures ;
- Les transports publics ;
- Le transport de marchandises ;
- Les profils d'accessibilité des zones d'activité.

2. Les contextes de la Wallonie Picarde

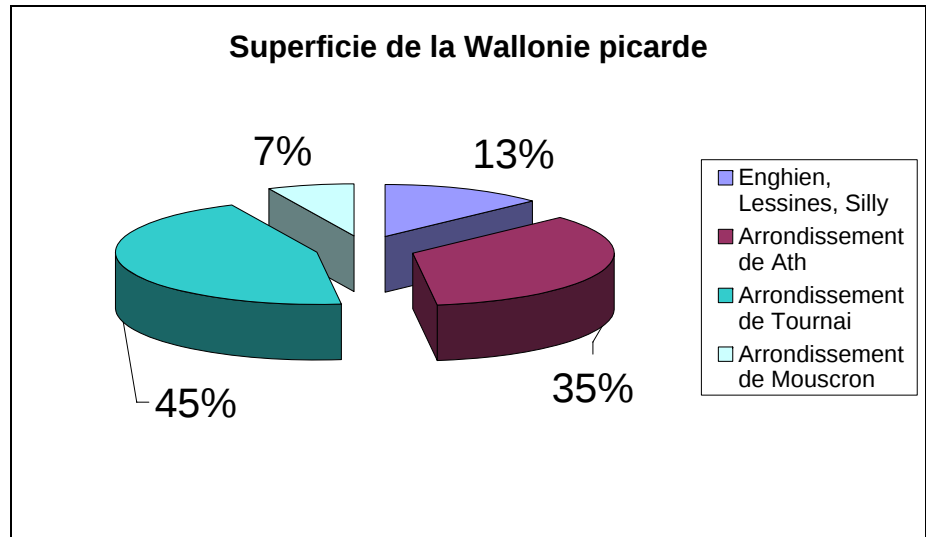
2.1. Situation géographique du territoire

Présentation de l'aire d'étude

La **Wallonie picarde** est le nom donné à la partie occidentale de la province de Hainaut.

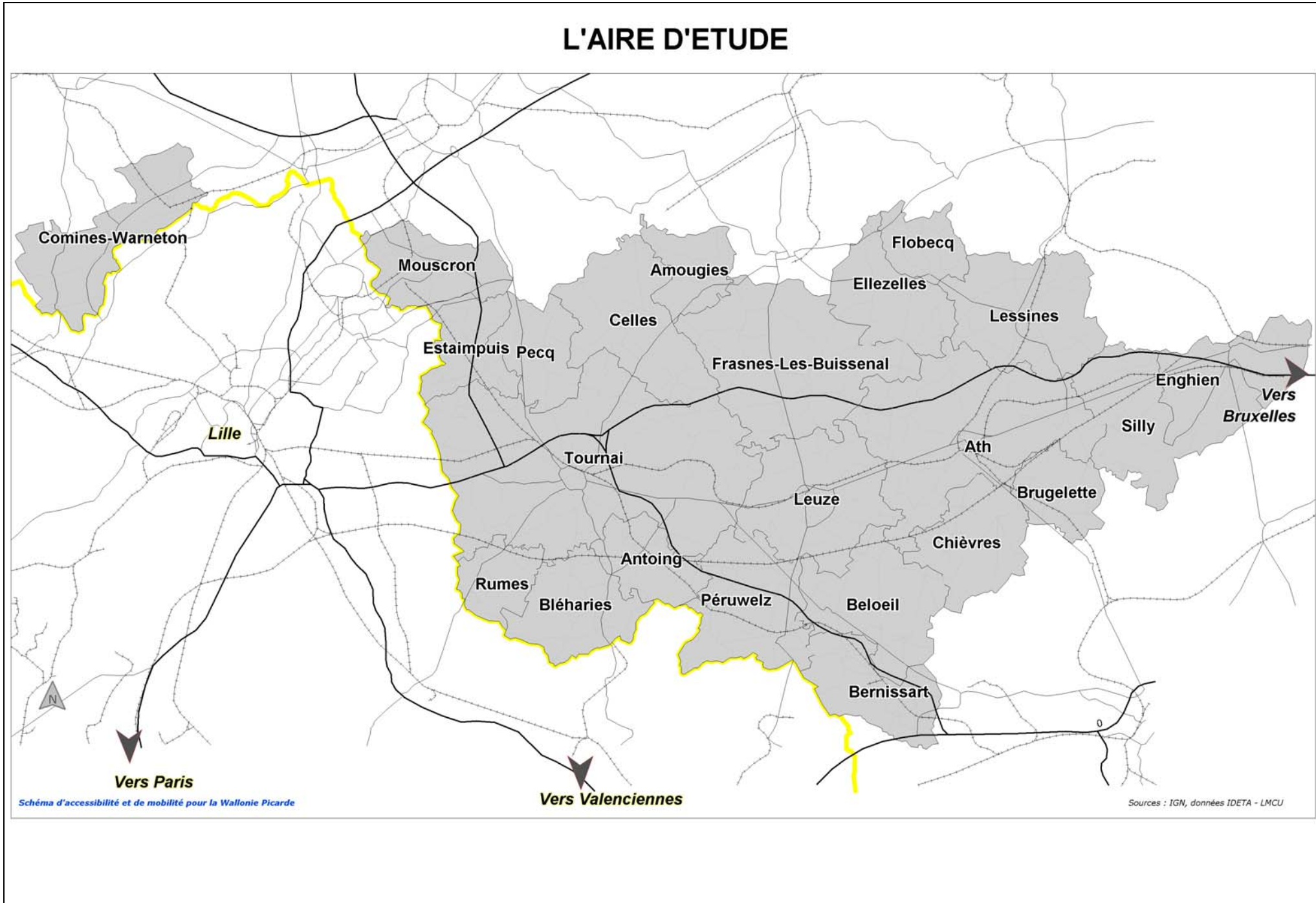
La Wallonie Picarde est composée des arrondissements administratifs de Tournai (10 communes), Ath (8 communes), Mouscron (2 communes) ainsi que les entités de Lessines, Enghien et Silly.

Plus exactement, on y trouve les communes suivantes : Antoing, Celles, Estaimpuis, Pecq, Péruwelz, Rumes, Tournai, Brunehaut, Leuze-en-Hainaut, Mont-de-l'enclus, Ath, Beloeil, Bernissart, Brugelette, Chièvres, Ellezelles, Flobecq, Frasnes-Les-Buissenal, Mouscron, Comines-Warнетon, Silly, et Enghien.



Source : CSEF.

Constituant un espace intermédiaire entre deux métropoles européennes, Lille et Bruxelles, la Wallonie Picarde est polarisée à l'Ouest autour d'une ville moyenne Tournai, commune de près de 70 000 habitants, et de deux villes faisant partie de la conurbation transfrontalière lilloise, Mouscron et Comines-Warнетon. A l'Est, c'est un espace toujours très « dégagé », avec d'autres petites villes, de taille plus modeste (Ath, Leuze, Beloeil, Lessines, Enghien) sous l'influence de l'aire métropolitaine bruxelloise.



Un positionnement attractif mais dépendant de logique régionale et européennes

La Wallonie Picarde se localise au sein d'un des plus gros bassins de population de l'Europe.

En reprenant le concept de la célèbre « banane bleue », la région est au cœur de l'axe des zones à fortes activités qui relie les Pays-Bas au bassin parisien. Mais en examinant les différents réseaux, on constate qu'ils sont souvent tangents au territoire de la Wallonie Picarde.

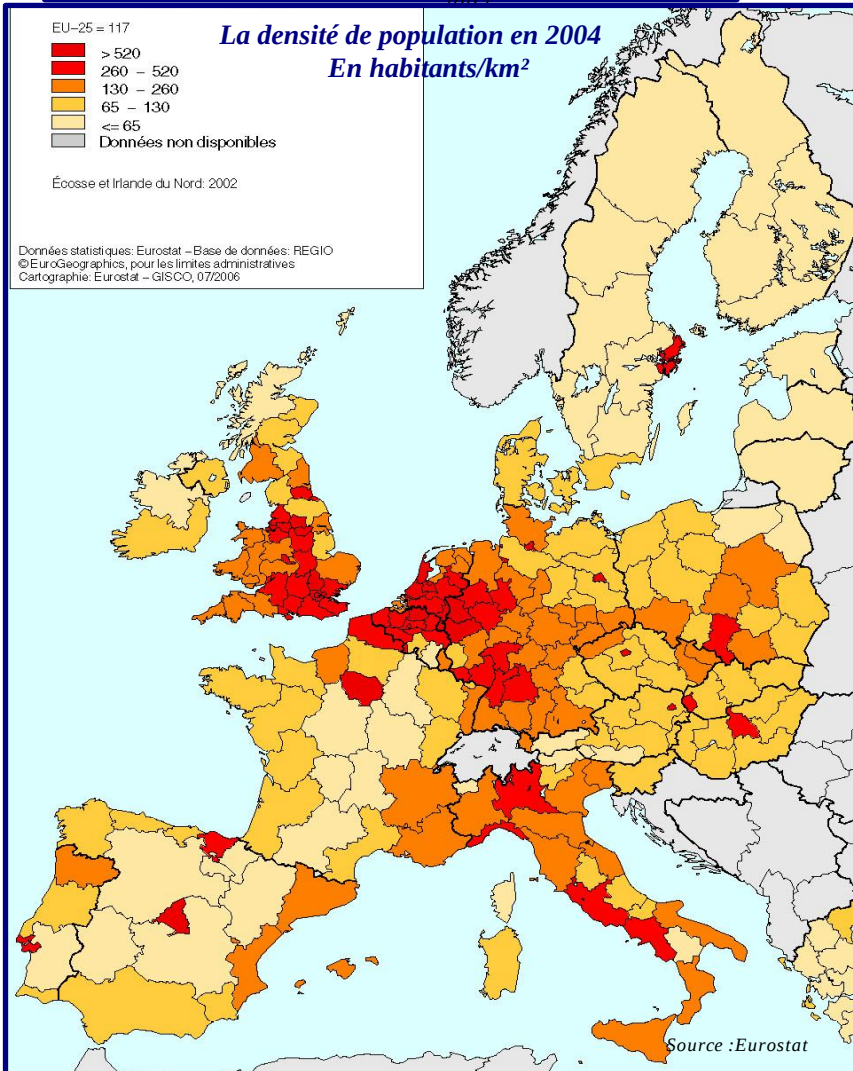
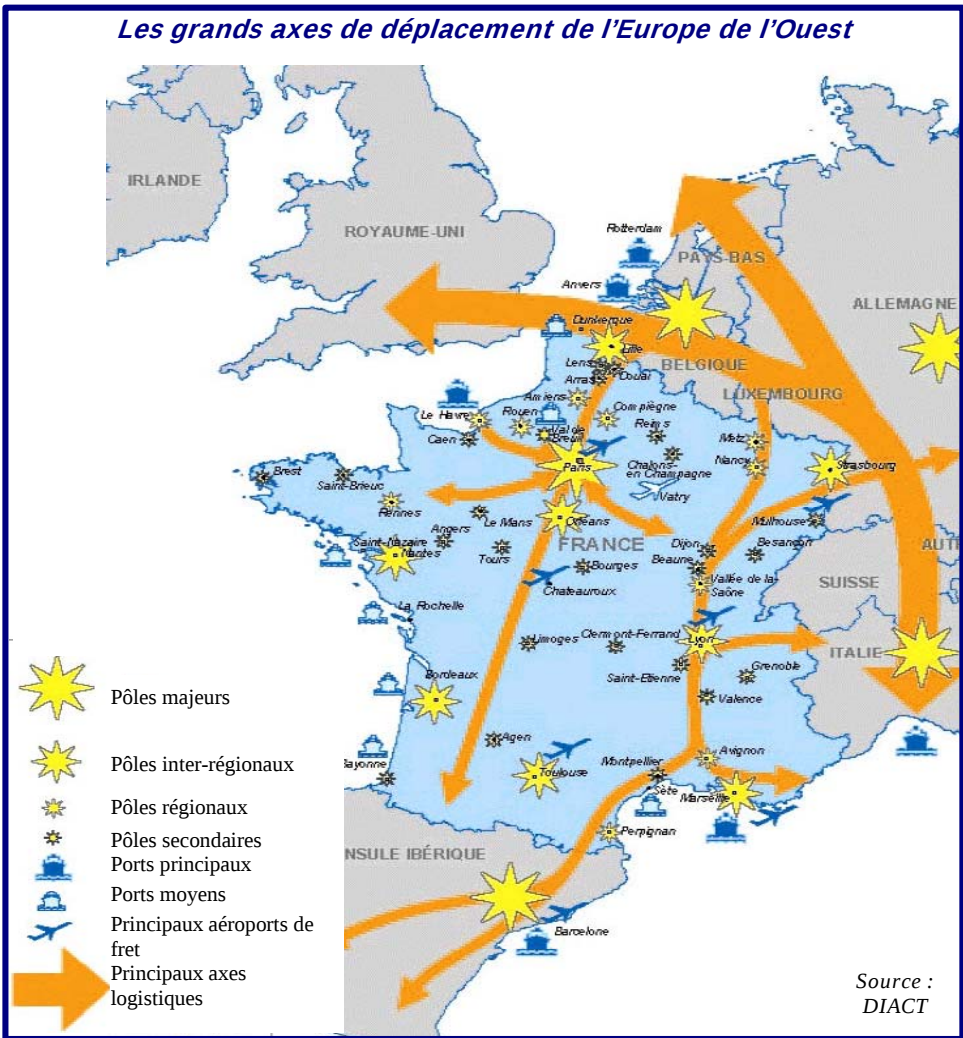
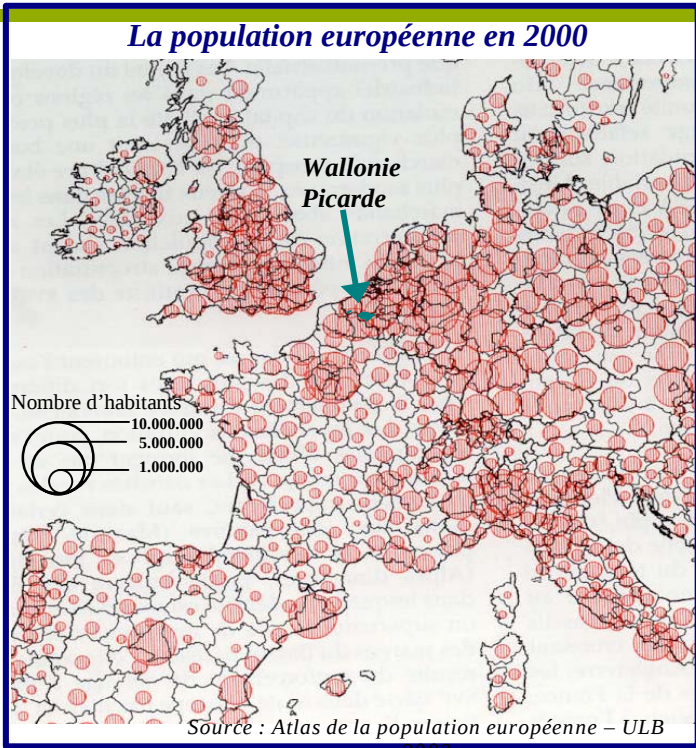
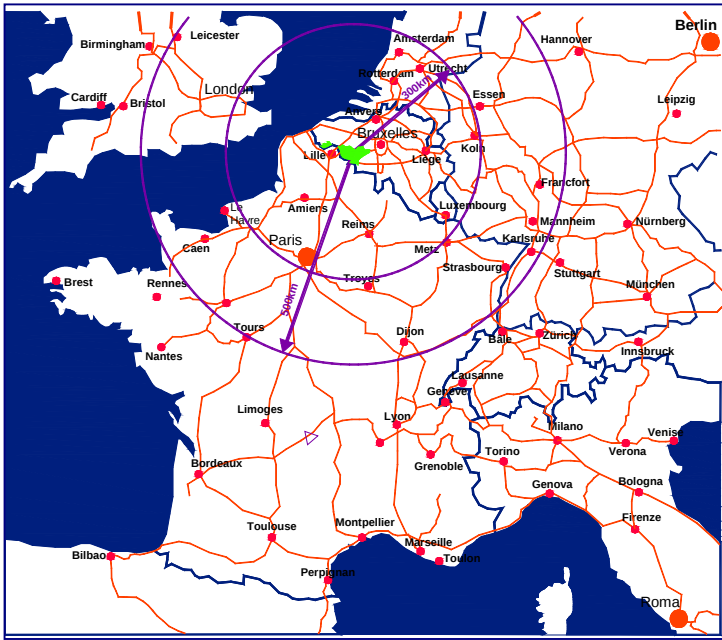
En réalité, elle se situe à la charnière des deux grands couloirs de transports à l'échelle européenne, l'axe Londres – Europe de l'Est et Pays-Bas – Paris -Espagne.

La volonté exprimée par de nombreux acteurs régionaux de placer la Wallonie Picarde comme un point d'articulation des flux pour en tirer un bénéfice économique interroge sur la capacité de la région à fixer des entreprises du secteur de la logistique.

Pour une telle analyse, deux catégories d'investisseurs potentiels sont à prendre en considération :

- ceux qui "traitent" des marchandises consommées ou produites en grande partie dans la région (ou dans sa périphérie immédiate). L'intérêt d'une localisation en région est certain, cela permet de limiter les parcours générateurs de coûts et nuisances (recherche du barycentre) ; il faut donc s'assurer d'une offre correspondant aux besoins. Dans ce cas, à l'évidence la dissémination des structures d'accueil garantit une disponibilité foncière là où la demande se manifeste (il reste à s'assurer que les critères d'accessibilité, de main d'œuvre sont en adéquation avec les recherches) ;
- ceux qui s'inscrivent dans des schémas géographiques beaucoup plus larges et sont intéressés par une situation permettant de diffuser sur une vaste zone (qui dépasse souvent le cadre des frontières nationales). Les avantages sont ici liés à la création d'emplois et à l'effet d'entraînement (la présence d'opérateurs de premier niveau peut conduire à la venue de chargeurs qui sont certains de trouver des professionnels prenant en charge leur logistique). Les conditions à remplir vont bien au-delà du foncier, elles impliquent outre la présence du personnel souhaité, des services (à l'homme, à la machine, à l'entreprise) et un système de transport performant (basé notamment sur le fer et la voie d'eau).

C'est cette dernière catégorie de professionnels qui est l'enjeu d'une politique offensive.



2.2. Le territoire de la Wallonie Picarde

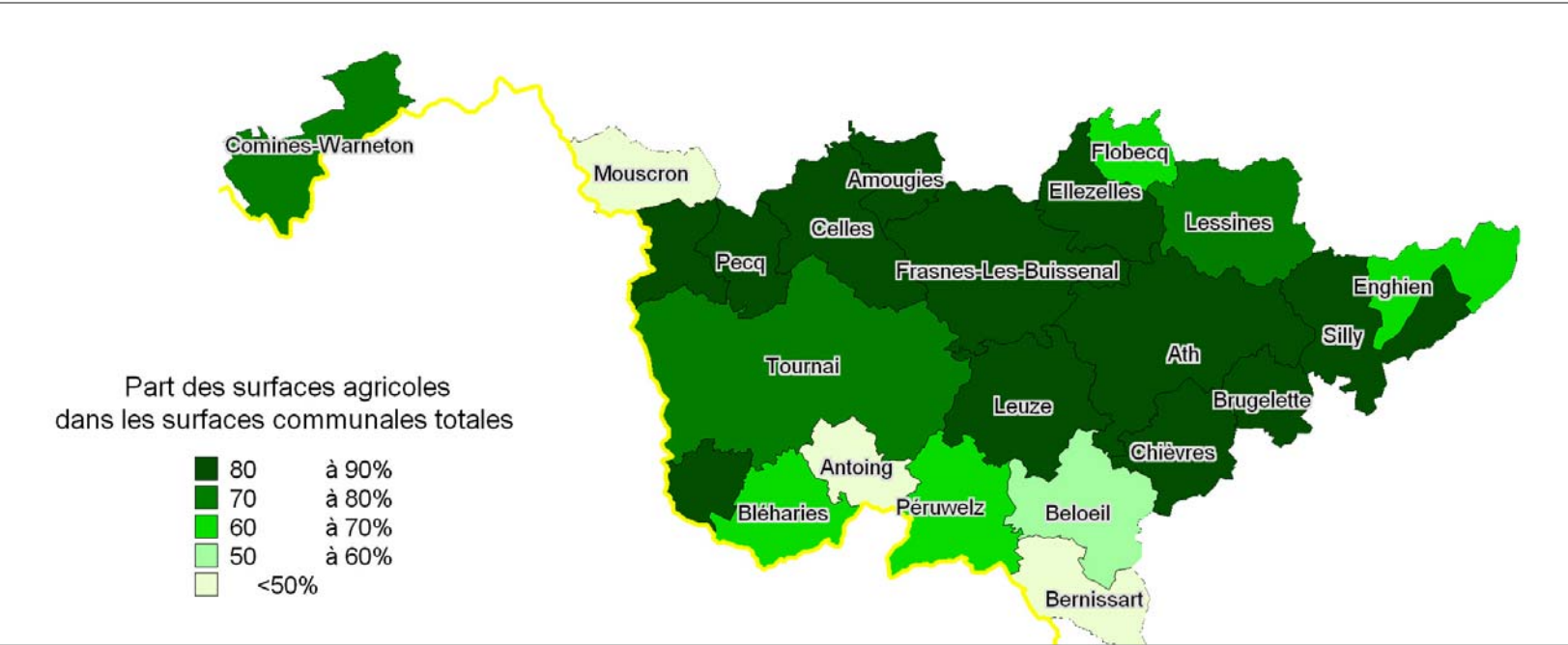
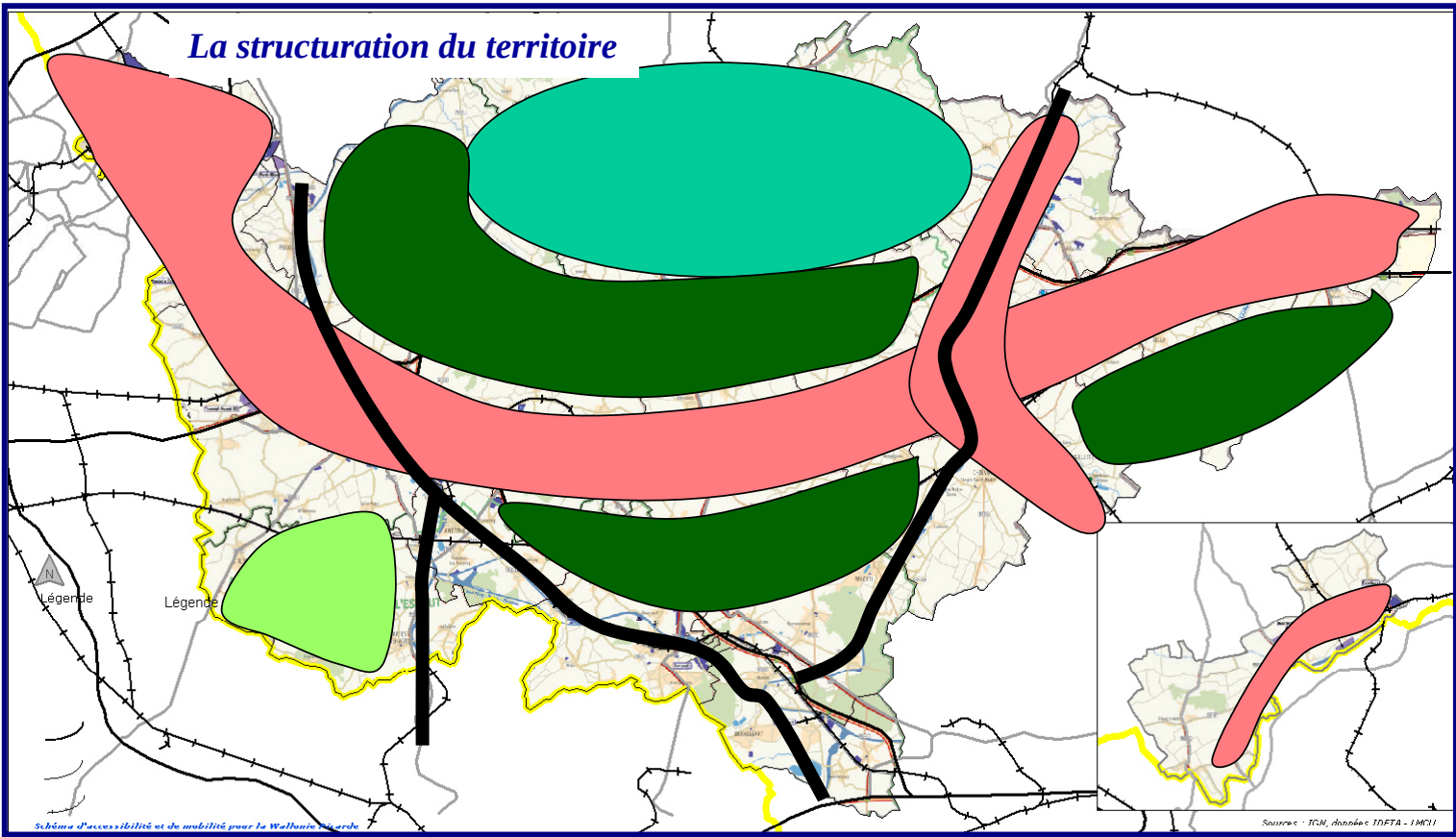
Un territoire varié à plusieurs axes

De manière global, la Wallonie Picarde est un territoire à **forte connotation rurale**, avec près des trois quart des surfaces qui sont encore affectées à l'agriculture.

L'occupation du sol en 2005			
Répartition des surfaces en %	Wallonie Picarde	Hainaut	Wallonie
Surface agricole	74,0%	66,0%	53,9%
Bois	7,8%	12,8%	29,5%
Terrains construis	16,5%	18,0%	13,6%
dont			
terrains résidentiels	6,7%	7,5%	5,1%
terrains industriel	1,5%	1,7%	0,9%
terrains commerciaux	0,4%	0,5%	0,3%
carrière-puits	0,2%	0,2%	0,1%
Infrastructure des transports et communication	6,0%	6,3%	5,3%

Les différents axes de voirie segmentent le territoire en plusieurs zones rurales à configuration différentes :

- Au Nord, le pays des Collines où se marque un relief plus accentué que le reste de la région ;
- Au Sud-Ouest, une zone agricole à haute valeur ajouté où se localisent de nombreux pépiniériste ;
- Des zones boisée sur Beloeil – Bernissart ;
- De part et d'autre de la N7 des zones d'agriculture intensive.



Les infrastructures de transport occupe 6% du territoire, soit un plus que la moyenne wallonne.

Le territoires se structurent en plusieurs axes qui délimitent un zonage spécifique :

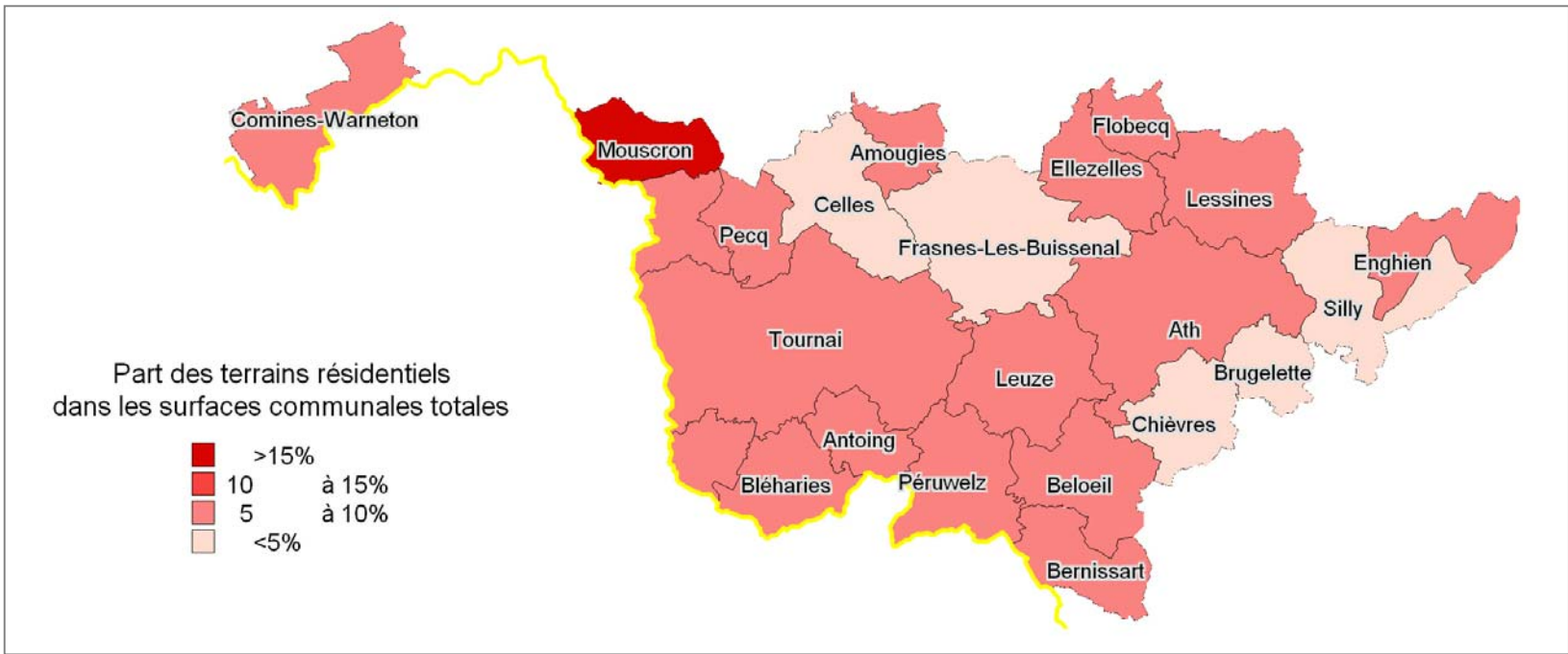
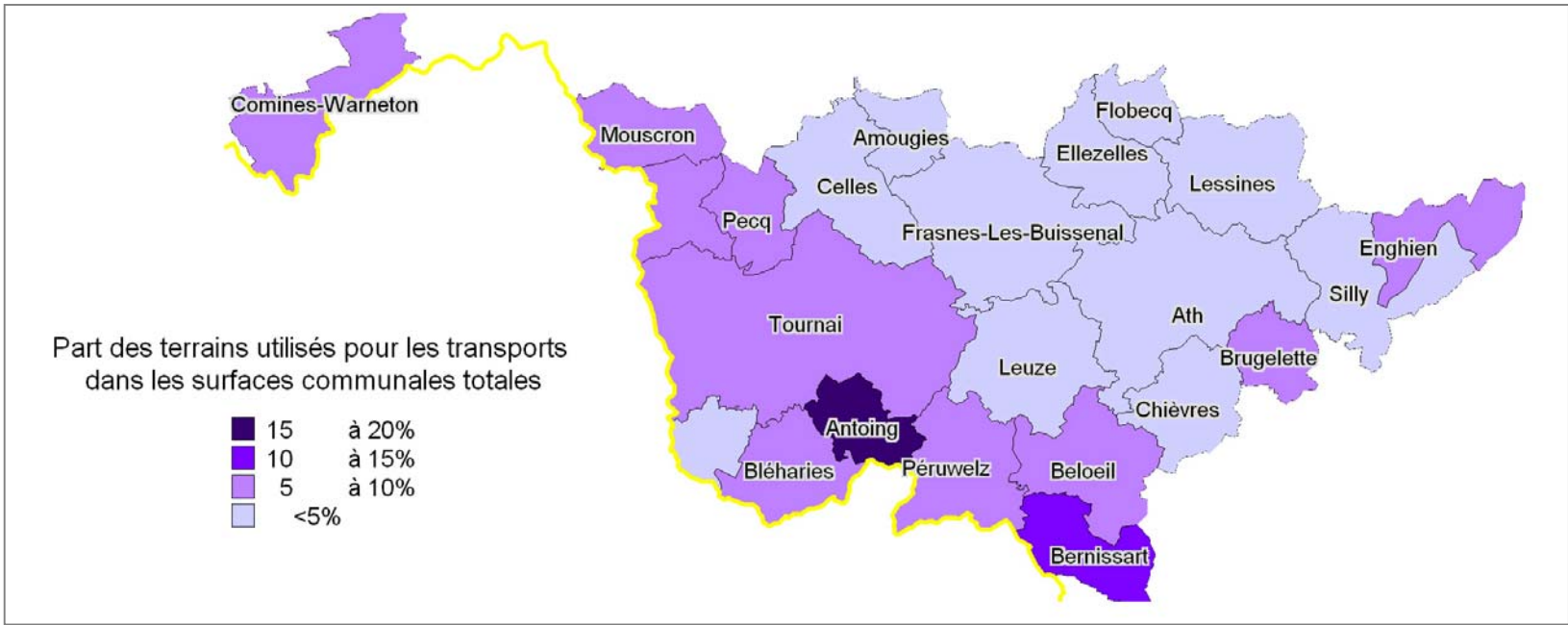
- la colonne vertébrale de la Wallonie Picarde est un axe qui va de Mouscron à Enghien, suivant l'itinéraire de la N7, lien historique entre Lille et Bruxelles. Cet axe reprend les pôles urbains les plus importants et les principales zones d'activités.
- Un axe secondaire, d'orientation Nord – Sud, se localise entre Lessines, Ath et Brugelette (Mons en Réalité)
- Les axes fluviaux (Escaut, Dendre, Canal)qui croisent les deux axes précédents.

Une spécificité, l'importance des carrières

Une des spécifiés de la région est la présence sur plusieurs sites différents de nombreuses carrières. Ces éléments façonnent les paysages aux abords de Lessines et d'Antoing

La part des terrains industriels située en limite de frontière

Enfin, les terrains industriels se situent généralement près de la frontière franco-belge. Les parts des terrains industriels par rapport aux surfaces des communes totales sont les plus importantes sur Mouscron d'abord (part supérieure à 8%), puis sur Tournai et Antoing.



3. Le contexte institutionnel et la politique européenne

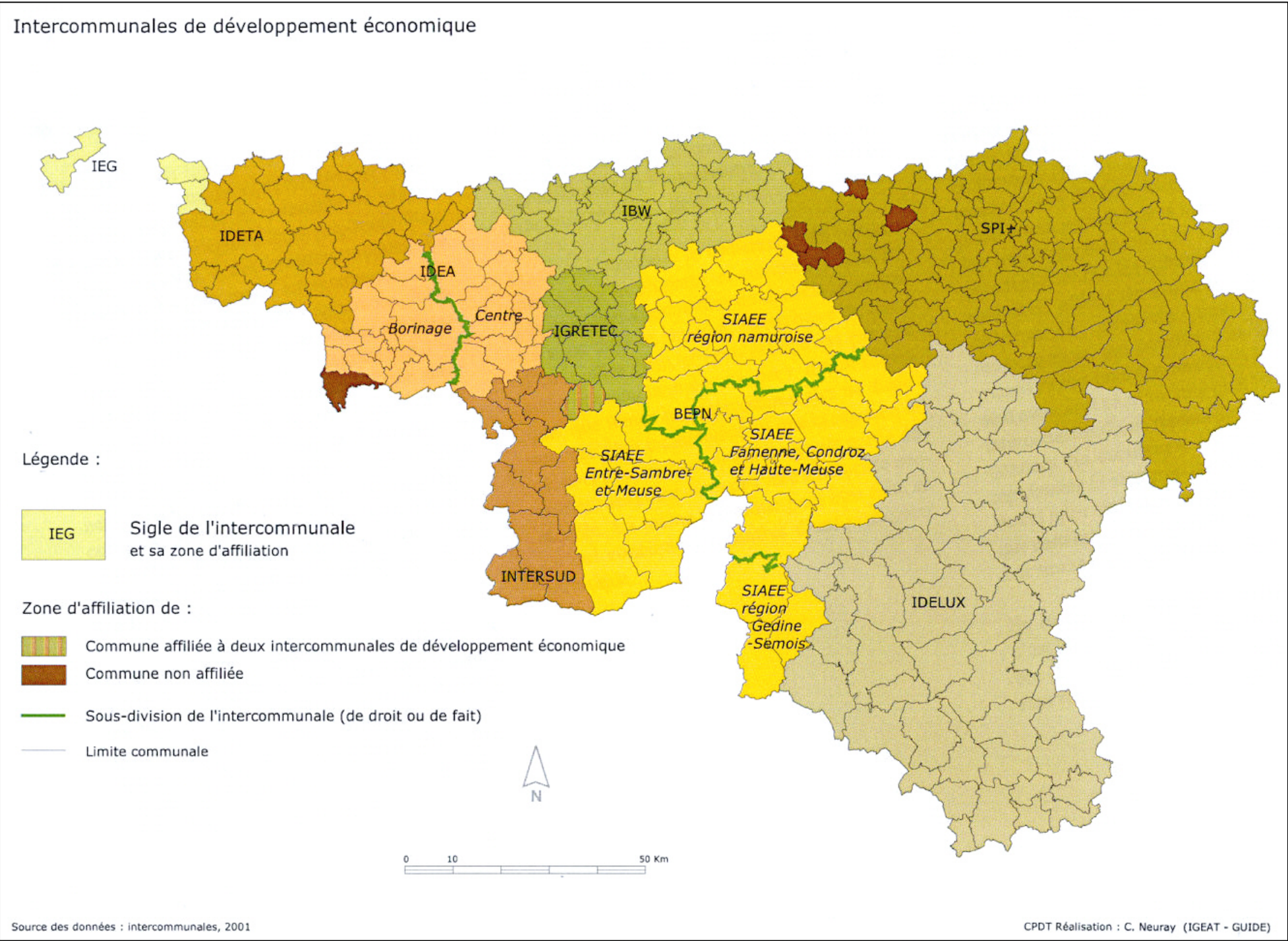
3.1. Le contexte institutionnel

Les intercommunales de développement économique

La Wallonie Picarde a cette particularité d'être concernée par 2 intercommunales de développement économique :

- La première qu'est l'IEG (Intercommunale d'Etude et de Gestion) ;
- La seconde qu'est l>IDETA (Intercommunale de développement économique de Tournai, Ath et environs).

Les intercommunales de développement économique et d'aménagement du territoire jouent un rôle important dans le développement des territoires qu'elles couvrent. Si elles sont spécifiquement orientées vers le secteur économique et la gestion de parcs d'entreprises et/ ou d'industries, certaines des intercommunalités belges sont à la base de projets stratégiques plus globaux et c'est le cas pour l>IDETA et l'IEG. Ces deux intercommunalités sont également porteuses de la coopération transfrontalière pour l'aire métropolitaine autour de Lille.



3.2. La politique européenne des transports

Depuis le début des années 90, les grands chantiers de la Communauté Européenne sont la création d'un marché intérieur et l'ouverture des différents marchés sectoriels à la concurrence.

Le livre blanc des transports

Le Livre Blanc sur « la politique européenne des transports à l'horizon 2010 », adopté par la Commission Européenne le 12 septembre 2001, définit le cadre général des actions de l'Union Européenne en matière de transports.

Il s'inscrit dans la stratégie d'un découplage de la croissance de la mobilité et de la croissance économique sans restreindre la mobilité des personnes et des biens.

A cette fin, il préconise un **rééquilibrage modal** au travers d'une série de mesures qui allient la tarification, la revitalisation des modes de transports alternatifs à la route et des investissements ciblés dans le réseau transeuropéen.

Il propose, d'ici 2010, une politique qualifiée de volontariste pour infléchir, dans le respect du libre choix de l'usager, la tendance du marché en faveur des **modes de transports les plus sûrs et les plus respectueux de l'environnement**

Les objectifs et mesures concrètes jugées prioritaires

Cette politique volontariste a centré son action sur un petit nombre d'objectifs et de priorités de mise en œuvre. Cette action pourrait être ciblée sur cinq priorités concernant respectivement :

- Le **développement et l'harmonisation des réglementations sociales**, particulièrement dans le transport routier et dans le transport maritime.
- L'**amélioration de la sécurité de chaque mode** et le renforcement du rôle des modes les plus sûrs.
- La mise en place d'une **tarification équitable et efficace**.
- L'amélioration de l'**efficacité du transport de fret ferroviaire**, via la mise à disposition d'infrastructures performantes et interopérables sur les longues distances, là où se développe la croissance du fret à l'échelle européenne.
- L'implication de la Communauté dans l'**organisation des corridors de transport** qui drainent les grands flux d'échanges internationaux, dans le cadre de la révision du Réseau Transeuropéen de transport (RTE-T). Cette révision, effectuée en 2004, prend désormais mieux en compte les potentialités du transport maritime (autoroutes de la mer) et fluvial.



La révision du livre blanc à miparcours

Le 22 juin 2006, la Commission a présenté une révision du livre blanc sur les transports. Cette révision, qui émet le constat de difficultés à atteindre les objectifs du Livre Blanc de 2001, marque un retour en arrière avec des buts beaucoup moins volontaristes.

Désormais, les 4 priorités sont les suivantes :

- Découpler la croissance économique de ses conséquences négatives (la croissance des transports n'est plus remise en cause)
- Promouvoir la « co-modalité » et l' « optimisation » des modes de transport, plutôt que de favoriser le transfert modal
- Renforcer l'efficacité énergétique dans le domaine des transports
- Elargir le champ d'action des politiques de transports (développement d'initiatives dans les domaines des transports urbains, de la logistique, etc.)

Ces nouveaux objectifs relativisent la place du ferroviaire dans la politique européenne.

Depuis plusieurs années, conformément au Livre Blanc, la Commission européenne a fait de la revitalisation du ferroviaire l'une de ses priorités. Aujourd'hui, 80 % des projets prioritaires d'infrastructures de transport sont ainsi des projets ferroviaires. Toutefois, cette politique de soutien du secteur ferroviaire et des modes de transports les moins polluants est aujourd'hui fortement contestée. De fait, si des progrès ont été réalisés depuis 2001 en termes de sécurité des usagers et de droit des passagers aériens, peu d'avancées significatives sont à noter pour le rééquilibrage des transports, la suppression des goulets d'étranglement ou la maîtrise de la croissance des transports. Au contraire, le transport par route reste de loin le principal moyen de transport et les déséquilibres se sont accrus. Pourtant, la révision à mi parcours effectuée en 2006 par la Commission n'a pas eu pour but de renforcer le caractère durable des politiques de transport, mais de rééquilibrer la politique de transports en prenant davantage en compte les objectifs économiques. Le concept de « transfert modal », s'il n'est pas abandonné formellement, est détrôné par celui de « co-modalité », qui revient à promouvoir tous les modes de transport (y compris la route...), et non plus uniquement les moins polluants. La politique européenne des transports a donc atténué récemment une partie de ses ambitions

La libéralisation du ciel

Le transport aérien a connu une croissance importante à la fin des années 90. Cette augmentation de trafic a provoqué de gros problèmes de congestion et des retards récurrents.

Ces dysfonctionnements étaient induits par la fragmentation des services de contrôle de l'espace aérien. Cette configuration générait des surcoûts, des difficultés d'interconnexion et d'interopérabilité ainsi que des efforts constants d'harmonisation. Cette inadéquation et ces sous-capacités du système de contrôle du trafic aérien handicapaient le développement optimal et efficace du marché du transport aérien. Dès lors il était nécessaire de bâtir un ciel unique européen. Cette action consistait à revoir l'architecture du système européen de contrôle aérien afin de répondre aux besoins futurs en termes de capacité et de sécurité. Pour réaliser cet objectif, un nouveau cadre institutionnel ainsi que de nouvelles procédures de travail devaient être mis en place. C'est chose faite fin 2004.,

Les « trois paquets » ferroviaire

Le livre Blanc a défini un cadre de régulation européenne pour le transport ferroviaire afin de redonner au secteur une attractivité qu'il a perdue progressivement. En 30 ans la part de marché du rail dans le transport de marchandise est passée de 21% à 8%, alors que le volume de marchandises transportées en Europe augmentait de façon spectaculaire. Une des raisons de ce déclin est la vitesse moyenne commerciale (18km/h) du rail par rapport à ses concurrents, induite par la relève des équipes de conduite aux frontières, le changement de locomotives sur un même trajet, les informations qui circulent mal entre les opérateurs,... Aux Etats-Unis, le transport ferroviaire de marchandises a repris 40% du fret total.

C'est dans ce contexte que la CE a défini sa politique ferroviaire en la segmentant en trois volets:

1. L'ouverture pour le transport de marchandises
 - 15/03/2003 : ouverture du marché pour les transports internationaux de marchandises sur les grandes lignes
 - 1/01/2006 : sur l'ensemble du réseau ferroviaire
2. Ouverture des marchés nationaux au 1er janvier 2007 au plus tard, les entreprises ferroviaires se voient accorder un droit d'accès, à des conditions équitables, aux infrastructures de tous les États membres aux fins de l'exploitation de tout type de services de fret ferroviaire.
3. Ouverture progressive du marché du transport voyageurs

Pour ce troisième volet, présenté en mars 2004, la Commission propose une ouverture progressive du marché.

Après plusieurs débats au sein des Etats membres, les ministres européens sont parvenus à un accord le 9 juin 2006 afin que le texte soit un bon équilibre entre ouverture maîtrisée et progressive à la concurrence et respect des exigences de service public. Plusieurs notions du « modèle français » se retrouvent dans ce règlement, qui reconnaît l'existence

d'obligations de service public et admet donc que les compensations financières aux opérateurs ne soient pas assimilées à des aides d'Etat, soumises à autorisation de la Commission. Et, pour la première fois dans la réglementation européenne, le texte consacre la liberté de choix des collectivités locales qui pourront opter soit pour la mise en concurrence, soit pour la gestion directe par un opérateur public interne, du type régie (mais celui-ci ne pourra plus répondre à des appels d'offres extérieurs). Mais ce règlement se limite aux transports urbains. Les AO des transports régionaux de voyageurs gardent une liberté presque totale. Les régions pourront donc conserver, si elles le souhaitent, une relation exclusive avec la SNCF, même après l'ouverture prévue des réseaux voyageurs à la concurrence en 2010.

Pour accompagner l'ouverture du transport ferroviaire, des directives communautaires prévoient de séparer clairement les activités de transport et celles de gestion de l'infrastructure.

Parallèlement, la Commission cherche à supprimer deux obstacles opérationnels à l'espace ferroviaire européen :

- La faiblesse de l'interopabilité des réseaux et des systèmes ferroviaires nationaux (systèmes d'électrification, signalisation, conditions de travail des conducteurs, écartement des voies,...)
- L'hétérogénéité des règles de circulations ferroviaires

L'émergence d'opérateurs concurrents reste toutefois fragile et la domination écrasante des entreprises historiques va nécessiter des interventions de plus en plus fortes des autorités de la concurrence dans les prochaines années.

L'arrêt Altmark Trans

Il est bon de rappeler l'arrêt de la Cour de justice des Communautés Européennes, du 24 juillet 2003, dans l'affaire Altmark Trans, car il a servi de base à la nouvelle proposition concernant les transports collectifs.

Les juges européens ont, certes, confirmé que des compensations versées en contrepartie de l'exécution d'une obligation de service public ne constituent pas des aides d'Etat et qu'elles sont, dès lors, dispensées de l'autorisation préalable de la Commission. Ils ont cependant ajouté que plusieurs conditions doivent être remplies pour répondre à cette définition. Ainsi l'obligation de service public doit avoir été clairement définie et la compensation établie de façon objective et transparente. Il doit également être démontré que la rémunération correspond bien aux coûts supportés par l'entreprise pour effectuer les prestations qui lui sont demandées. Ce prestataire ne doit en aucune manière bénéficier d'un avantage qui renforcerait sa position concurrentielle.

Des impacts sociaux pour le transport routier

Malgré les avancées, reconnues par l'ensemble des acteurs du transport, la création du marché unique européen a induit des impacts sociaux, particulièrement au niveau des transports routiers, avec pour conséquences :

une formidable concentration des entreprises, ainsi en France 10 groupes contrôlent environ la moitié du marché de la logistique (transport compris) ;

une ouverture à la concurrence internationale avec de plus en plus de mouvements qui "passent" les frontières (échanges et/ou transit) ;

des pratiques d'administration du système de transport qui se positionnent géographiquement en fonction du coût prenant en compte les règles sociales en vigueur.

Aujourd'hui, **une grande partie sur le territoire national est réalisé par des conducteurs de poids lourds immatriculés sous pavillon étranger.** On observe aussi une déconnexion toujours plus marquée entre la nationalité de la plaque d'immatriculation et celle du chauffeur (17 % des cas dont le tiers concerne les pays de l'Europe de l'Est : roumains, polonais, bulgares pour l'essentiel). Notons d'ailleurs que ce type de pratique est souvent plus marqué à l'étranger (notamment Italie, Espagne, Allemagne).

Les raisons sont essentiellement financières, dues pour grande partie à la rétribution du personnel au km parcouru avec des différences notables entre les km parcourus (temps de conduite) et surtout la rémunération (rapport de 1 à 3 – voire plus – entre un français et un ressortissant d'un pays de l'Est) pour un poste qui représente environ 30 % du coût au km (salaire + charge sociale).

En attendant le livre vert...

4. Les données socio-économiques

4.1. Caractéristiques de la population

La population au niveau national

En 2006, la Wallonie Picarde compte 321 600 habitants soit 25% de la population de la province du Hainaut et 3,1% de la population totale en Belgique.

La Wallonie Picarde se situe sur le territoire de 4 arrondissements dont la population est inférieure à la population moyenne des arrondissements de Belgique.

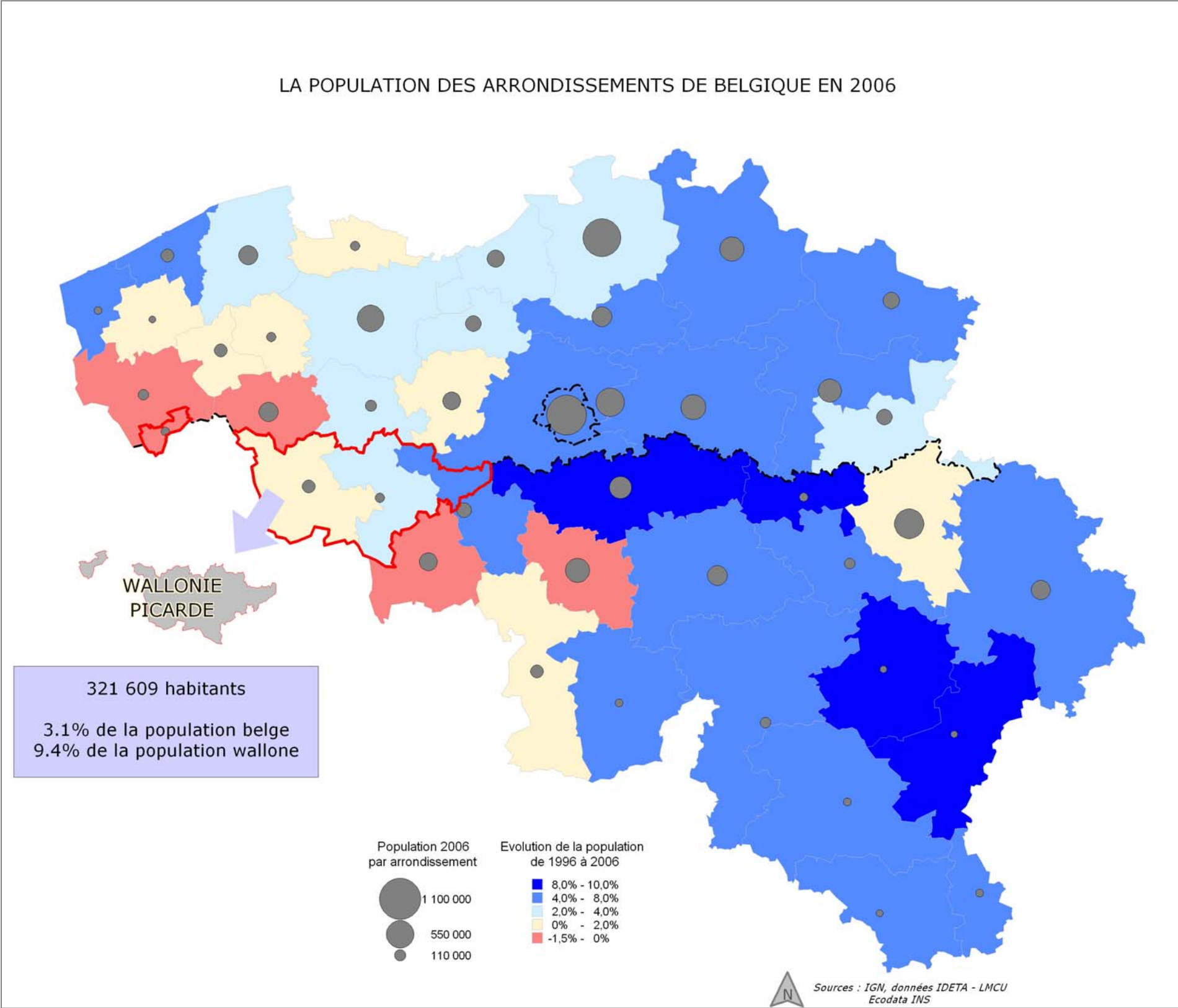
En terme d'évolution ces dix dernières années, à l'échelle du pays, les arrondissements connaissant la plus forte croissance de population se situent majoritairement à l'Est. La Wallonie picarde connaît globalement une évolution plus lente mais la croissance de la population n'est pas uniforme sur toute la zone :

- L'est de la Wallonie Picarde connaît une croissance avec des taux avoisinant les 8%
- L'ouest de la Wallonie Picarde est marquée par une stagnation de sa population (évolution de 0 à 2% sur Tournai) voire une légère baisse (évolution de -1% sur Comines-Warneton).

Population par commune recensée en 2006.

Population 2006	
Amougies	3 421
Antoing	7 549
Ath	26 799
Beloeil	13 347
Bernissart	11 458
Bléharies	7 711
Brugellette	3 284
Celles	5 440
Chièvres	6 198
Comines-Warneton	17 562
Ellezelles	5 676
Enghien	11 980
Estaimpuis	9 643
Flobecq	3 278
Frasnes-Les-Buissenal	10 967
Lessines	17 848
Leuze	13 223
Mouscron	52 825
Pecq	5 272
Péruwelz	7 487
Rumes	5 112
Silly	7 995
Tournai	67 534
Total	321 609

Source : données de population INS.be, 2006.

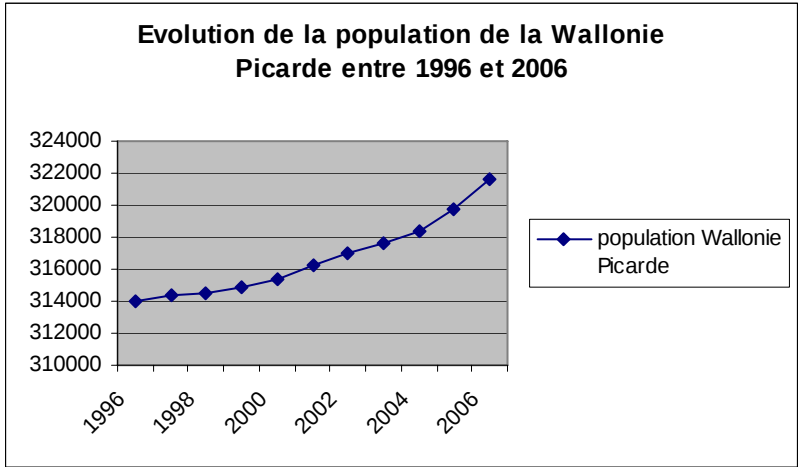


Evolution de la population pour la Wallonie Picarde

Depuis 1996, la population de la Wallonie Picarde a augmenté de manière exponentielle. Cette tendance générale cache cependant des disparités selon les communes: celles situées à l'est du territoire connaissent une croissance beaucoup plus importante qu'à l'ouest. Certaines communes comme Tournai ou Comines-Warneton ont même vu leur population diminuer depuis 1996.

Cette remarque est à mettre en parallèle avec la densité sur ces communes. On constate que les communes les plus densément peuplées se situent à l'ouest du territoire avec notamment 2 communes importantes: Tournai et Mouscron dont la densité est supérieure à 500 habitants au km².

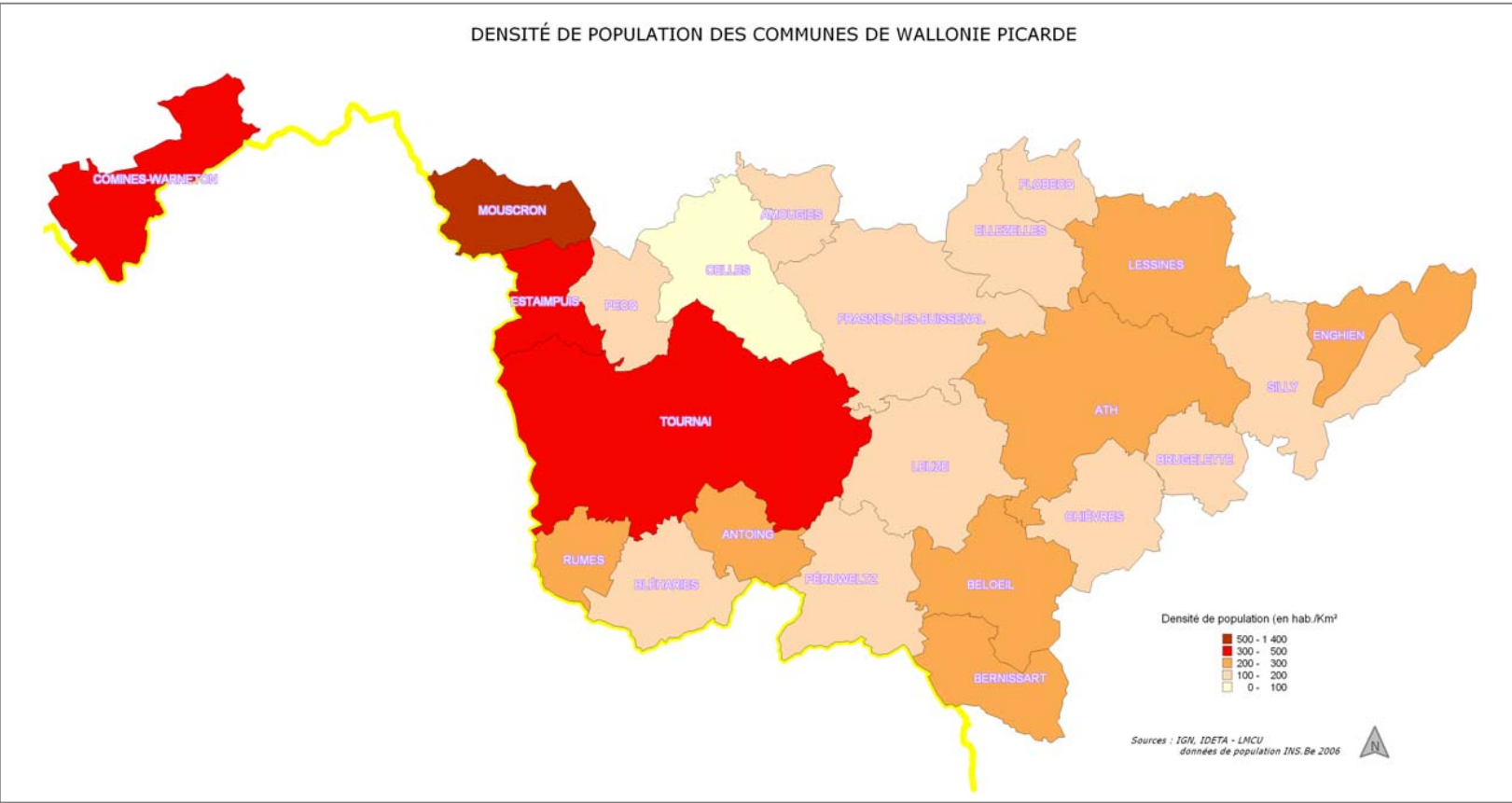
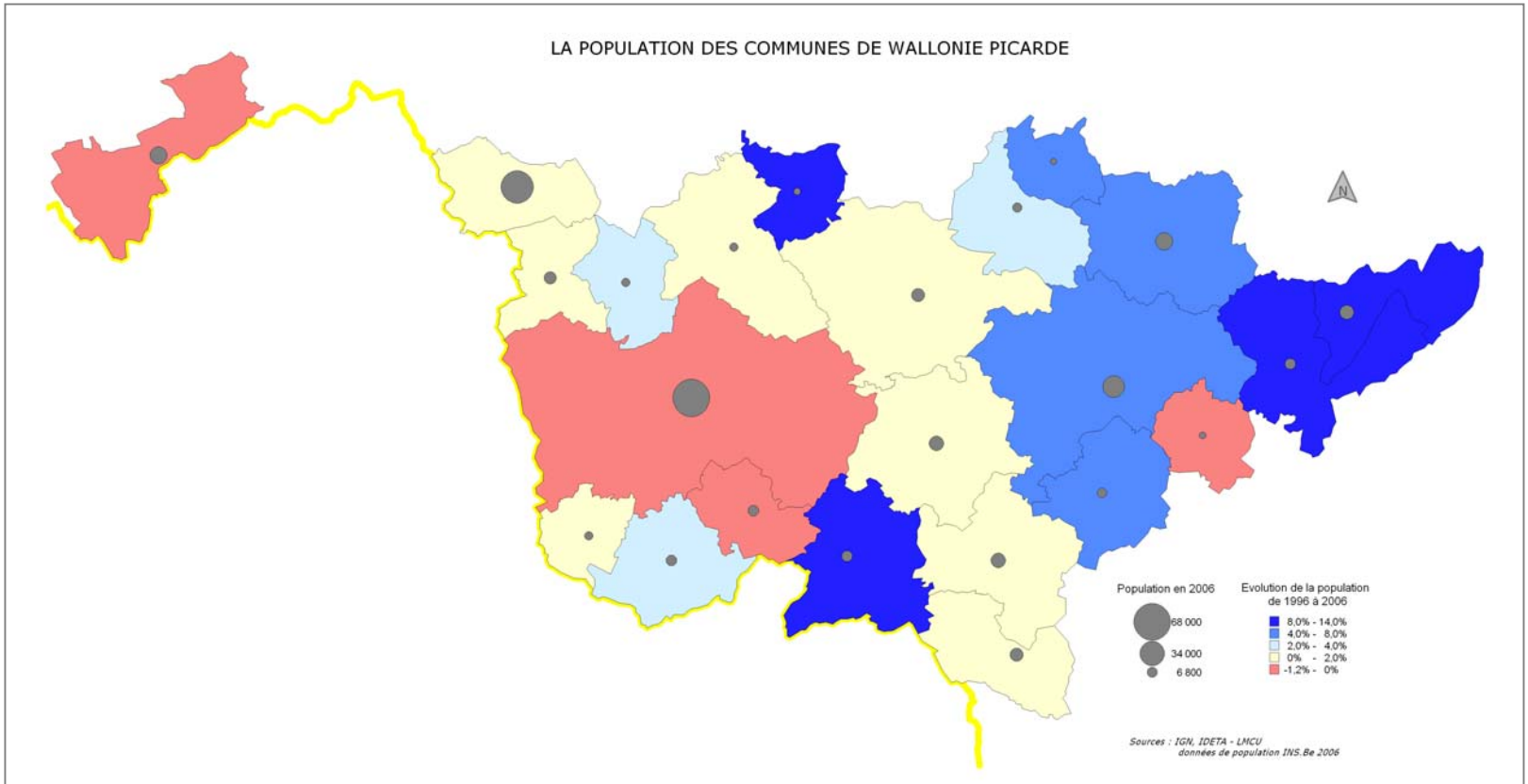
Les évolutions depuis 1996 montrent une population qui se déplace des zones les plus peuplées pour se rendre vers les territoires moins denses avec un mouvement d'ouest en est. Ainsi, si la croissance de la population est globalement faible, la zone Silly-Enghien-Lessines connaît une croissance particulièrement forte, celle-ci étant entrée dans l'aire métropolitaine bruxelloise depuis quelques années. D'ailleurs, il revient à ces trois communes de faire des choix stratégiques en matière d'accueil de la population, ou au contraire de résistance à cette pression démographique pour éviter une péri-urbanisation.



A l'échelle européenne, la Wallonie Picarde est une région à forte connotation rurale, avec une densité de population généralement inférieure à 300 habitants au km² (en moyenne 249 habitants/km²). Il existe néanmoins de fortes disparités au sein du territoire :

- La commune de Tournai et la commune de Mouscron se caractérisent par une densité élevée (respectivement 331 habitants/km² et 1 377 habitants/km²)...
- ... tandis que la commune d'Ath ne dépasse les 225 habitants/km².

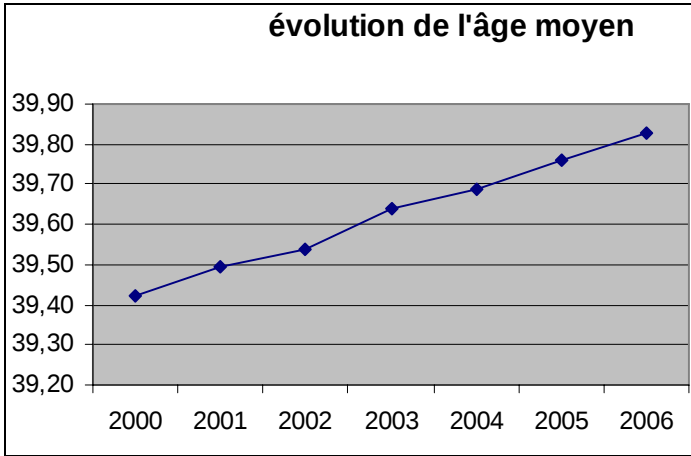
Ainsi, la Wallonie Picarde, bassin de population entre deux métropoles européens que sont Lille et Bruxelles, s'articule autour de deux villes moyennes que sont Tournai (commune de 67 500 habitants) et Mouscron (commune de 52 800 habitants).



Evolution de l'âge moyen de la population

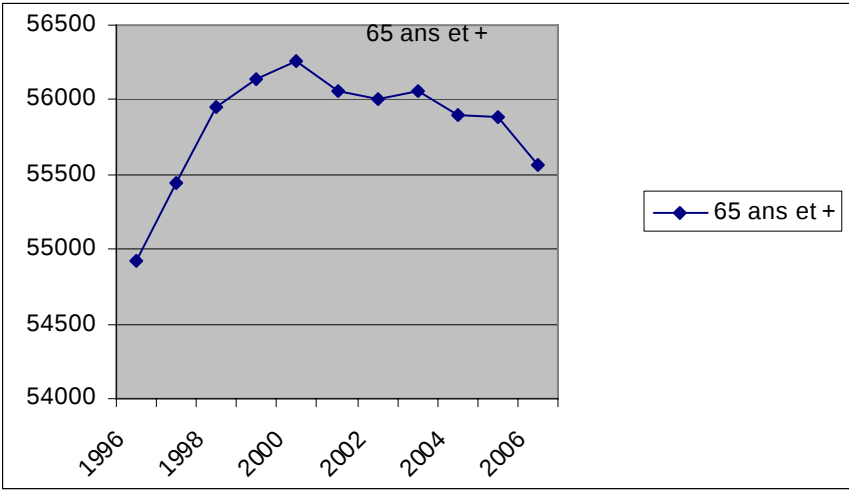
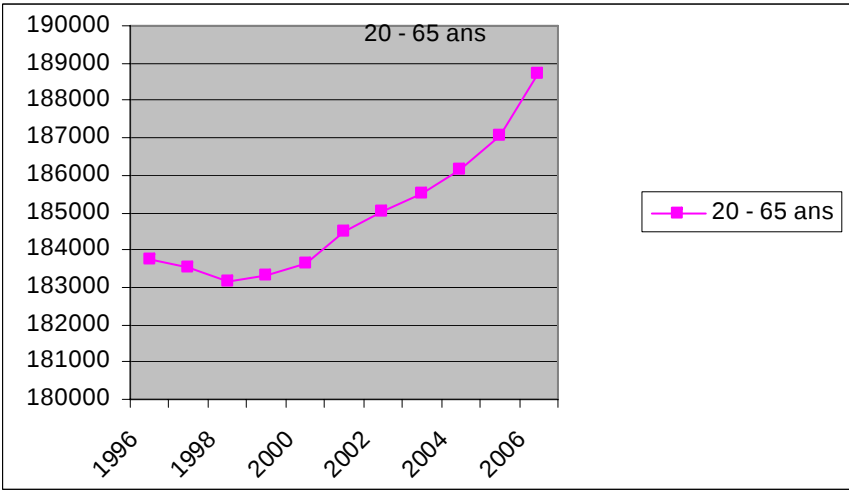
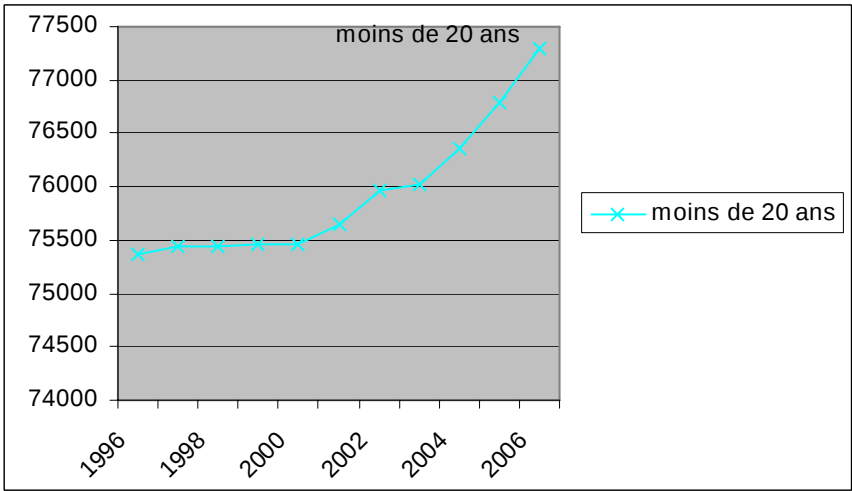
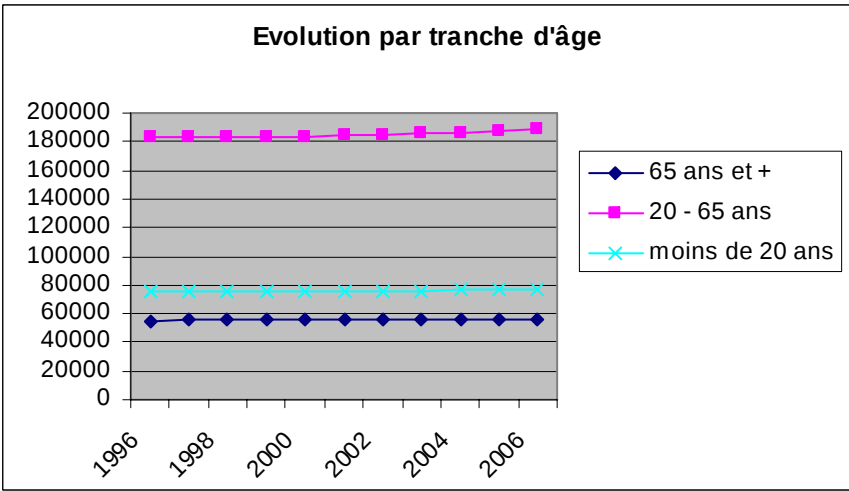
Entre 2000 et 2006 l'âge moyen de la population en Wallonie Picarde a augmenté de manière linéaire en passant de 39,42 à 39,83. Cette évolution est différente selon les communes avec des communes comme Silly ou Brugelette qui ont connu une augmentation de 3% ou des communes comme Mont de l'Enclus qui au contraire ont connu un rajeunissement de leur population.

L'âge moyen actuel sur la Wallonie Picarde est supérieur à celui de la province du Hainaut qui est de 39,67.



Les communes ayant une moyenne d'âge plus élevée se situent principalement au nord d'un axe Sud-ouest/Nord-est (à noter par exemple les communes de Flobecq et Ellezelles avec une moyenne d'âge de plus de 41 ans).

L'analyse par tranche d'âge de la population montre une augmentation importante des personnes entre 20 et 65 ans et une diminution des personnes de plus de 65 ans. En proportion, la part des personnes de plus de 65 ans reste identique (17,5%) et correspond à la moyenne nationale (17% en 2006). Le vieillissement de la population se caractérise par une augmentation de la tranche d'âge des 40-65 ans, conséquence du baby boom de l'après guerre.



Population par secteur statistique

Les données de population nous ont été fournies par secteur statistique (excepté pour Lessines, Enghien et Silly) par le service SPF Economie.

Il est donc possible de mettre en évidence, mais plus finement, les zones densément peuplées de la Wallonie Picarde.

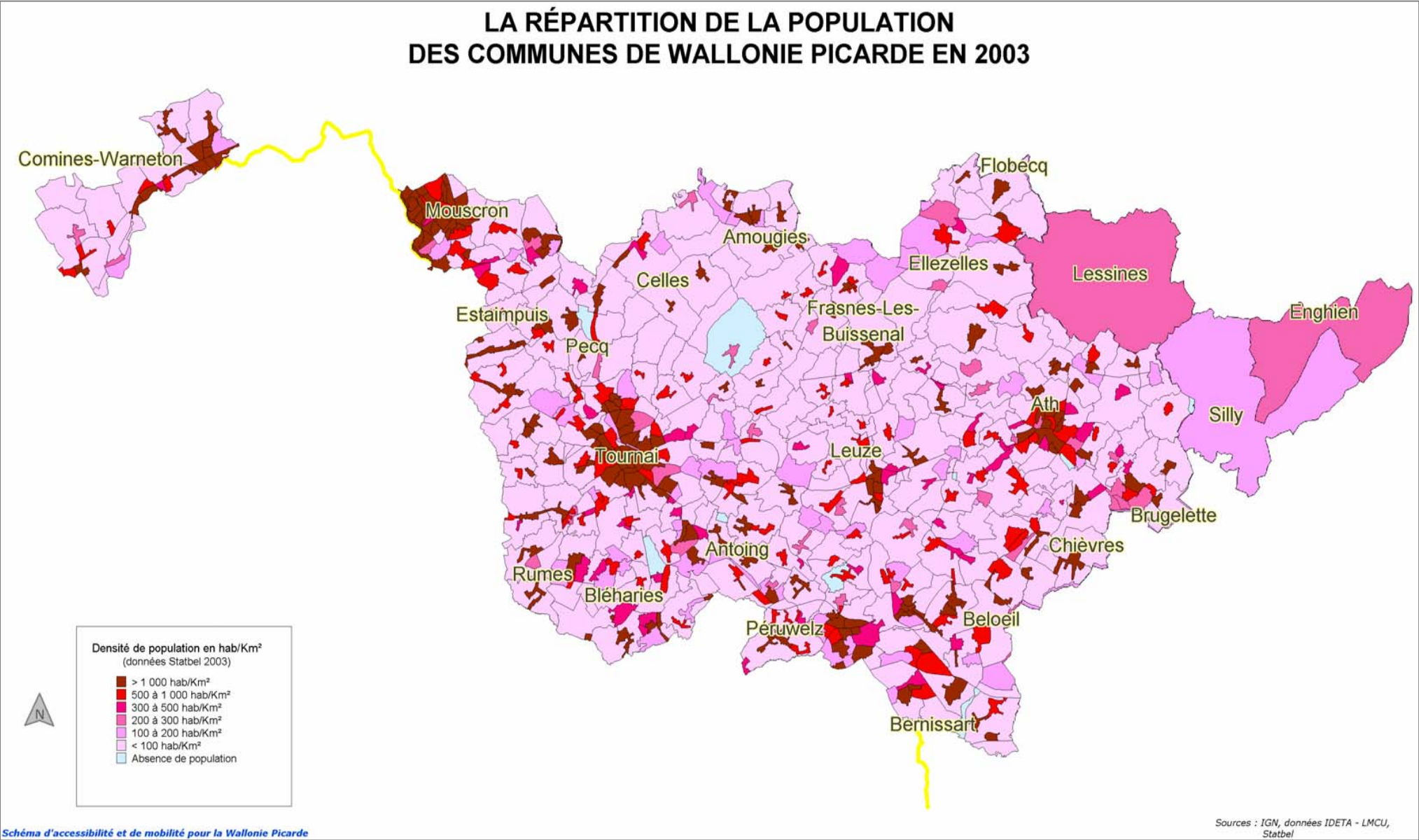
On retrouve d'abord les cœurs des grands centres urbains, avec une densité supérieure à 1 000 habitants par km² :

- Tournai (cf photo aérienne ci-dessous) ;
- Mouscron ;
- Comines-Warneron ;
- Ath...

... mais également des petites-villes : Péruwelz, Beloeil, Chièvres, Brugelette, Frasnes ou encore Leuze.



Source : site internet de la ville de Tournai.



Profil économique des habitants

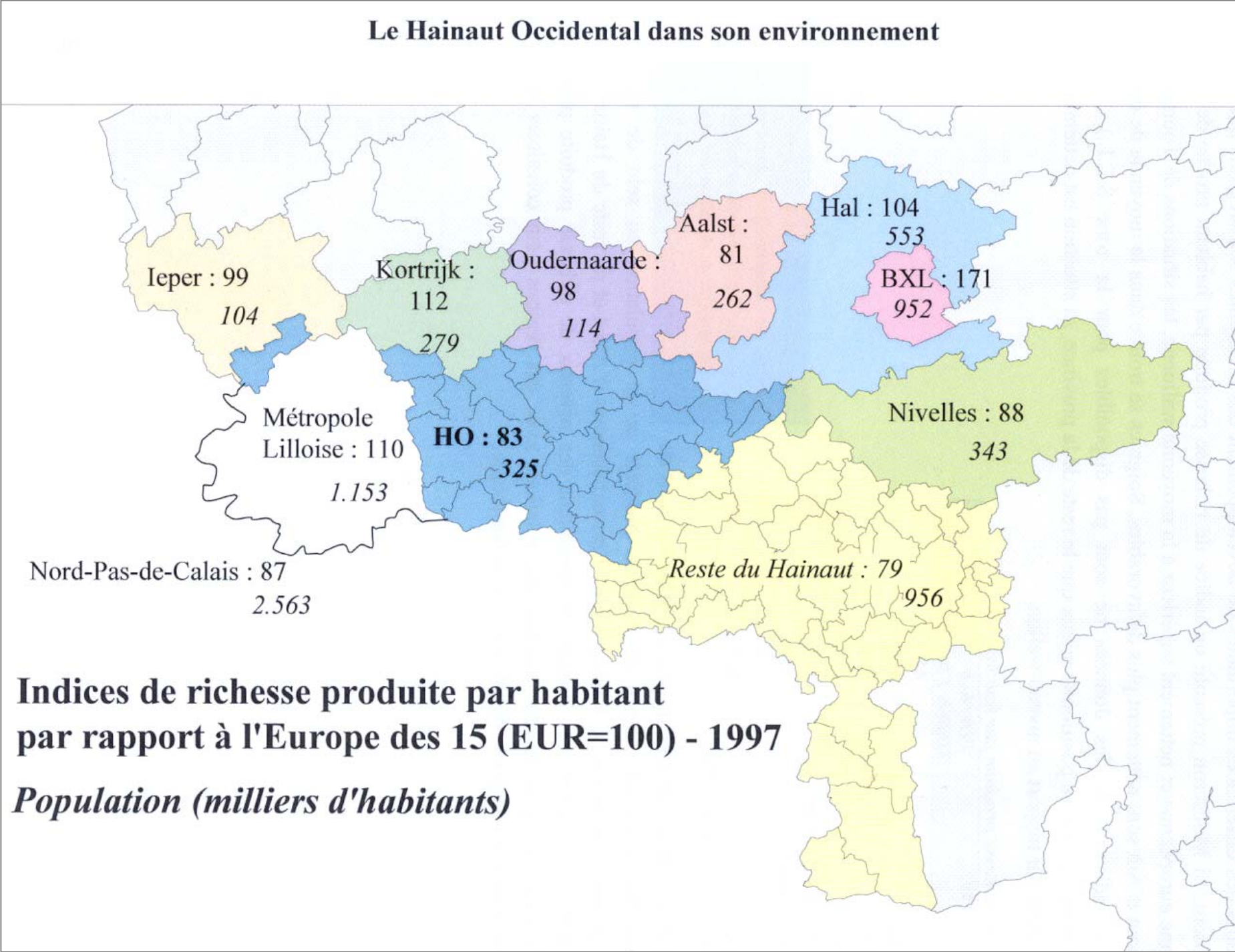
La carte ci-contre illustre le positionnement de la Wallonie Picarde en termes de richesse produite et de population au sein de son environnement immédiat. A l'exception de l'arrondissement d'Alost et du reste du Hainaut, l'ensemble des régions qui l'entourent présentent des niveaux de richesse produite plus élevés.

Plus finement, les niveaux de richesse produite par habitant des arrondissements du Hainaut Occidental sont illustratifs des différences importantes de développement des différentes sous-régions qui le composent.

Si Mouscron présente un indice de richesse produite par habitant proche de la moyenne européenne, et nettement supérieur à la moyenne wallonne, les situations de Tournai et d'Ath sont plus défavorables.

Niveau de richesse produite par habitant		
1997	PIB/hab (Milleirs FB)	Indices (Eur15 = 100)
Ath	445	66
Mouscron	664	98
Tournai	571	84
Mouscron-Ath-Tournai	559	83
Reste du Hainaut	533	79
Hainaut	539	80
Wallonie	600	89

Source : livre blanc du Hainaut Occidental, février 2001.



4.2. L'emploi

En 2004, le territoire du Hainaut Occidental renferme plus de 89 800 emplois, contre 77 800 en 1991, soit une évolution positive de 11%.

Ce taux de croissance est d'ailleurs supérieur à celui enregistré à l'échelle du Hainaut (6,3%) ou celui enregistré à l'échelle de la Région Wallonne (9%).

	Emplois 1991	Emplois 2004
Amougies	556	399
Antoing	1 126	1 036
Ath	6 281	8 678
Beloeil	2 076	1 694
Bernissart	1 800	1 559
Bléharies	845	749
Brugellette	519	578
Celles	463	626
Chièvres	1 091	1 047
Comines-Warneton	3 415	4 724
Ellezelles	335	368
Enghien	1 733	2 149
Estaimpuis	1 339	2 108
Flobecq	487	666
Frasnes-Les-Buissenal	1 704	1 223
Lessines	3 667	4 297
Leuze	3 307	3 218
Mouscron	16 327	19 252
Pecq	1 106	1 162
Péruwelz	3 446	4 530
Rumes	429	498
Silly	482	583
Tournai	25 282	28 658

Une grande partie des postes de travail se retrouve dans les communes les plus peuplées. Ce sont également celles qui comptent le plus d'entreprises : ainsi, des postes de travail sont concentrés dans les communes de Tournai, Mouscron, Ath et Lessines. Le poids de ces 4 communes représente près des 2/3 de l'ensemble des postes de travail.

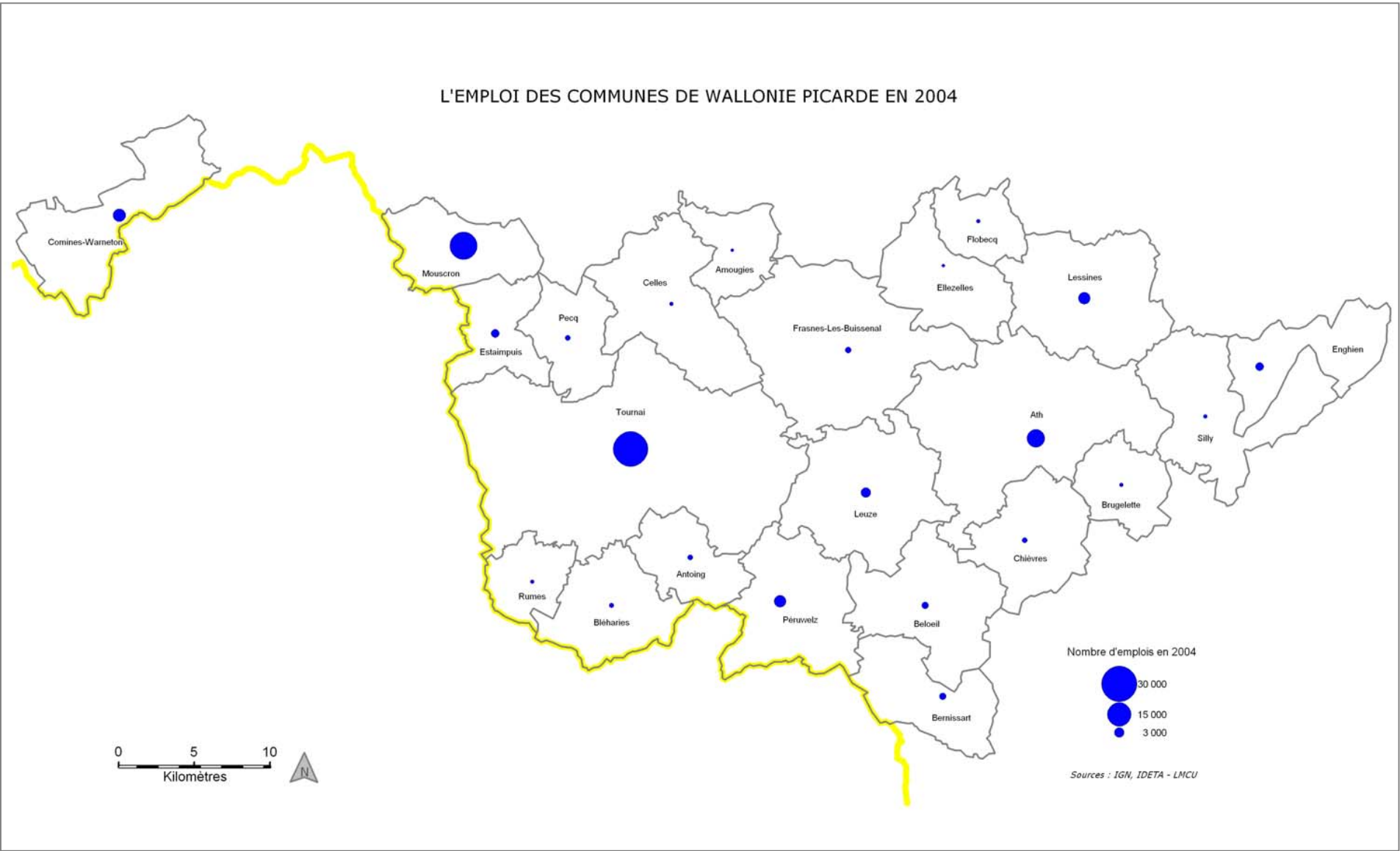
Au niveau communal, **Tournai est le pôle principal d'emplois**, avec en 2004 plus de 28 600 emplois. Notons qu'en 1991, 25 280 postes d'emploi étaient recensés sur Tournai puis il y a une baisse du nombre d'emplois puisqu'en 1997, 24 000 postes d'emplois étaient comptabilisés. A Tournai, on distingue plusieurs sites d'emplois, avec le centre-ville et les différentes zones d'activité qui bordent les axes routiers du Tournaisis.

Vient ensuite la commune de Mouscron, où ont été recensés près de 19 300 emplois, puis Ath avec 8 678 emplois.

Mouscron et Tournai mises à part, les autres communes du Hainaut Occidental ont en moyenne 2 000 postes d'emplois, avec des communes qui ne dépassent pas les 500 emplois comme Amougies, Rumes et Ellezelles.

En 2003	Wallonie picarde	Hainaut	Région wallonne
Emploi total	88 225	332 408	915 173
Taux de croissance de l'emploi salarié entre 1995 et 2002	11,69%	6,30%	9%
Nombre total d'établissements	6 934	23 276	71 016

Source : CSEF, ONSS



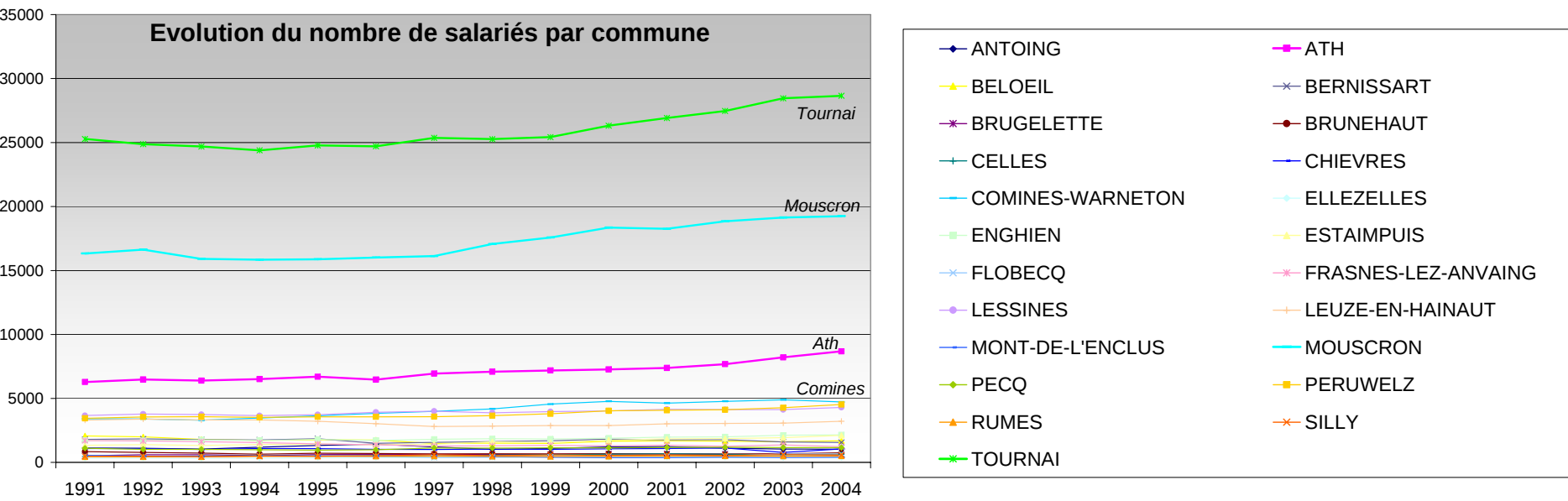
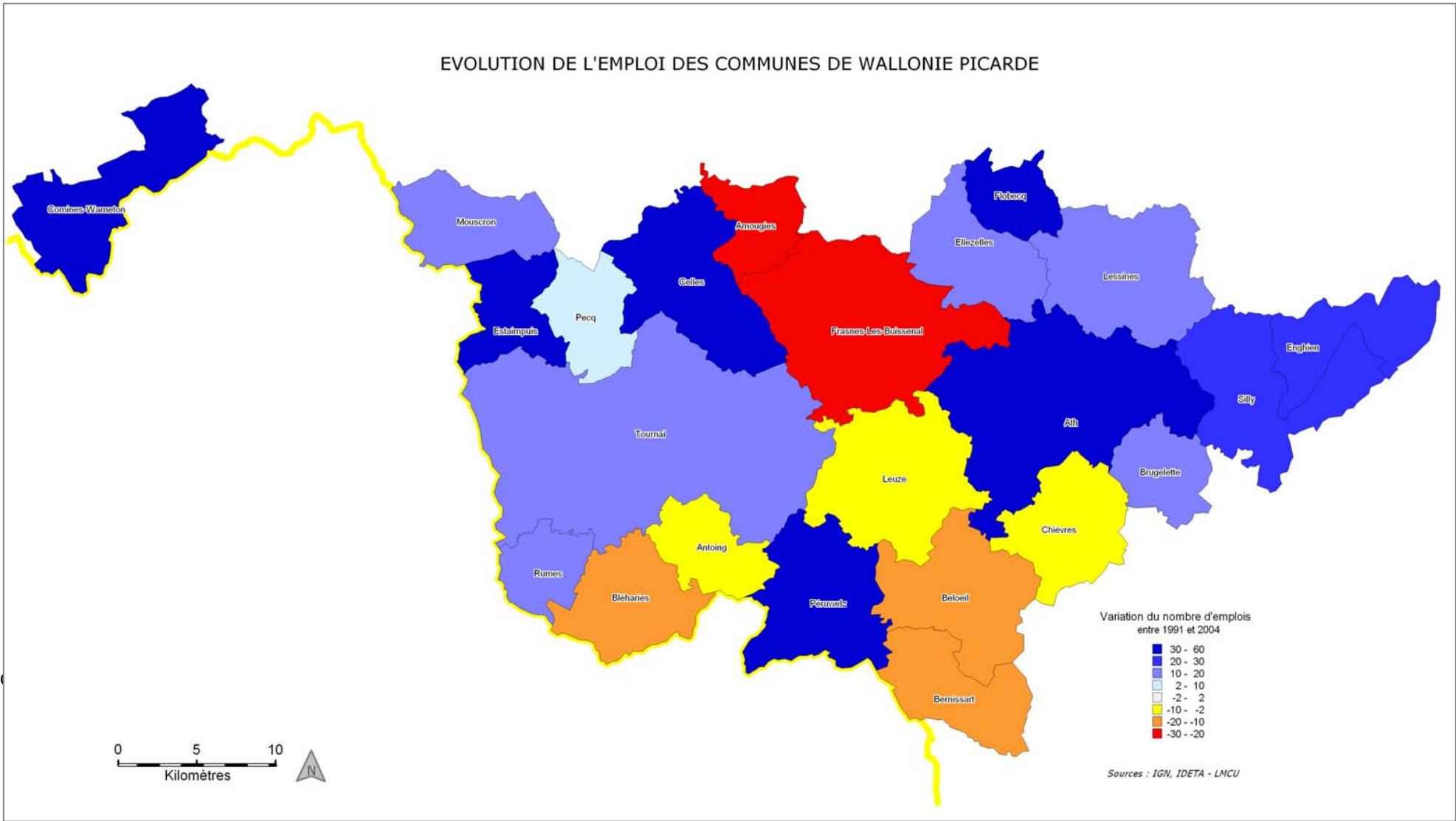
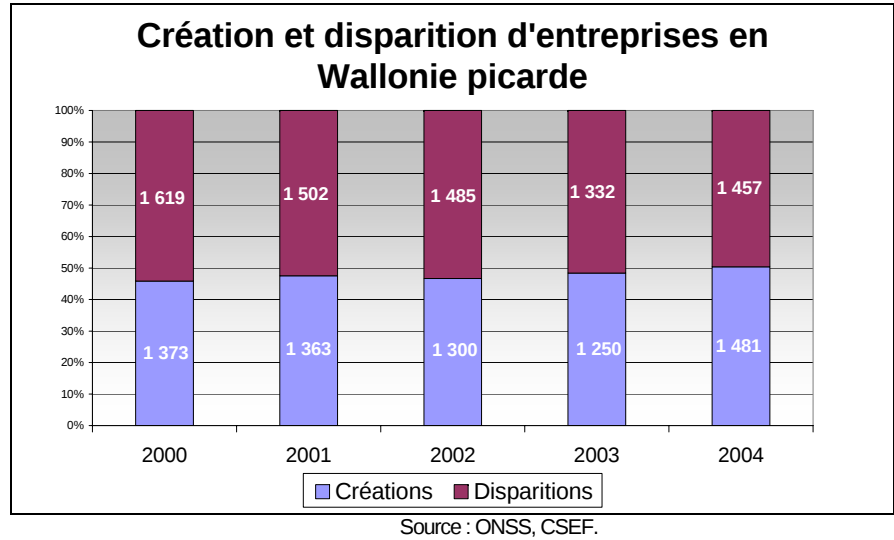
La dynamique des entreprises et l'évolution du nombre d'emplois

En terme d'évolution de l'emploi, elle est globalement positive à l'échelle de la Wallonie picarde : on enregistre une **évolution de +11% entre 1991 et 2004**. Cela dit, il y a de nettes divergences entre les communes : alors que les taux sont positifs sur le Nord-Est (Ath, Lessines, Enghien, Silly, Flobecq, Ellezelles) et le Nord-Ouest (Mouscron, Estampuis, Tournai, Pecq, Celles) de la Wallonie, la partie « centrale » du territoire pâtit d'une baisse du nombre d'emplois (jusqu'à -28% sur Amougies ou Frasnes-les-Buissenal).

Notons toutefois que la révolution industrielle a peu affecté le territoire du Hainaut Occidental. Au niveau charbonnier, seule la commune de Bernissart a pâti des bouleversements de ce secteur d'activité. Leuze, Quevaucamps et Mouscron sont des communes qui ont été marquées par l'essor du textile dans les années 60 avec près de la moitié des emplois locaux qui concernaient ce seul secteur. Là-aussi la conjoncture économique du secteur du textile a bouleversé l'évolution de l'emploi sur ces trois communes.(source : Livre Blanc du Hainaut Occidental).

Au niveau de la dynamique des entreprises, la tendance depuis 1998 était en légère baisse. Mais cette tendance s'est inversée à partir de 2004, tendance qui, pour comparaison s'est également révélée à l'échelle de la région Wallonne. Les créations d'entreprises ont dépassé les disparitions (respectivement 1481 créations pour 1457 disparitions).

Soulignons que le territoire de la Wallonie ne manque pas d'arguments et d'attractivité par rapport à l'implantation d'entreprises : le cadre de vie renommé, la proximité de Lille et Bruxelles, la qualité des voies de communication en font un site particulièrement attrayant, laissant présager des évolutions de créations d'entreprises positives.



En outre, on constate deux faits d'après les données ONSS et CSEF :

- Les établissements occupant moins de 20 personnes représentent 90% du total de la Wallonie picarde ;
- Ces petites entreprises n'occupent néanmoins que 26% de l'emploi salarié, tandis que 29% de l'emploi ONSS est concentré dans les établissements de plus de 200 personnes.

La structure de l'emploi

En ce qui concerne les postes de travail et leur structure, les données ONSS datent de 2003. Elles prennent donc en compte la répartition géographique sur la base du lieu de travail et non du domicile.

Globalement, les spécialisations sectorielles de la Wallonie picarde se retrouvent dans les secteurs de l'industrie manufacturière, le commerce, et l'administration (administration publique, éducation, santé et action sociale compris).

En effet :

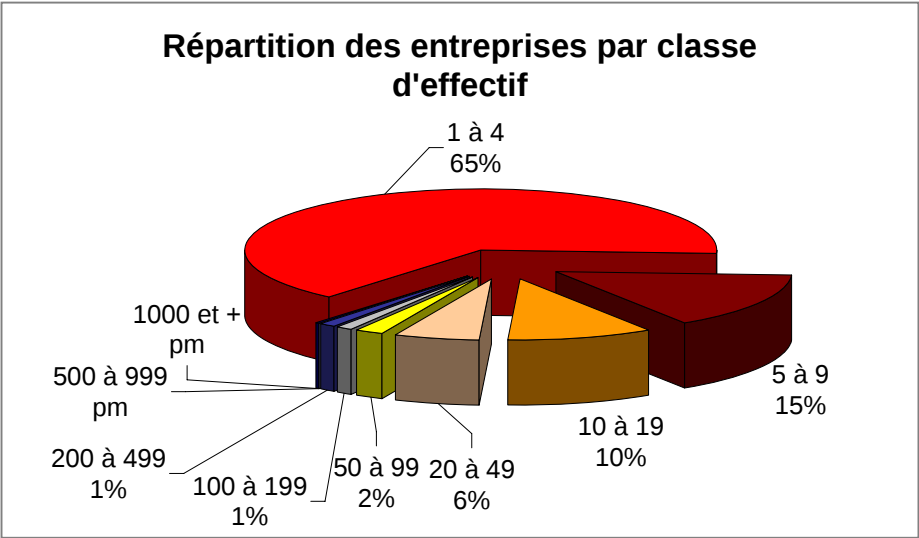
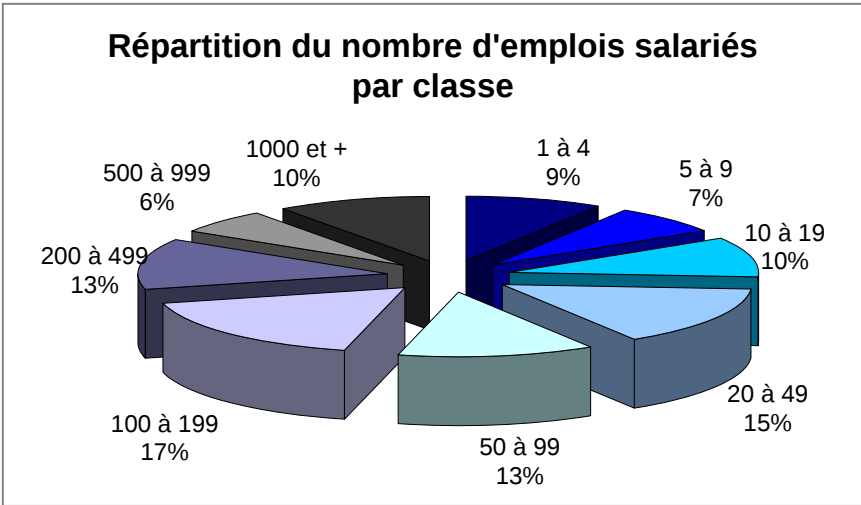
- **Plus de 40% des postes de travail sont issus du secteur public** (en 1999, on note déjà cette prédominance du secteur public dans la répartition sectorielle de l'emploi salarié) ;
- Les industries manufacturières renferment en 2003 18% des postes de travail, soit près de 16 000 postes ;
- Le secteur du commerce et de la réparation représente quant à lui près de 12% des postes de travail.

Précisons que le textile (sous-secteur de l'industrie manufacturière) voit s'effriter son nombre d'emplois et ce déclin affecte particulièrement Mouscron pour qui le textile a constitué l'un des fournisseurs d'emploi les plus importants.

En terme d'évolution, on peut également souligner les progressions de la construction et des transports. Certes discrètes mais importantes, ces secteurs ont le vent en poupe et font beaucoup parler au sein de la Wallonie. En particulier, la hausse du secteur « Transport » s'expliquerait par la situation géographique de la Wallonie : de par la proximité de la frontière française, on assiste à un développement important de sociétés d'entreposage, notamment de containers.

Parmi les pôles industriels notons :

- Le secteur de la chimie sur Lessines avec l'entreprise Baxter ;
- Le secteur énergétique sur Tournai ;
- Le secteur automobile sur Ath ;
- Le secteur agro-alimentaires sur Tournai, Leuzes et Frasnes ;
- Le secteur du caoutchouc-plastique sur Péruwelz.



	Nbre de postes de travail salarié	Poids du secteur en 2003
Agriculture, chasse et sylviculture	405	0,5%
Industries extractives	406	0,5%
Industries manufacturières	15 644	18,3%
Production, distribution d'électricité de gaz et d'eau	325	0,4%
Construction	5 323	6,2%
Commerce et réparation	10 145	11,9%
Hôtels et restaurants	2 074	2,4%
Transports, entreposage et communications	5 627	6,6%
Activités financières	1 571	1,8%
Immobilier, location et services aux entreprises	5 590	6,6%
Administration publique	9 111	10,7%
Education	11 161	13,1%
Santé et action sociale	14 264	16,7%
Services collectifs, sociaux et personnels	3 179	3,7%
Services domestiques	54	0,1%
Activités mal définies	460	0,5%
TOTAL (hors Silly et Enghien)	85 339	100,0%

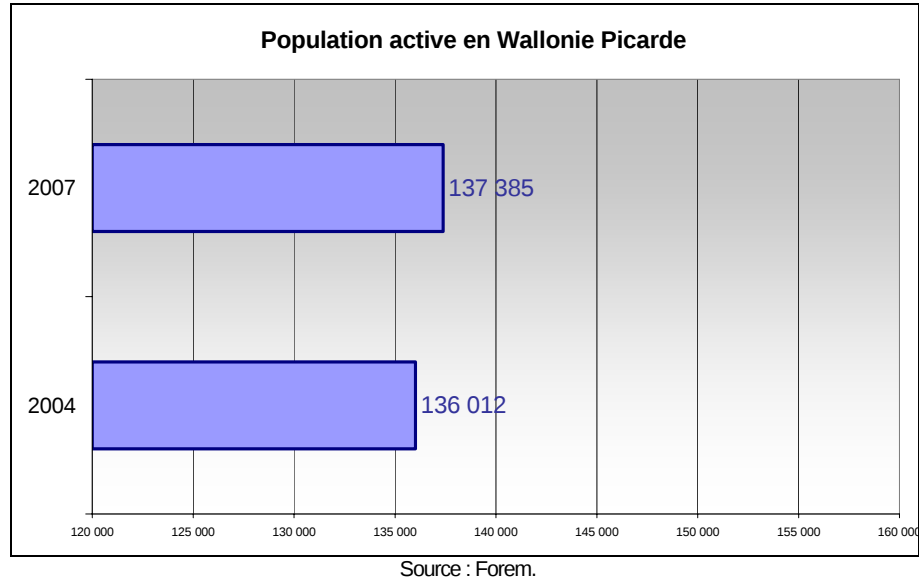
source : données ONSS, 2003, FOREM.

Attention : ces données n'incluent pas les postes de travail des communes de Silly et Enghien.

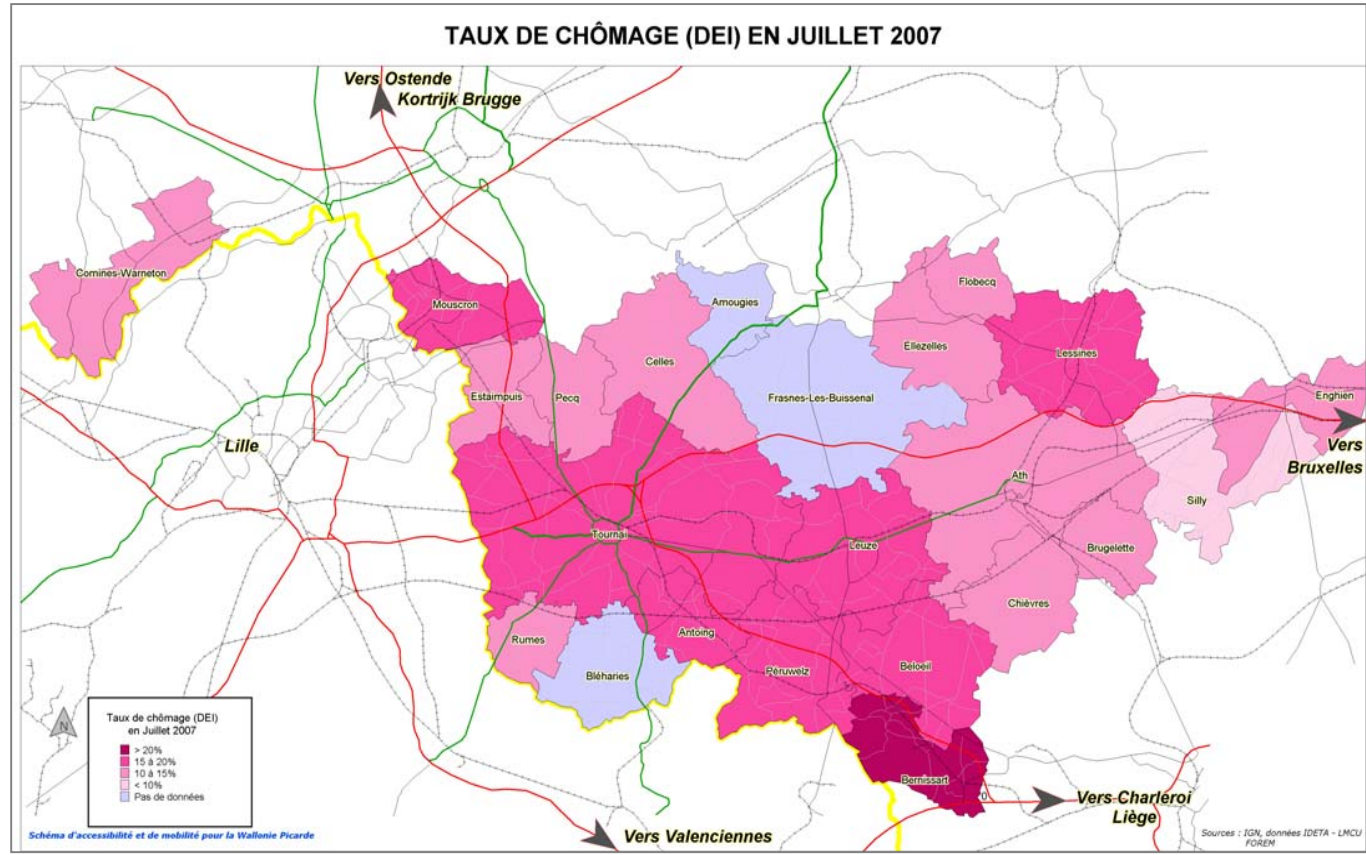
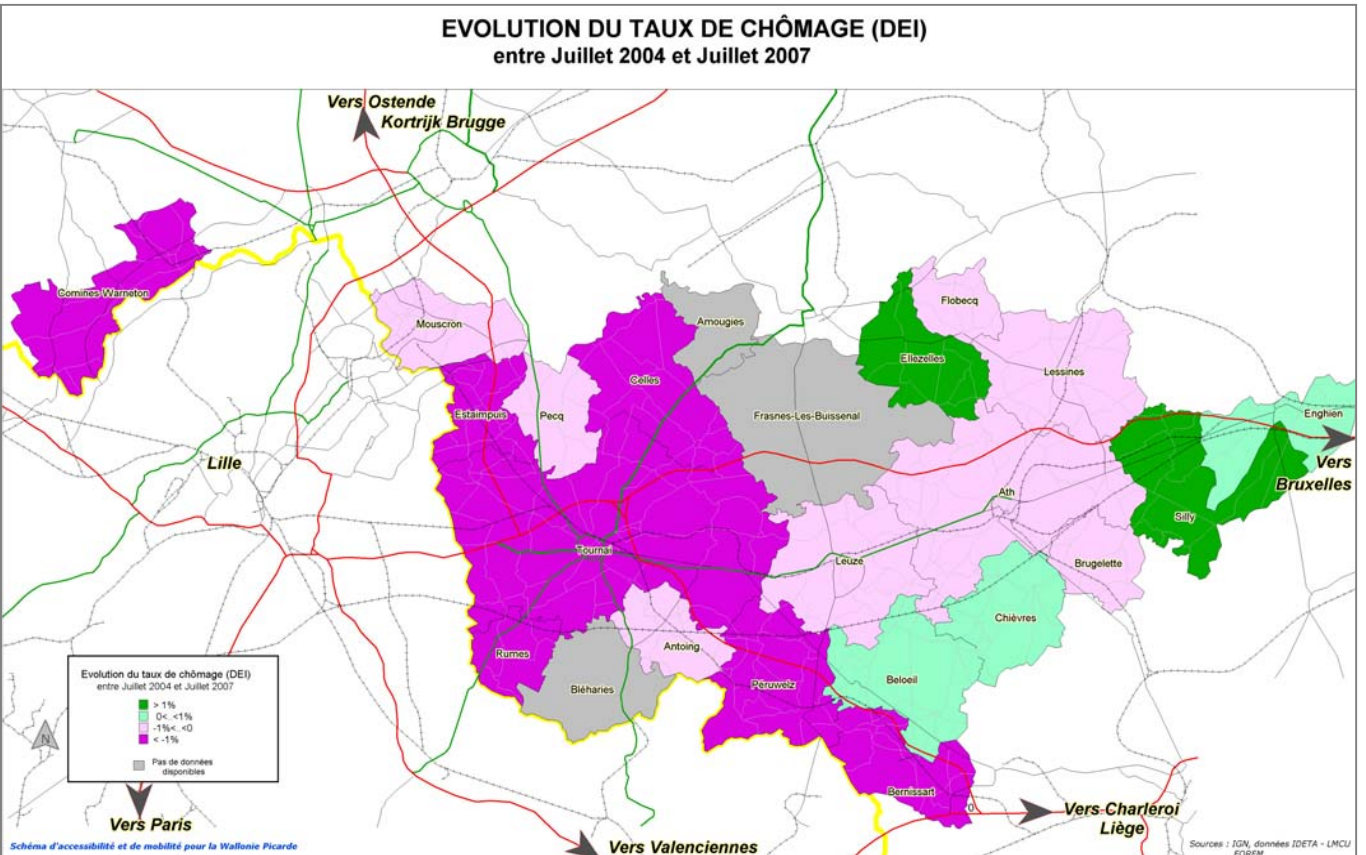
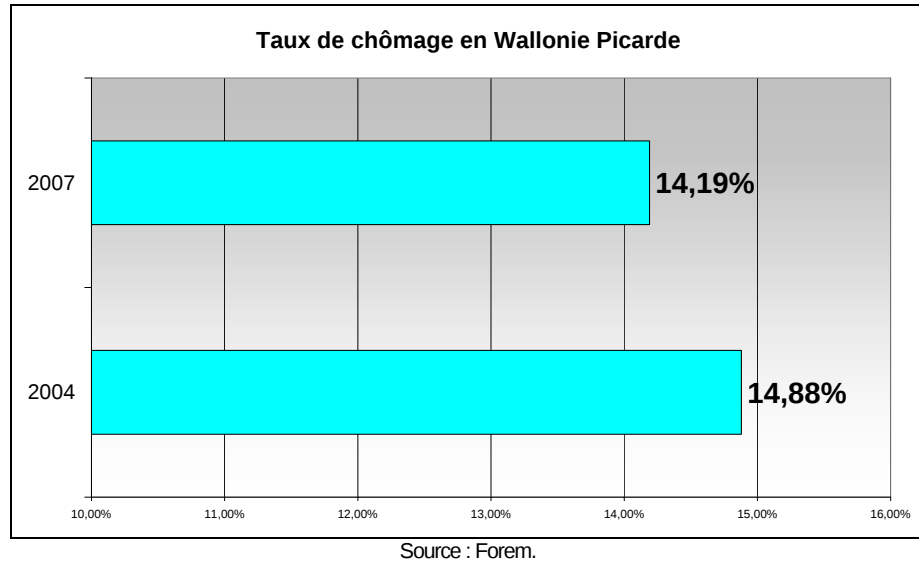
Silly	608
Enghien	2 121

La population active et le chômage

D'après les données issues du FOREM, sur l'ensemble de la Wallonie Picarde, la population active a légèrement augmenté entre 2004 et 2007, atteignant à ce jour 137 885 actifs.



Parmi cette population active, on note que sur l'ensemble de la Wallonie Picarde, le taux de chômage a légèrement baissé, passant de 14.88% à 14.19%. A l'échelle du pays, cela reste néanmoins un taux élevé.





POPULATION ET EMPLOIS :

- Une région à forte connotation rurale, avec une densité de population généralement inférieure à 300 habitants au km².
- Une évolution de la population différente par secteur : un bassin de plus en plus attractif côté Est, proche de Bruxelles, et un bassin en stagnation côté Ouest.
- Une polarisation du territoire autour de Tournai, Mouscron, Ath et dans une moindre mesure Comines-Warneton, où se concentrent population, services et emplois.
- Un taux de chômage de 14.19% qui tend à baisser mais qui reste élevé à l'échelle du pays.
- Un secteur d'études qui tend à devenir de plus en plus attractif en terme d'emplois (pour son cadre et son accessibilité) : créations d'entreprises, présence de zones d'activités économiques d'envergure

La présence forte des zones d'activités

Si une grande partie du territoire de la Wallonie Picarde est marqué par les espaces naturels et ruraux, il renferme aussi depuis plusieurs années des zones d'activités majeures pour la région, notamment :

- Les parcs d'activité économique gérés par l'IDETA, l'intercommunalité de développement économique de Tournai et d'Ath, représentant près de 330 entreprises ;
- Les parcs d'activité économique gérés par l'IEG. 22 parcs d'activités avec près de 320 entreprises pour une superficie totale de 770 hectares sont gérés par l'IEG.

Mais ces parcs ont la particularité de respecter le territoire. En effet, la Wallonie Picarde vise l'excellence de l'aménagement paysager et tout projet de zone d'activité a fait ou fera l'objet d'un cahier des charges environnement très strict si bien que le territoire devient a fortiori une référence en la matière.

Dans un territoire à dominante rurale, ces zones d'activités constituent les **principaux pôles générateurs d'emplois**.

Ces parcs d'activités connaissent un réel regain d'intérêt ; il y a particulièrement une forte demande des entreprises essentiellement flamandes ne trouvant plus de place en Flandre Occidentale et de niveau technologique parfois faible, alors que souhait des autorités locales est de voir s'installer en Hainaut Occidental des entreprises à haute technologie.

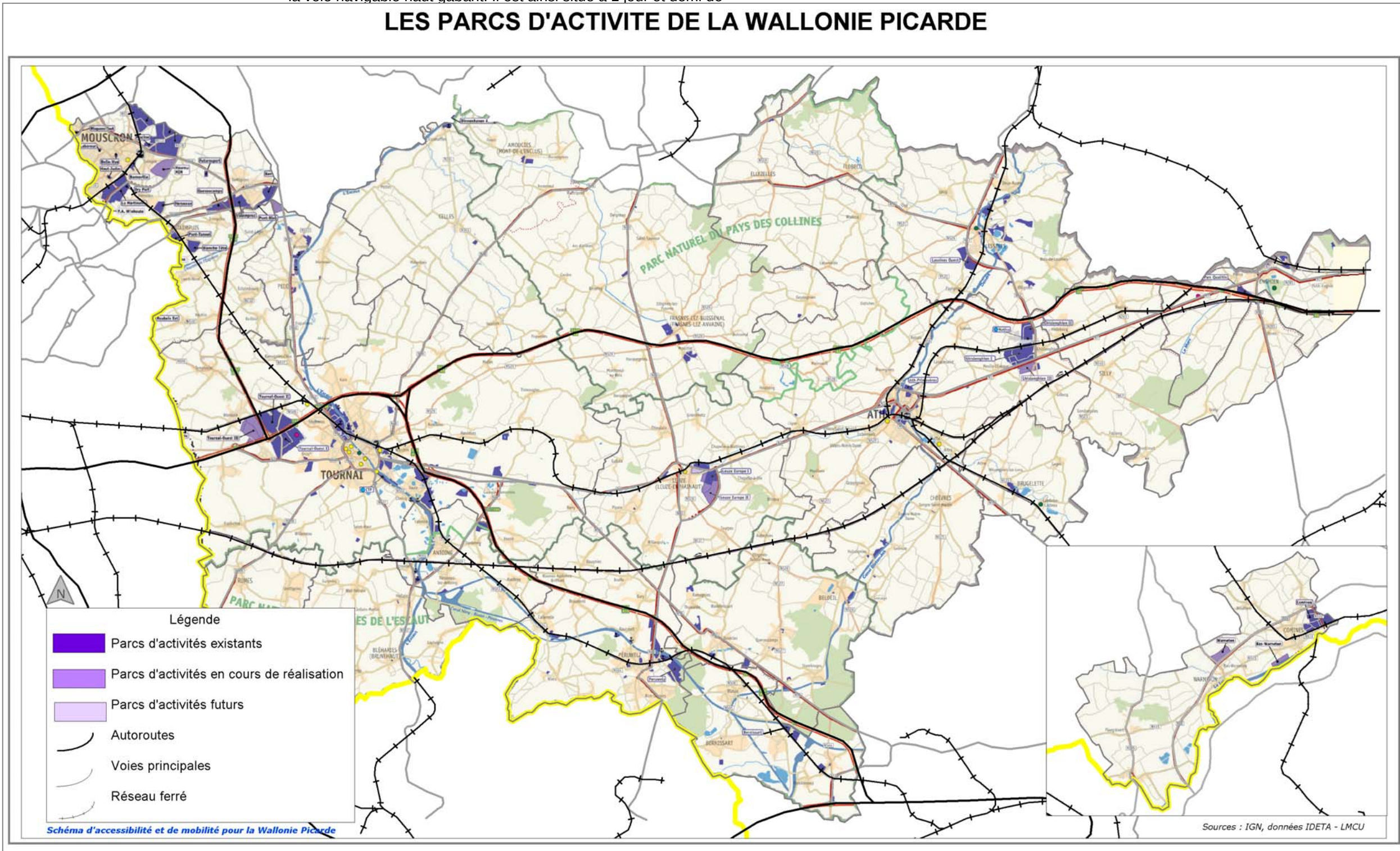
Les entreprises agro-alimentaires frappent particulièrement à la porte du Tournaisis, de même que le secteur de la distribution et de la logistique. L'IDETA tente d'orienter ces entreprises dans les parcs les plus appropriés. Cette politique préserve les atouts de chaque zone et favorise une meilleure gestion générale de l'environnement, la limitation des nuisances pour les habitants et une meilleure répartition des activités. Toutefois, l'offre en terrain devient proche de la saturation, au détriment des entreprises qui souhaitent s'installer en Wallonie Picarde.

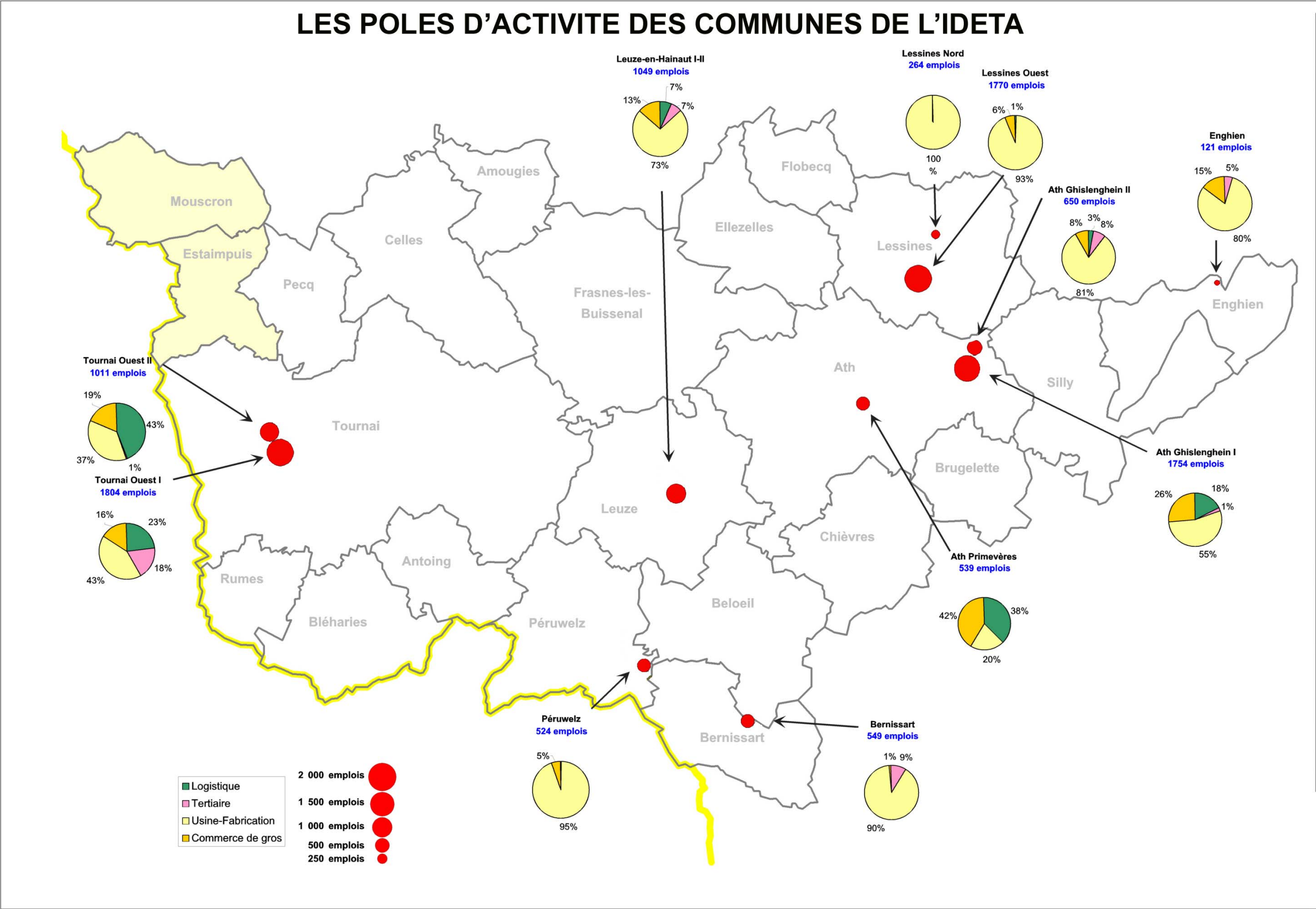
Les parcs de l'IEG ont une prédominance textile, même si une diversification a été largement amorcée (notamment dans les secteurs de l'agro-alimentaire, la métallurgie, la chimie, et les arts graphiques).

Un futur parc sera aménagé sur Pêrulwelz : le site Pêrulwelz-Beloeil, situé en bordure d'autoroute, qui sera connecté au réseau autoroutier Est-Ouest (Lille-Cologne) ainsi qu'au réseau autoroutier ord-Sud (Gand-Valenciennes). Il offrira la possibilité d'être directement connecté au rail et à la voie navigable haut gabarit. Il est ainsi situé à 1 jour et demi de

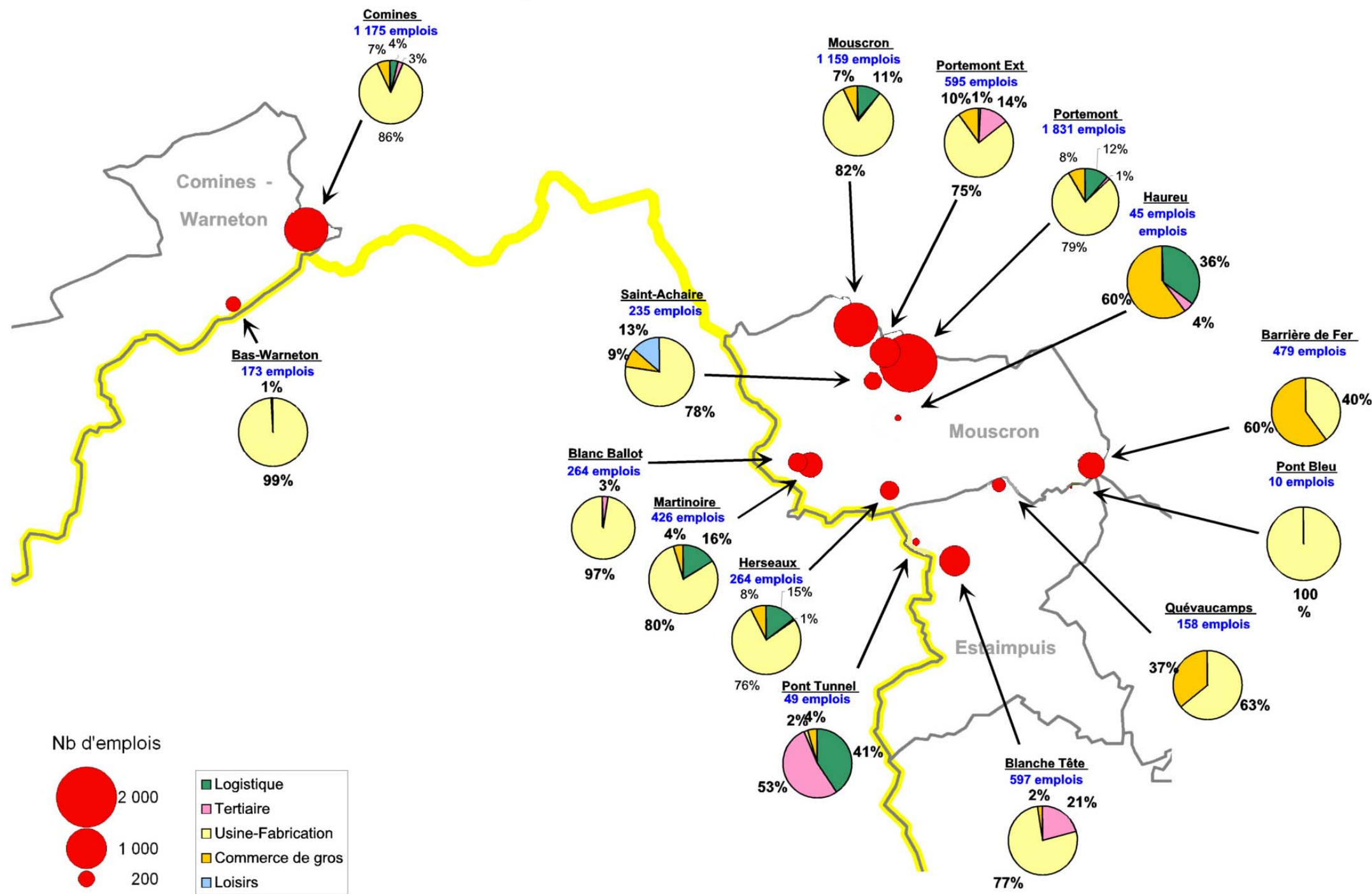
navigation d'Anvers, Zeebruges et Dunkerque. La superficie est de 100 hectares.

Enfin, en terme de localisation, ces parcs sont majoritairement situés en bordure d'axes routiers structurants. C'est un réel atout, évitant ainsi le transit des flux de marchandises à travers le territoire.





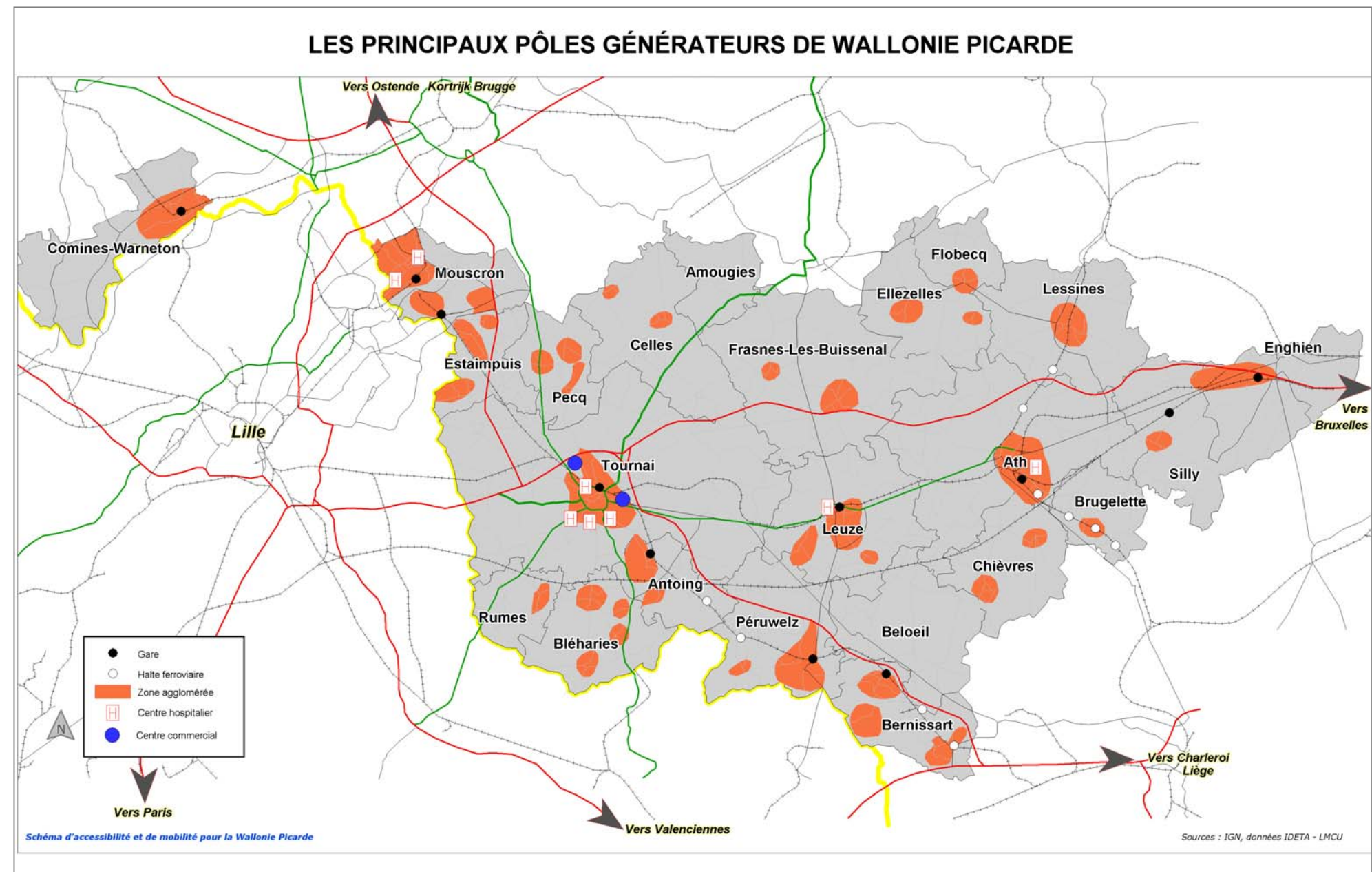
LES POLES D'ACTIVITE DES COMMUNES DE L'IEG



Les autres pôles générateurs

Les zones d'activité mises à part, citons comme autres pôles générateurs :

- **Les zones agglomérées**, où se concentrent les services, les commerces, les emplois et les principales poches d'habitation. Ce sont donc les zones urbanisées de la Wallonie Picarde.
 - **Les gares et haltes ferroviaires**, dispatchées sur l'ensemble du territoire ;
 - **Les centres hospitaliers**, qui sont réparties de manière peu homogène et se situent au cœur des 3 principales agglomérations de la Wallonie Picarde :
 - Le centre hospitalier de la Madeleine (230 lits), à Ath ;
 - Le pôle hospitalier de Mouscron (360 lits) ;
 - Le pôle hospitalier de Tournai (870 lits) qui regroupe l'ensemble des sites
- Il est à noter que tant sur Mouscron que sur Tournai, on assiste à un regroupement des différents sites. Actuellement les différentes implantations sont maintenue mais, l'objectif est de limiter les sites. Par exemple à Tournai, toute la fonction hospitalière devrait être concentré sur le site de l'hôpital civil, en bordure des boulevard, ce qui ne va pas sans poser des problème de circulation sur les boulevards de la ville.
- **Les centres commerciaux** (voir chapitre page 29) ;
 - Les lieux touristiques qui font l'objet d'un chapitre ;
 - Les pôles scolaires, décrits dans le chapitre « l'enseignement ».



4.3. L'enseignement

L'offre

L'offre en enseignement primaire et secondaire est bien représentée dans l'ensemble de la Wallonie Picarde. Les agglomérations principales comptent environ 30 écoles maternelles ou primaires ; Tournai en compte près de 60. Notons que :

- La ville d'Ath représente un pôle de quelque 5 700 élèves tous niveaux confondus. S'y ajoute un établissement secondaire de 810 élèves à Irchonwelz et plusieurs écoles répartis aux alentours d'Ath, totalisant quelques 1 300 élèves.
- Mouscron compte 10 800 élèves tous niveaux confondus, dont 4 700 en secondaire et 1 250 en supérieur ;
- A Tournai, 17 000 élèves sont répertoriés.

L'enseignement supérieur a perdu un peu de son importance depuis le départ de l'Ecole de journalisme et la décroissance des métiers dans le secteur du textile. Néanmoins la région attire beaucoup d'étudiants dans les secteurs de la kinésithérapie, du nursing, de l'architecture et de l'ingénierie industriel mais aussi de la restauration et de l'hôtellerie.

Une des caractéristiques du pôle de l'enseignement de la région est son attractivité sur les étudiants français, tant pour des établissements du secondaire que pour le supérieur. St-Luc a une population essentiellement française, comme le collège St-Henri (60%)à Mouscron, ville dont 32% des étudiants proviennent de l'autre côté de la frontière.

Le profil

Le profil scolaire de la population est donc relativement bas :

- D'après les données du Livre Blanc du Hainaut Occidental, environ 30% des habitants ne possèdent qu'un diplôme secondaire inférieur (ce qui correspond au profil wallon moyen) ;
- Le nord-Est de la région (Lessines, Silly, Enghien, Ath et Brugelette) est le seul à avoir plus de 50% de diplômés du secondaire supérieur, 70% si on inclut les diplômés d'études supérieures (sauf à Lessines).
- Tournai se distingue par peu de diplômés du secondaire supérieur mais tout de même 22% de diplômés supérieurs.

Quel que soit le lieu de résidence, environ 30% des 20-24 ans poursuivent des études supérieurs :

- Les étudiants Mouscronnais s'orientent vers Bruxelles et le brabant Wallon pour le type long, Tournai et Mons pour le type court ;
- Les étudiants de Tournai poursuivent leurs études vers Mons, le brabant wallon, et Bruxelles pour le type long ;
- Les Athois continuent à Mons ou Bruxelles ;
- Les étudiants issus des communes de Lessines, Silly et Enghien sont essentiellement tournés vers Bruxelles.
- Enfin le pôle Lille-Villeneuve d'Ascq est très peu fréquenté par les étudiants de la Wallonie, malgré la diversité proposée (manque de clarté concernant l'équivalence des diplômes).

	FONDAMENTAL		SECONDAIRE	SUPERIEUR	SPECIALISE		
	Maternelles	Primaires			Maternelle	Primaire	Secondaire
Ath	31	30	6	-	0	0	1
Antoing	8	8	-	-	-		
Amougies	0	0	-	-	-		
Beloil	11	11	-	-	1	1	0
Bernissart	9	9	-	-	-		
Bléharies	2	2	-	-	-		
Brugelette	2	2	-	-	1	1	1
Celles	7	7	-	-	-		
Chièvres	7	6	-	-	0	0	1
Comines-Warneton	7	18	4	-	1	1	0
Ellezelles	4	4	-	-	-		
Enghien	8	8	5	-	-		
Estaimpuis	11	11	-	-	-		
Flobecq	3	3	-	-	-		
Frasnes-Les-Buissenal	2	2	-	-	1	1	1
Lessines	20	19	2	-	1	2	0
Leuze	15	13	3	-	0	0	1
Mouscron	37	40	10	-	2	2	1
Pecq	6	6	-	-	-		
Péruwelz	13	13	2	-	-		
Rumes	5	5	-	-	-		
Silly	10	10	-	-	-		
Tournai	60	58	16	3	0	1	2

<http://www.enseignement.be/citoyens/annuaires/index.asp>

source : www.cfwb.be

données 2007

	Nbre d'élèves
Ath	7 810
Antoing	617
Amougies	
Beloil	1 300
Bernissart	1 200
Bléharies	730
Brugelette	700
Celles	730
Chièvres	500
Comines-Warneton	2 770
Ellezelles	350
Enghien	3 700
Estaimpuis	870
Flobecq	700
Frasnes-Les-Buissenal	1 200
Lessines	2 640
Leuze	3 110
Mouscron	14 640
Pecq	590
Péruwelz	3 460
Rumes	440
Silly	900
Tournai	17 000

4.4. La fonction commerciale

On distingue trois segments concernant cette offre commerciale :

- **Des pôles urbains** qui constituent des noyaux administratifs et commerciaux. Citons d'abord Tournai, Mouscron puis dans une moindre mesure, les pôles d'Ath et de Comines-Warneton et enfin à plus petite échelle, les pôles de Beloeil, Bernissart, Enghien, Frasnes et Leuze ;
- **Un réseau de petits hypermarchés**, situés en périphérie des grandes agglomérations de la Wallonie ;
- **Les centres commerciaux**. La Wallonie Picarde renferme seulement deux centres commerciaux, à Tournai.

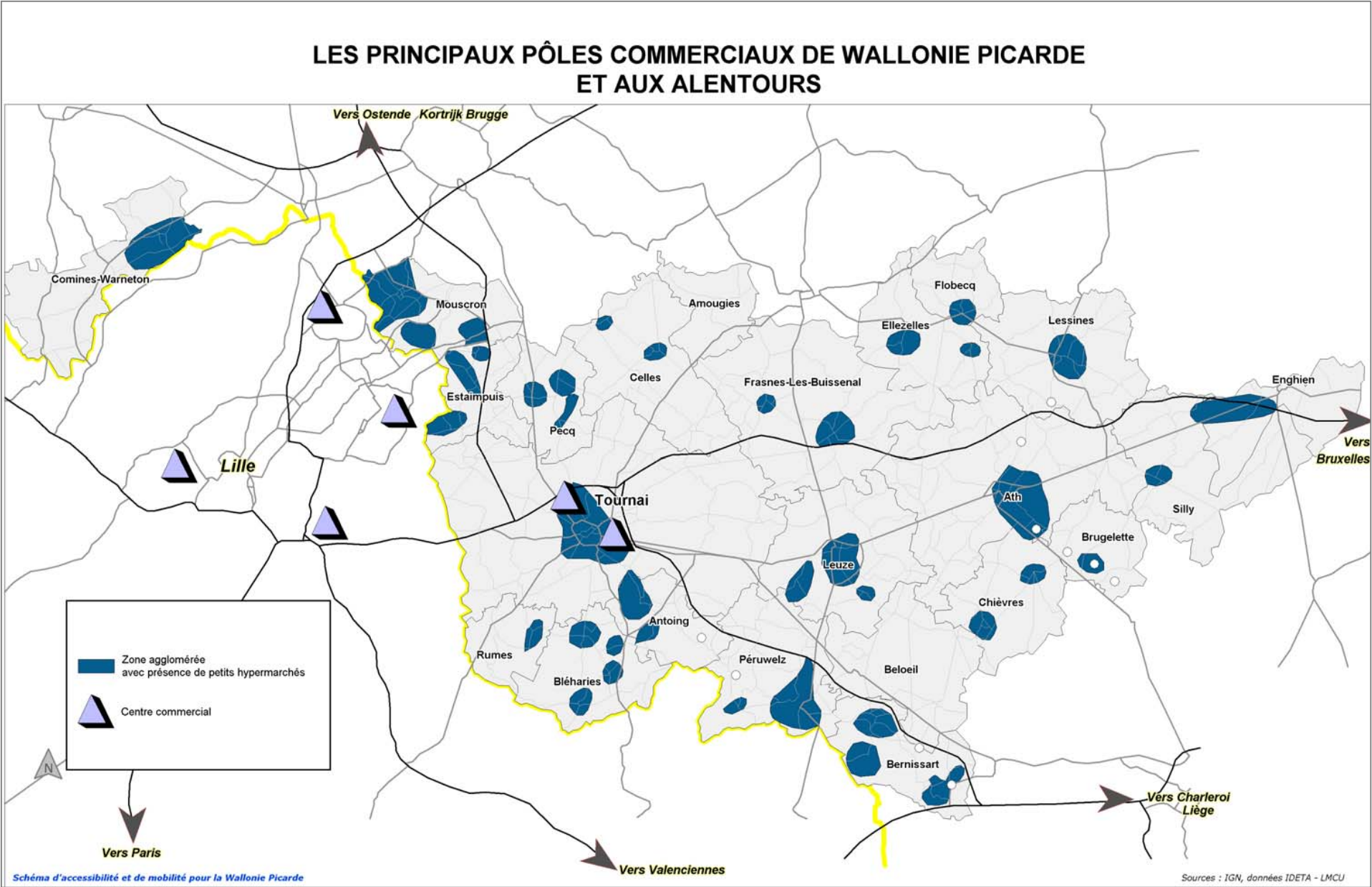
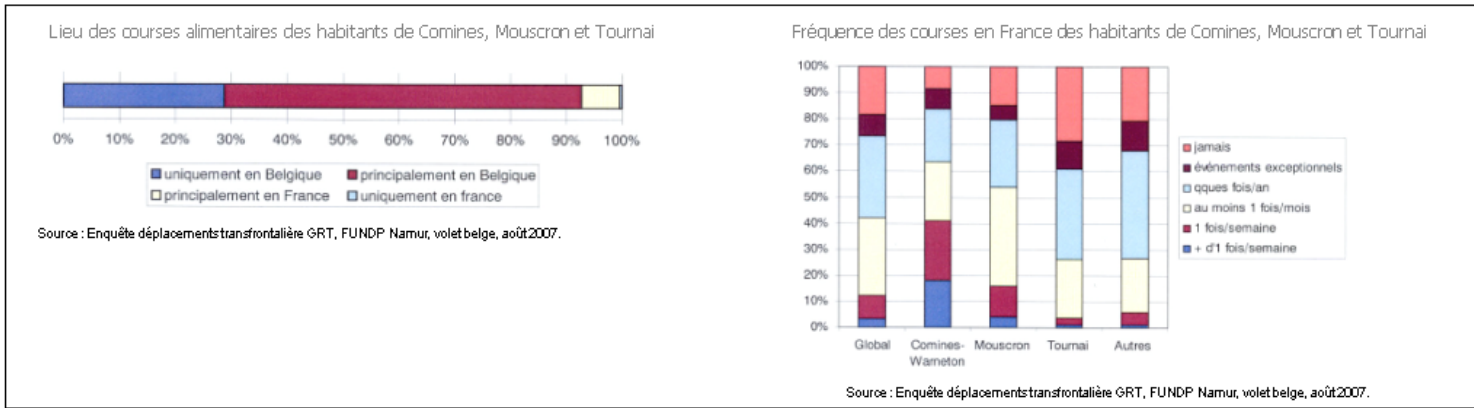
Toutefois, il est important de souligner la forte concurrence pour l'acte commerciale, tant au niveau des centres urbains (Lille, Courtrai, Mons, Valenciennes,...) que des centres commerciaux (Grands Prés à Mons, Kuurne, Leers-Nord, Roncq, Lomme,...).

Cette présence se traduit par des habitudes d'achat hors de la région :

- Pour les communes de la façade Est, les zones commerciales proches de Bruxelles ;
- Pour les communes de la façade Ouest, les zones commerciales situés à la frontière franco-belge (complexes commerciaux à Leers Nord, Roncq, Lomme). Notons que parmi les habitants de Comines-Warneton, Tournai et Mouscron, 29% déclarent faire leurs courses alimentaires uniquement en Belgique. La majorité de la population (64%) fait principalement ses courses en Belgique et va en France au moins une fois par mois. Ce sont avant tout les Cominois qui vont faire leurs courses dans le pays voisin, pour la majorité en semaine, et en voiture.

En Wallonie picarde, il existe un projet de grand centre commercial sur le site de Quevaucamps, à proximité de mouscron. Ce complexe commercial aurait une surface bâtie de 95 000 m² , comprenant un hypermarché, 15 moyennes surfaces spécialisées, 80 boutiques et une dizaine de restaurants. Un complexe cinématographique de 23 salles viendrait compléter l'ensemble.

Un projet d'extension du centre commercial des Bastions à Tournai doit également voir le jour.



4.5. Le tourisme

Introduction

Cette thématique constitue un levier essentiel d'attraction pour le territoire. Les atouts sont certains et le potentiel présent :

- Les villes d'art et d'histoire, telles qu'Ath, Enghien mais surtout Tournai qui disposent d'un patrimoine monumental et muséographique important ;
- Le patrimoine paysager, rural et forestier de grande qualité, dû à la présence de deux parcs régionaux, le **Parc naturel des Plaines de l'Escaut** et le **Parc naturel du Pays des Collines** (cf carte ci-contre) ;
- Plusieurs pôles touristiques importants, tels que le parc Paradisio ou encore le site d'Ice Moutain à Comines.

Le tourisme en Hainaut Occidental est essentiellement un tourisme d'excursion et de court-séjour. En termes de fréquentation, les arrondissements d'Ath, Tournai et Mouscron ont totalisé près de 115 000 nuités en 1999 (source :INS).

Notons que des intercommunalités ont été conçues pour promouvoir le tourisme. Des Pays d'accueil touristique ont été créés en 1999 par décret. Sur le territoire du Hainaut Occidental, trois pays sont concernés :

- Le pays de la Picardie ;
- Le pays du Tournaisis ;
- Le pays de Mons, pour la seule commune de Bernissart.

Une ville d'histoire, Tournai

La ville de Tournai est un point central en matière de tourisme pour le Hainaut. Sa richesse patrimoniale (c'est l'une des plus vieilles cités de Belgique) et son animation séduisent de plus en plus de touristes. On estime le nombre de visiteurs à **300 000 visiteurs par an**.

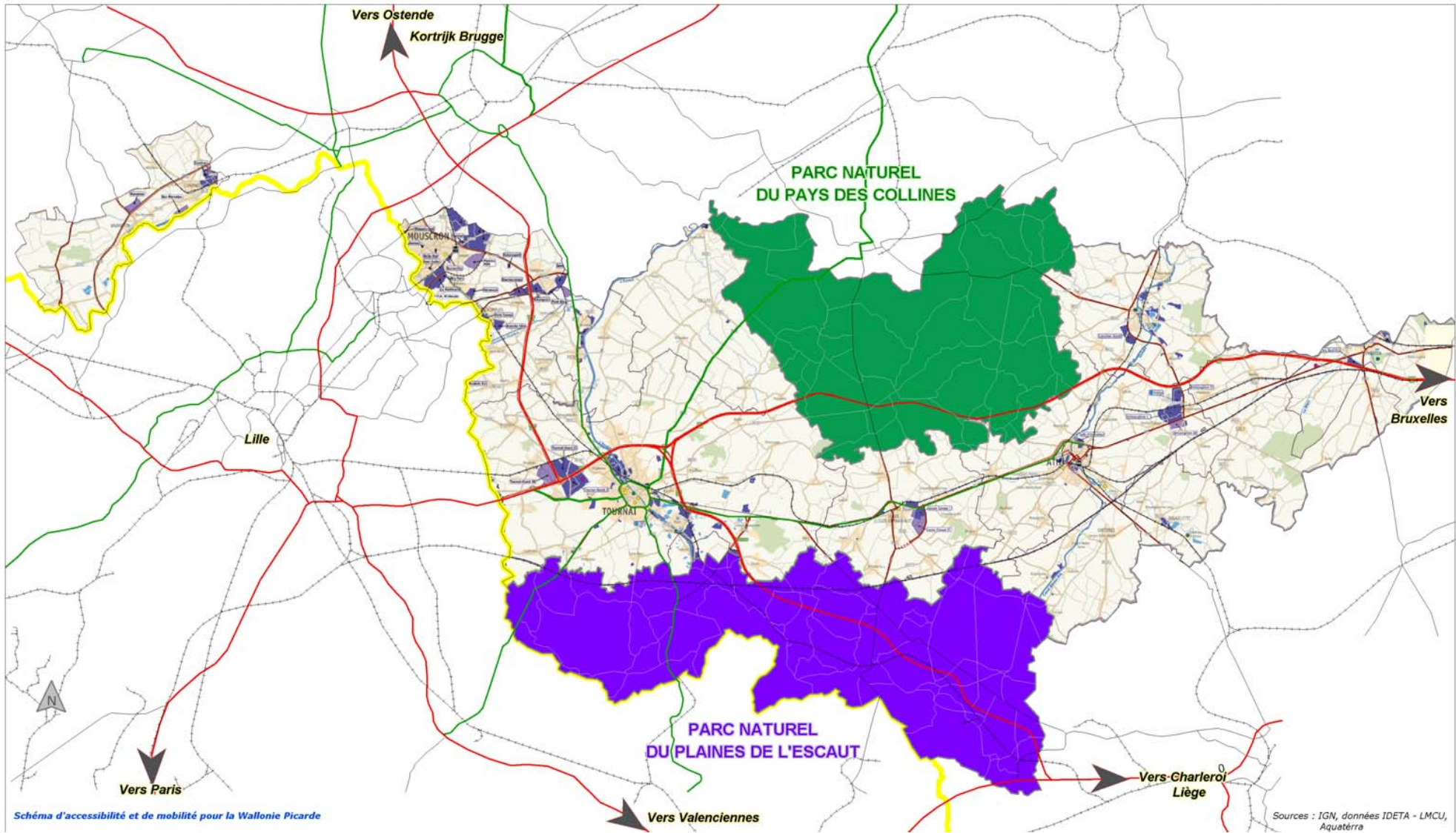
Inscrite au patrimoine mondial de l'Unesco, la cathédrale Notre-Dame est l'un des lieux-phares de Tournai. D'autres sites sont également très attractifs tels que la Grand'Place, ou encore le pont des trous, le Fort Rouge, la Halle aux draps, sans oublier la Maison de la Culture implantée au cœur de Tournai et les 7 musées que la ville renferme (Musée d'Histoire et des Arts décoratifs, Musée des Beaux-Arts, Musée d'Histoire naturelle, Musée de Folklore, etc...)

Le Tournaisis bénéficie d'un cadre champêtre et ouvert. L'habitat est resté concentré dans les petites villes et les villages contrairement à certaines villes belges où les extensions urbaines linéaires ont déstructuré paysages et villages.



La Grand'Place de Tournai.

LES PARCS REGIONAUX DE LA WALLONIE PICARDE



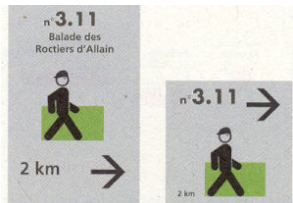
Un véritable patrimoine paysager

La Wallonie Picarde bénéficie d'un cadre de vie agréable. Plus que jamais, c'est une composante essentielle du territoire, sinon majeure du développement économique. D'ailleurs, c'est aussi un des principaux critères pris en compte par les entreprises souhaitant s'implanter sur le Hainaut. Ces paysages s'expliquent par deux faits :

- Le territoire est façonné par les deux parcs naturels :
 - Le **parc du Pays des Collines** au Nord, s'étendant sur les communes de Flobecq, Ellezelles, Frasnes-lez-Anvaing, Mont-de-l'Enclus, et trois petits villages d'Ath que sont Ostiches, Mainvault, Oeudeghien ;
 - Le **parc des plaines de l'Escaut** au Sud.
- Le territoire du Hainaut occidental offre une combinaison d'espaces ruraux et de petites villes historiques et agréables.

Le parc du Pays des Collines a été reconnu en juin 1997 et s'étend sur 23 300 hectares pour 26 000 habitants. Le Pays des Collines se caractérise par ce que l'on nomme **la Route des Collines**, le long de laquelle se situent les 11 principales attractions touristiques du Pays. Ainsi, sur une longueur d'un peu plus de 100 kilomètres, signalée par le panneau des trois ambassadeurs, le visiteur découvre les richesses du Pays en voiture.

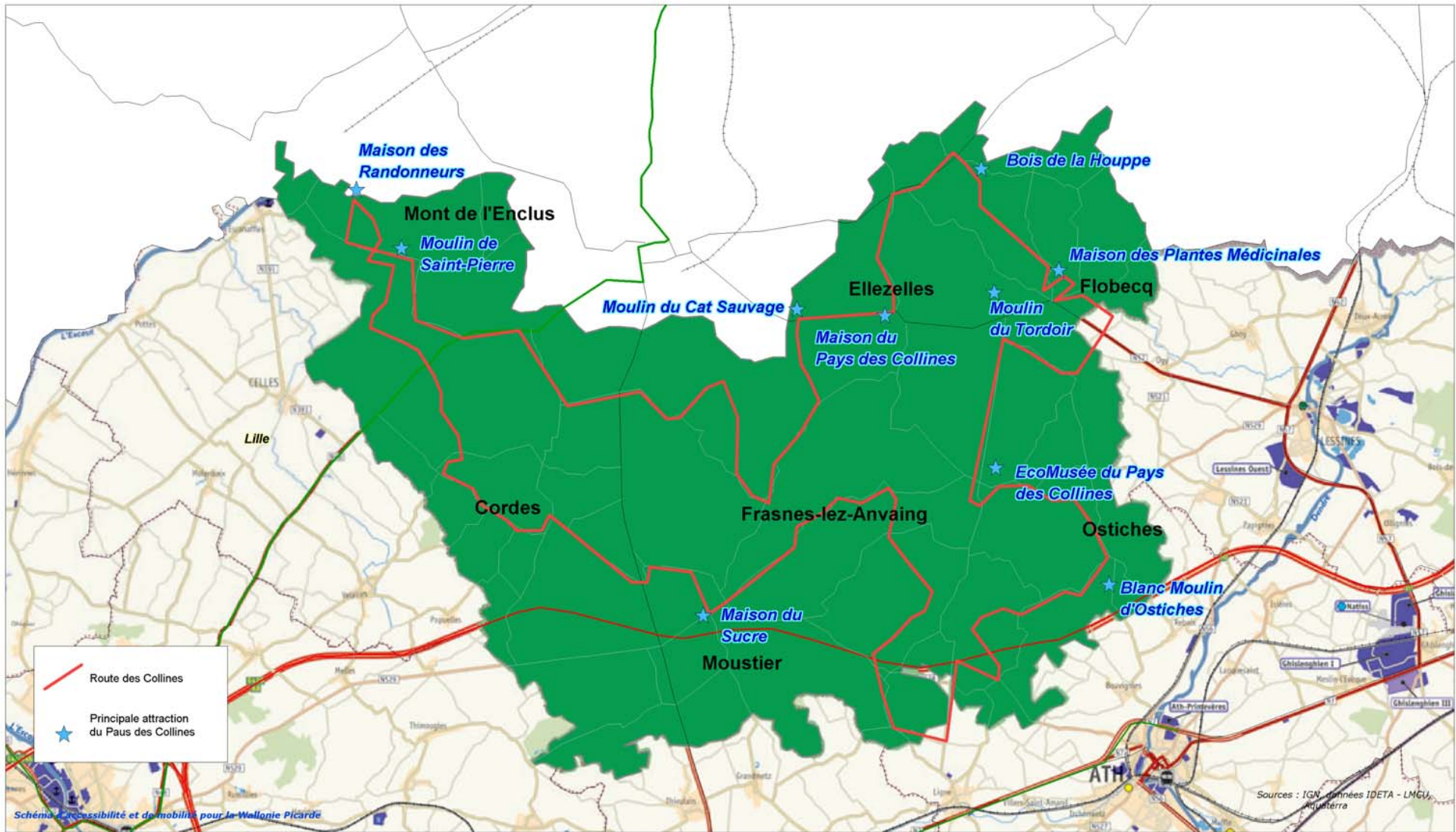
A pied, le visiteur peut emprunter l'un des **25 circuits pédestres** du pays. Le long de ces circuits, des bornes de jalonnement sont mises en place, comme indiqués ci-contre. Les itinéraires sont relativement bien balisés ; en revanche, sur certains points ou lieux touristiques, la signalétique est insuffisante et c'est le cas pour la Maison du Pays à Ellezelles.



Commune de départ	Circuit	Intitulé du circuit	Distance
Ath (Mainvault)	2.01	Circuit des arbres mystérieux	2 km
Ath (Ostiches)	2.02	La ronde du Blanc Moulin	6,5 km
Ath (Ostiches)	2.20	Circuit des Moulins	18 km
Frasnes-lez-Anvaing	2.09	Le long du Château d'Anvaing et de ses douves	5 km
Frasnes-lez-Anvaing	2.10	Circuit des fermes et cha'teaux remarquables	9 km
Frasnes-lez-Anvaing	2.11	Le Sentier enchanté	7 km
Frasnes-lez-Anvaing	2.12	Douceur et découverte au Pays des Collines	10,5 km
Frasnes-lez-Anvaing	2.13	La Balade des Hiboux	5,5 km
Frasnes-lez-Anvaing	2.14	D'Oeudeghien à Buissonal	13 km
Frasnes-lez-Anvaing	2.15	Les "Beaux sites" de Saint-Sauveur	10 km
Mont de l'Enclus	2.16	Circuit paysager	6,5 km
Mont de l'Enclus	2.17	Sur les traces de la légende de Liederiq	4,5 km
Mont de l'Enclus	2.18	Entre Flandre et Wallonie	18,5 km
Mont de l'Enclus	T1	Entre Orroir et Ruien	9 km
Mont de l'Enclus	T2	Entre Kwaremont et Amougies	9 km
Ellezelles	2.03	Sentier écologique	4 km
Ellezelles	2.05	Promenade nature	9,5 km
Ellezelles	2.06	Promenade de la Croix Philosophe	7 km
Ellezelles	2.07	Balade au pays de Petite Elle	16 km
Ellezelles	2.19	Le Sentier de l'Etrange	6 km
Ellezelles	T3	Entre Muziekberg et Mont d'Ellezelles	12 km
Flobecq	2.08	Les Veneels de l'Art	2 km
Flobecq	T4	Entre la Houppe et Bos Ter Rijst	14 km
Flobecq	T5	Dans le Brakelbos	7,5 km
Flobecq	T6	Entre Everbeek-Boven et le Bois de la Louvière	9,5 km

Notons qu'un éco-compteur a été mis en place sur le sentier de l'Etrange : il a été fréquenté entre décembre 2005 et décembre 2006 par **10 400 personnes**.

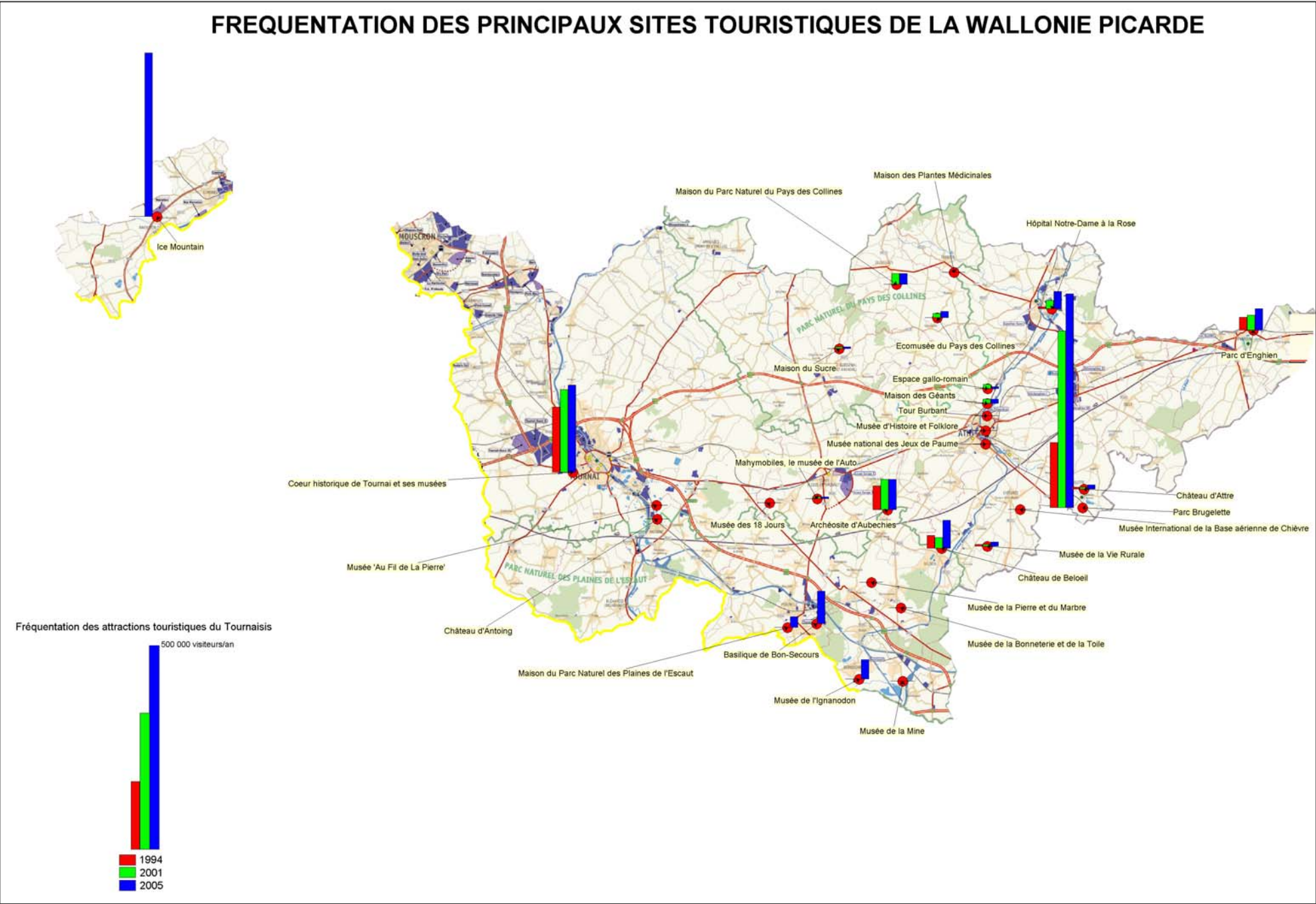
PAYS DES COLLINES :
LA ROUTE DES COLLINES ET LES ATTRACTIONS PRINCIPALES



Des sites touristiques majeurs

Une trentaine de pôles touristiques importants sont implantés sur le territoire du Hainaut Occidental, parmi lesquels :

- Le Château de Beloeil ;
- L'Hôpital Notre Dame à la Rose de Lessines ;
- Le parc et le château d'Aremberg à Enghien ;
- La maison des géants à Ath ;
- La basilique de Bon-Secours ;
- Le complexe Ice Moutain :
 - Ice Mountain est situé à **Comines-Belgique**. Son complexe de **10.000m²** dédié à la glisse permet de pratiquer ski et snowboard sur de la vraie neige été comme hiver. Vue de l'extérieur, la structure ressemble à une rampe de lancement. Les cinq degrés en dessous de zéro permettent le maintien tout au long de l'année de 40 cm de vraie neige. Deux pistes équipées de téléskis suffisent à satisfaire les skieurs néophytes comme les plus chevronnés.
 - Ouvert en 1999, ce centre de ski et de snowboard connaît un vif succès. **En 2005, plus de 400 000 visiteurs** ont essayé la poudreuse belge. Les groupes y viennent nombreux car ils bénéficient de prix adaptés.
- Le parc Paradisio :
 - Autrefois désigné comme « le paradis des oiseaux », Paradisio, à Brugelette, est aujourd'hui un parc où cohabitent sur 55 hectares 4 000 animaux venus des quatre coins de la planète. Situé dans le site exceptionnel de l'ancienne abbaye de Cambron, Paradisio est aujourd'hui unanimement reconnu comme l'un des plus beaux jardins zoologiques au monde avec démonstration de rapaces en vol libre, serre tropicale, aquarium, île aux singes (etc) sans oublier les nombreuses actions menées en faveur de la protection animale et de son environnement.
 - Depuis l'introduction en bourse en 1999, l'offre du Parc ne cesse de se diversifier. En 2006 a été ouvert un jardin chinois avec le concours d'une vingtaine d'artisans venus de chine, et prochainement, un jardin indonésien verra le jour sur le site du Parc.
 - Parc Paradisio a été fréquenté en 2006 par **484 000 visiteurs en 2006** (source : rapport annuel 2005-2006), à comparer aux 520 000 visiteurs de 2005, et 501 000 visiteurs en 2004.. . (informations fournies par le directeur financier, M. MOREAU). Cette baisse de la fréquentation en 2006 s'explique notamment par des conditions météorologiques maussades au mois d'août et l'hypermédiatisation de la grippe aviaire. Toutefois, pour l'année 2007, la fréquentation semble avoir dépassé à nouveau les 500 000 visiteurs annuels.

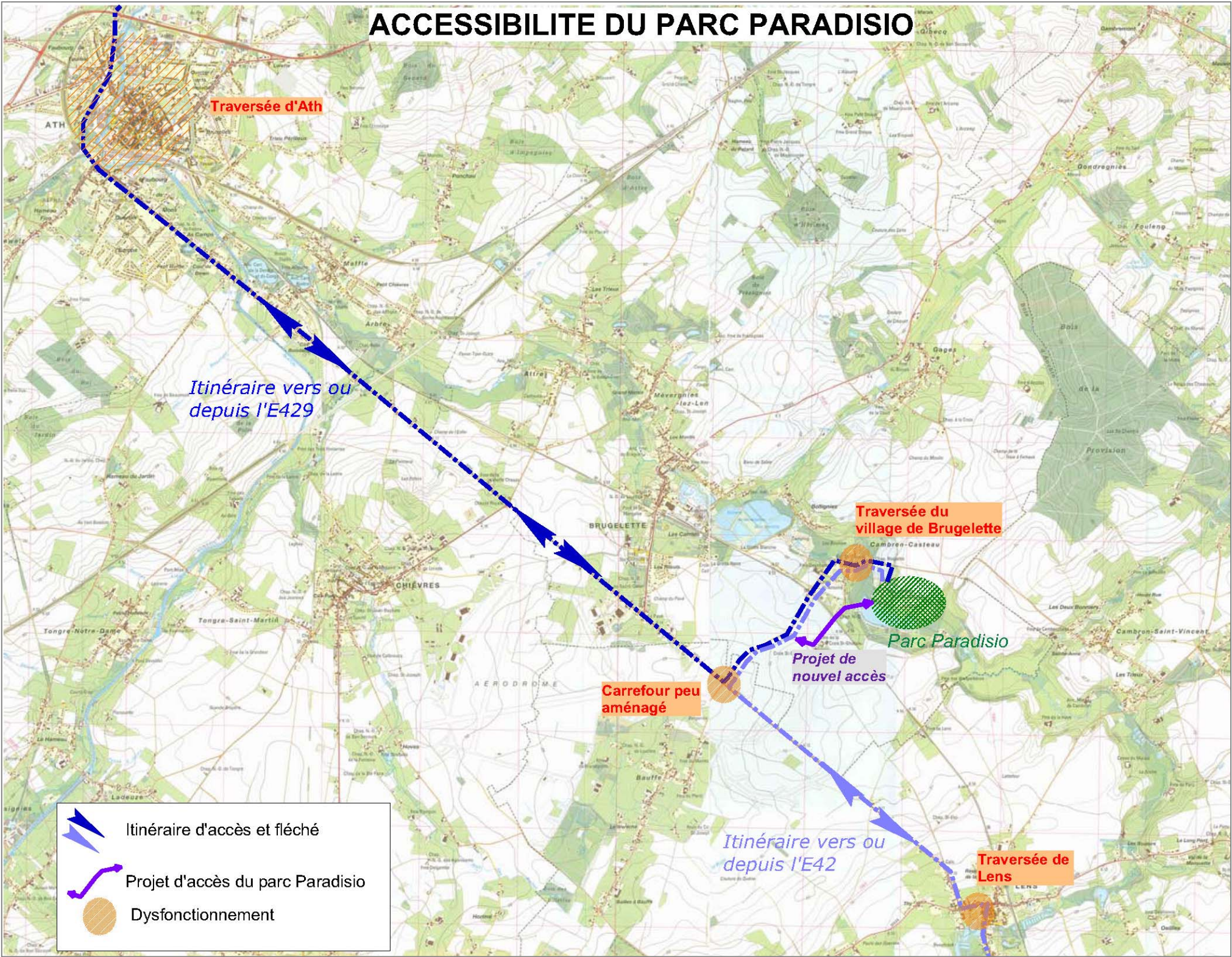


source : rapport annuel 2005-2006, Paradisio.

- Le Parc est situé à mi-chemin entre deux autoroutes : il est en effet accessible depuis l'E42 et depuis l'E429 (bretelles d'accès à moins de 15 minutes en voiture). Une gare ferroviaire SNCB est implantée à proximité du parc (gare de Brugelette à 800m), avec l'existence de tickets combinés train+entrée du Parc.
- La grande majorité des visiteurs est une clientèle individuelle, venant au Parc en voiture. Cela a deux conséquences : d'une part en terme de fluidité. Le Parc n'est pas localisé à proximité d'une bretelle de sortie d'autoroute si bien qu'en période de pointe (près de 10 000 visiteurs par jour), d'importants problèmes de circulation surviennent sur l'axe de la N56 (aménagé en 2x1 voies). Le carrefour d'accès au droit de la N56 demande à être réaménagé. De plus, l'ensemble des véhicules traverse le village de Brugelette alors qu'un projet de déviation a d'ores et déjà été évoqué par la direction du Parc (cf carte ci-contre). D'autre part, cela demande à gérer le stationnement : des parkings sont réservés en cas de forte affluence et du personnel supplémentaire est engagé pour réguler le stationnement. D'après le directeur financier, même si la présence de la gare est un atout incontestable en terme d'accessibilité, le recours aux transports collectifs reste compliqué : l'affluence du parc est fortement liée aux conditions météorologiques (les visiteurs se décident la veille de venir au Parc) alors qu'utiliser le train demande d'anticiper (la SNCB affrète des trains spéciaux pour s'adapter aux réservations. Ainsi, ce sont avant tout des scolaires qui utilisent le train). Enfin, le fléchage piéton depuis la gare ferroviaire devrait être renforcé pour être davantage attractif : panneaux plus visibles, textes davantage engageants (« Raccourci piéton » à indiquer par exemple).
- En terme de signalisation, le MET n'autorise le fléchage que via 2 parcours si bien que pour les automobilistes venant de Soignies ou Enghien, le fléchage n'existe pas.
- Enfin, notons que le projet d'aéroport de Chièvres aurait des conséquences très néfastes pour le Parc Paradisio.



source : brichure scolaire 2007, Paradisio.



source : Institut géographique national, 1/20 000ème.



POLES GENERATEURS DE LA WALLONIE PICARDE :

- Dans un territoire à dominante rurale, des zones d'activités qui constituent des pôles générateurs d'emplois majeurs.
- Des parcs d'activités proches des axes structurants, et souvent situés à proximité de la frontière franco-belge.
- Une concentration des pôles générateurs (hôpital, enseignement) dans les zones les plus agglomérées.
- Une fonction commerciale avant tout caractérisée par des petites surfaces de proximité mais influencée par les grands centres commerciaux français.
- Un levier essentiel pour la Wallonie : le tourisme. Des paysages très plaisants et de plus en plus recherchés, des sites touristiques majeurs à l'échelle de la Wallonie.

4.6. La mobilité des habitants

Les déplacements Domicile-Travail

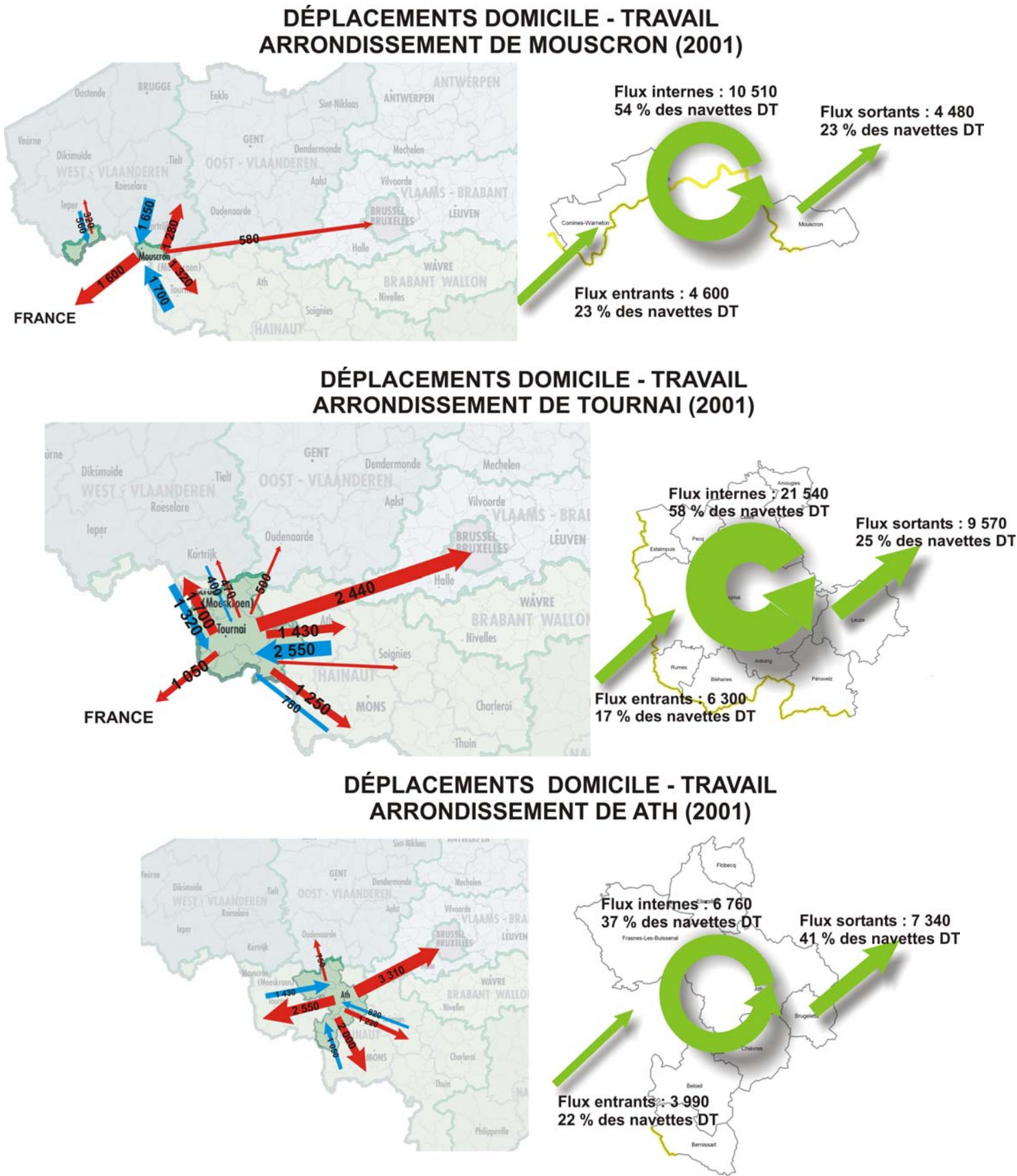
Concernant le traitement des données de navettes Domicile-Travail de la Wallonie Picarde, il est proposé de distinguer les trois arrondissements majeurs qui constituent la Wallonie Picarde : arrondissement de Mouscron, arrondissement de Tournai et arrondissement d'Ath. Les trois types de flux suivants sont différenciés :

- Les flux internes (actifs qui résident au sein de l'arrondissement concerné et qui travaillent dans cet arrondissement) ;
- Les flux sortants (actifs qui résident dans un arrondissement mais qui travaillent en-dehors) ;
- Les flux entrants (actifs qui travaillent mais qui n'habitent pas au sein de l'arrondissement concerné).

Les données proviennent de S P F Economie (service DG Statistique) et datent de l'année 2001.

Il convient de souligner :

- **L'importance des flux internes pour les arrondissements de Mouscron et Tournai** (respectivement 54% et 58%) : ainsi pour plus de la moitié des habitants de ces arrondissements, ils occupent un emploi proche de leur lieu d'habitation ;
- **La forte attraction exercée par la métropole bruxelloise auprès de l'arrondissement d'Ath** : en effet, les flux sortants de l'arrondissement d'Ath sont prédominants (41%) et en particulier, la majorité des flux ont pour destination l'arrondissement de Bruxelles ;
- **L'attraction exercée par la métropole lilloise, cette fois-ci, auprès des habitants des arrondissements de Tournai et Mouscron** situés à proximité de la frontière franco-belge. En 2001, entre 1 050 et 1 600 flux ont été enregistrés en direction de la France. Notons également l'attraction exercée par Bruxelles auprès des habitants de l'arrondissement de Tournai . L'autoroute E429 permet à la population du tournaisis de rejoindre rapidement la capitale et ses emplois ;
- **La faible proportion des flux entrants, et ce pour chaque arrondissement**, représentant au total très peu de navettes (moins d'1 navette sur 5).



Les travailleurs frontaliers franco-belges

- Les flux frontaliers franco-belges reprennent deux composantes :
- D'une part, les frontaliers belges. Est considéré comme frontalier belge tout salarié habitant la Belgique et travaillant en France ;
 - et d'autre part les frontaliers français. Est considéré comme frontalier français tout salarié habitant en France et travaillant en Belgique.

Depuis une quinzaine d'années, d'une manière générale, **les flux français montrent une croissance très forte** alors que le nombre de frontaliers belges diminue sur la même période. A partir de 1990, le nombre de frontaliers français a quadruplé et on constate une diminution de plus d'un quart du nombre de frontaliers belges.

Durant la période 1990-2005, *pour les flux frontaliers belges*, d'après l'étude EuresChannel disponible sur le site du CSEF, c'est la Flandre Occidentale qui connaît une baisse substantielle et continue des flux frontaliers belges (-42%) tandis que le Hainaut enregistre une baisse de 25,2% Si l'on zoome sur le territoire de la Wallonie picarde, en particulier sur les arrondissements d'Ath, Tournai et de Mouscron, on constate que la croissance des flux frontaliers issus de l'arrondissement de Tournai, compense finalement la perte des flux issus de l'arrondissement de Mouscron et la stagnation des flux issus de l'arrondissement d'Ath.

Pour les flux frontaliers français, pour lesquelles l'information est plus précise, on constate qu'à l'échelle du pays, plus de la moitié des travailleurs frontaliers travaillent dans le Hainaut (57%), et 32% en Flandre Occidentale. **475 flux ont pour destination l'arrondissement d'Ath, 4 150 flux l'arrondissement de Mouscron et 3 020 l'arrondissement de Tournai.**

Les frontaliers français exerçant un emploi en Wallonie picarde (arrondissement d'Ath, de Mouscron et de Tournai) sont :

- Relativement jeune, avec 88% des frontaliers ayant moins de 49 ans (90% pour l'arrondissement d'Ath, 88% pour l'arrondissement de Mouscron et 85% pour l'arrondissement de Tournai) ;
- Majoritairement des hommes (83% pour l'arrondissement d'Ath, 72% pour l'arrondissement de Mouscron et 63% pour l'arrondissement de Tournai) même si les statistiques montrent aussi que l'emploi féminin est davantage présent en Hainaut qu'en Flandre occidentale ;
- Ayant majoritairement des contrats à durée déterminée et un travail à temps plein ;
- Ne possédant pas de diplôme secondaire supérieur (79% pour l'arrondissement d'Ath, 84% pour l'arrondissement de Mouscron et 75% pour l'arrondissement de Tournai) ;
- Occupant le statut d'ouvriers pour près de la moitié d'entre eux, et ce quel que soit l'arrondissement (les cadres ne dépassant pas le tiers des travailleurs frontaliers de la Wallonie picarde) ;
- Exerçant un poste dans le domaine de l'industrie manufacturière (entre 22% et 46%), ou encore dans la construction (pour Ath), dans le commerce/réparation automobile (pour Tournai) ou la santé et l'action sociale (également Tournai).

(Note : les deux sources utilisées pour analyser les flux de travailleurs frontaliers du Nord-Pas-de-Calais vers la Belgique sont les recensements de population pour la France et les données de l'INAMI pour la Belgique. Le traitement a été fait lors de l'étude EuresChannel de septembre 2006).

Répartition des flux frontaliers français par tranche d'âge

		2005
Arrondissement de Ath	< 30 ans	22%
	30 - 49 ans	68%
	> 50 ans	10%
	Total	475
Arrondissement de Mouscron	< 30 ans	31%
	30 - 49 ans	57%
	> 50 ans	12%
	Total	4 150
Arrondissement de Tournai	< 30 ans	22%
	30 - 49 ans	63%
	> 50 ans	15%
	Total	3 020
Arrondissement de Charleroi	< 30 ans	14%
	30 - 49 ans	68%
	> 50 ans	18%
	Total	1 002
Arrondissement de Soignies	< 30 ans	16%
	30 - 49 ans	71%
	> 50 ans	13%
	Total	453
Arrondissement de Thuin	< 30 ans	17%
	30 - 49 ans	55%
	> 50 ans	28%
	Total	1 348
Hainaut	< 30 ans	23%
	30 - 49 ans	62%
	> 50 ans	15%
	Total	12 933
Arrondissement d'Ypres	< 30 ans	31%
	30 - 49 ans	59%
	> 50 ans	10%
	Total	1 332
Arrondissement de Courtrai	< 30 ans	26%
	30 - 49 ans	66%
	> 50 ans	8%
	Total	3 189
Arrondissement de Roeselare	< 30 ans	33%
	30 - 49 ans	63%
	> 50 ans	4%
	Total	1 005
Arrondissement de Tielt	< 30 ans	28%
	30 - 49 ans	66%
	> 50 ans	6%
	Total	617
Arrondissement de Veurne	< 30 ans	33%
	30 - 49 ans	59%
	> 50 ans	8%
	Total	738
Autres arrondissements de la Flandre Occidentale	< 30 ans	29%
	30 - 49 ans	58%
	> 50 ans	13%
	Total	285
Flandre Occidentale	< 30 ans	29%
	30 - 49 ans	63%
	> 50 ans	8%
	Total	7 166
Autres provinces de la Belgique	< 30 ans	21%
	30 - 49 ans	61%
	> 50 ans	18%
	Total	2 454

Evolution des flux frontaliers belges par tranche d'âge

		1990	1995	2000	2005
Arrondissement de Ath	- 30 ans	32%	24%	11%	16%
	entre 30 et 50 ans	59%	64%	70%	63%
	> 50 ans	9%	12%	19%	21%
	Total	69	74	80	76
Arrondissement de Mouscron	- 30 ans	19%	9%	14%	14%
	entre 30 et 50 ans	64%	58%	60%	57%
	> 50 ans	17%	33%	27%	29%
	Total	2 775	2 119	1 814	1 779
Arrondissement de Tournai	- 30 ans	20%	17%	14%	13%
	entre 30 et 50 ans	65%	66%	63%	58%
	> 50 ans	15%	18%	24%	29%
	Total	1 130	955	1 155	1 239
Arrondissement de Mons	Total	414	314	365	343
Autres arrondissements du Hainaut	Total	532	390	331	243
Arrondissement de Ypres	Total	583	383	286	241
Arrondissement de Courtrai	Total	653	497	421	408
Arrondissement de la Flandres Occidentale	Total	215	211	193	185
Belgique	- 30 ans	17%	14%	13%	14%
	entre 30 et 50 ans	63%	62%	60%	57%
	> 50 ans	20%	24%	27%	30%
	Total	7 229	5 576	5 348	5 260

Répartition des flux frontaliers français par secteur d'activité

	Total	Industrie manufacturière	Construction	Commerce, réparation automobile	Hôtels et restaurants	Transports et communication	Immobilier, location et services sociaux	Education	Santé et action sociale	Services collectifs, services sociaux	Autres secteurs
HAINAUT	12 933	40%	10%	12%	2%	6%	9%	3%	11%	3%	4%
Arr. d'Ath	475	22%	29%	9%	2%	2%	21%	3%	5%	5%	2%
Arr. de Mouscron	4 150	46%	11%	10%	2%	5%	9%	4%	9%	2%	2%
Arr. de Tournai	3 020	34%	6%	16%	2%	6%	9%	2%	15%	5%	5%
Arr. de Charleroi	1 002	38%	9%	10%	0%	13%	15%	0%	5%	2%	8%
Arr. de Mons	2 485	35%	10%	14%	4%	6%	7%	4%	11%	2%	7%
Arr. de Soignies	453	46%	3%	11%	2%	11%	9%	4%	8%	2%	4%
Arr. de Thuin	1 348	48%	10%	8%	2%	5%	1%	*	18%	*	4%
FLANDRE OCCIDENTALE	7 166	51%	6%	13%	4%	6%	16%	0%	1%	1%	2%
Arr. Ieper	1 332	40%	12%	14%	5%	9%	17%	0%	*	1%	1%
Arr. Kortrijk	3 189	57%	6%	14%	1%	4%	15%	0%	1%	1%	1%
Arr. Roeselare	1 005	53%	4%	15%	1%	5%	20%	1%	0%	0%	1%
Arr. de Tielt	617	84%	1%	5%	0%	9%	1%	0%	0%	0%	0%
Arr. de Veurne	738	27%	5%	8%	19%	3%	28%	*	*	*	6%
Autres arr. Flandres occ.	285	40%	6%	10%	3%	21%	9%	2%	0%	5%	4%
AUTRES PROVINCES BELGES	2 454	42%	9%	9%	2%	8%	16%	3%	3%	1%	7%
TOTAL	22 553	44%	8%	12%	3%	6%	12%	2%	7%	2%	4%

Source : Eureschannel, sept 2006. (* = secret statistique).

L'étude d'EuresChannel de septembre 2006 présente également l'origine géographique des flux frontaliers français.

D'une manière générale, les flux de travailleurs du Nord-Pas-de-Calais sont pour l'essentiel **des flux de proximité** et le flux le plus important (35%) vient du Roubaisis vers Mouscron, le Courtrais et l'arrondissement de Tournai. Dès lors, on voit immédiatement la place majeure qu'occupe la Wallonie picarde comme lieu d'emploi pour les habitants du Roubaisis.

Le Valenciennois amène également des frontaliers sur le Tournaisis mais aussi l'arrondissement de Mons.

Plus en détail :

- **Les flux frontaliers vers l'arrondissement d'Ath proviennent à 65% du Valenciennois ;**
- **Les flux frontaliers français vers l'arrondissement de Mouscron proviennent pour 2/3 d'entre eux de Roubaix-Tourcoing ;**
- **Les flux frontaliers français vers l'arrondissement de Tournai proviennent pour près de la moitié du Valenciennois, ou encore des deux zones de Lille et de Roubaix-Tourcoing à hauteur de 20%.**

Notons que le frontalier français travaillant en Belgique dispose d'une situation favorable concernant le régime fiscal sachant que les salaires nets imposables en Belgique sont très souvent plus élevés qu'en France et sachant que les cotisations sociales y sont moins importantes. L'évolution des flux frontaliers s'explique en grande partie par ce fait.

On explique également l'existence de ces flux frontaliers par des liens historiques, notamment sur la zone Roubaix-Tourcoing-Mouscron (activité textile commune), ou encore par la conjoncture du marché de l'emploi (le département du Nord dispose d'un réseau de formation dense et diversifié tandis qu'en Wallonie, l'emploi industriel reste prépondérant et en bonne voie), ou encore par la présence de Belges qui se sont installés en France et qui ont gardé leur emploi en Belgique.

Répartition des flux frontaliers français par origine géographique

	Total	Roubaix, Tourcoing	Lille	Dunkerque, Flandre-Lys	Valenciennois	Sambre, Avesnois	Autres
HAINAUT	12 933	27%	12%	3%	23%	30%	5%
Arr. d'Ath	475	*	10%	*	65%	10%	6%
Arr. de Mouscron	4 150	67%	20%	6%	3%	0%	4%
Arr. de Tournai	3 020	23%	22%	1%	43%	2%	9%
Arr. de Charleroi	1 002	*	*	4%	21%	68%	3%
Arr. de Mons	2 485	*	2%	*	37%	57%	3%
Arr. de Soignies	453	*	*	0%	26%	65%	3%
Arr. de Thuin	1 348	0%	0%	0%	*	*	0%
FLANDRE OCCIDENTALE	7 166	48%	11%	32%	*	*	4%
Arr. Ieper	1 332	18%	10%	66%	1%	1%	4%
Arr. Kortrijk	3 189	74%	13%	3%	*	*	5%
Arr. Roeselare	1 005	46%	10%	34%	*	*	*
Arr. de Tielt	617	67%	10%	2%	*	*	8%
Arr. de Veurne	738	*	*	97%	0%	0%	*
Autres arr. Flandres occ.	285	15%	13%	62%	*	*	*
AUTRES PROVINCES BELGES	2 454	14%	15%	11%	24%	18%	18%
TOTAL	22 553	33%	12%	14%	17%	18%	6%

Source : Eurschannel, sept 2006. Données INSEE, INEMA. (*= secret statistique)

Enquête déplacements transfrontalière Lille-Tournai-Mouscron

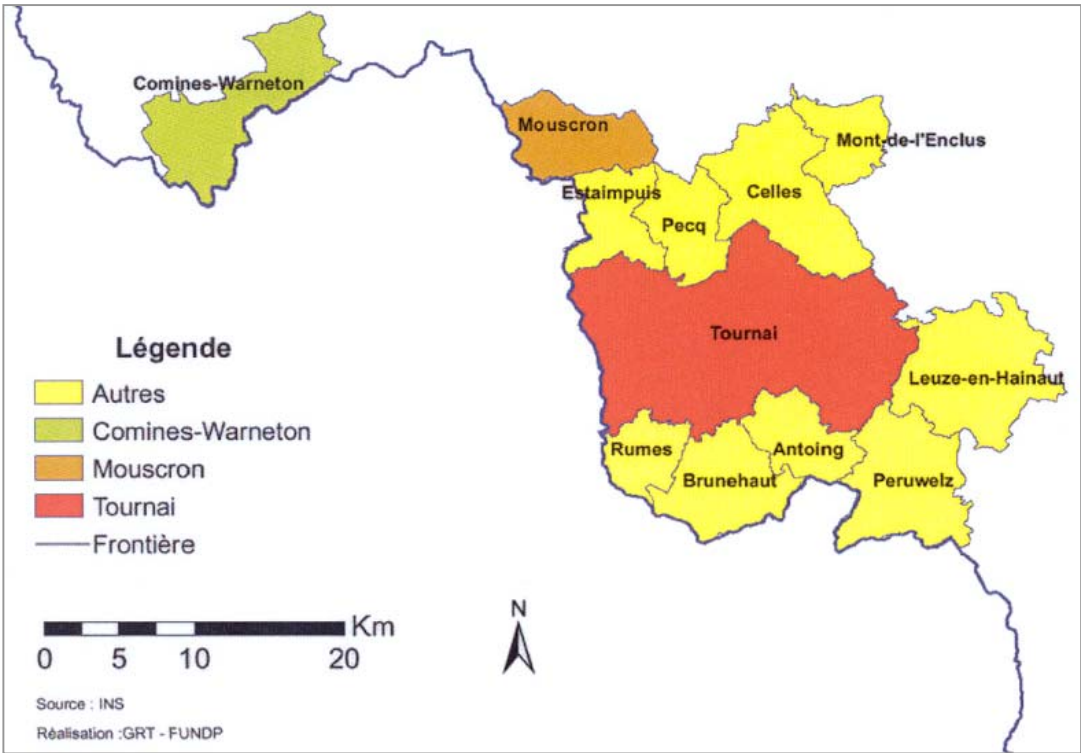
Une enquête déplacements a été réalisée en 2006 dans les arrondissements de Tournai et de Mouscron, enquête menée par le GRT et le FUNDP Namur. D'après les résultats édités en août 2007, 6 809 ménages ont été interrogés par courrier, avec relances téléphoniques. Au total, 1 561 ménages, correspondant à 3 525 personnes ont répondu de manière valide.

Au total, 9 899 déplacements, tous motifs confondus, ont été recensés (déplacements inférieurs à 200km).

Sur le territoire couvert par l'enquête, retenons que :

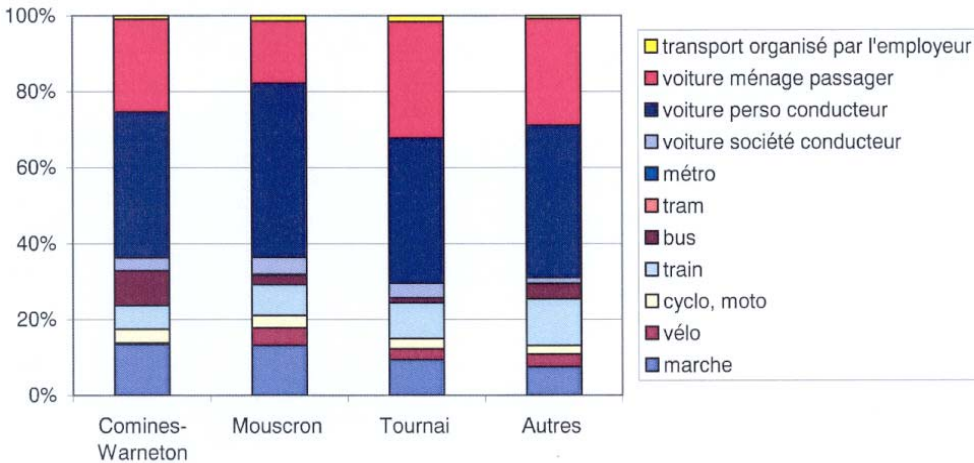
- Le nombre moyen de déplacements par individu est de 2.63 pour un jour moyen, et de 2.77 pour un jour ouvrable. A titre de comparaison, les premiers chiffres de l'enquête lilloise indiquent une mobilité tous modes confondus de 3.76 déplacements quotidiens par personne pour un jour ouvrable. Si l'on fait en revanche abstraction des individus qui ne se sont pas déplacés, on obtient une moyenne de 3.61 déplacements pour un jour ouvrable.
- C'est la population 18-55 ans qui est la plus mobile.
- Les personnes de Tournai et de Mouscron se déplacent moins loin en moyenne que celles de Comines-Warnton et des autres communes, dû en partie par la densité d'activités plus importante en milieu plus urbanisé.
- Si les déplacements sont moins longs à Tournai et à Mouscron, ils sont toutefois plus nombreux.
- La voiture est le moyen de déplacement utilisé de manière prédominante (environ 76%) et de manière régulière. La marche reste le second « mode de transport » utilisé, représentant 20% des déplacements. L'utilisation des TC reste très marginale et semble surtout orientée vers le train.
- Par rapport à l'enquête wallonne de 2002, la part du vélo augmente de plus de 2% et celle du train légèrement, contrairement au bus dont la part est divisée par 2. L'utilisation de la voiture est constante.
- Les ménages interrogés possèdent en moyenne 1,14 voiture (1.02 pour l'agglomération lilloise) et 16% des ménages interrogés ne possèdent pas de voiture (26% des ménages pour Lille).
- Le motif le plus fréquent de déplacement est le passage à la maison, et ce indépendamment du type de jour. Les motifs d'achats et récréatifs sont logiquement très présents le week-end.
- Pour 69% des personnes, la voiture est le mode principal pour se rendre au travail ou à l'école. Viennent ensuite la marche à pied (11%) et le train (9%). Le bus est très peu employé (3%).
- 2 habitants sur 3 font principalement leurs courses en Belgique et vont en France au moins une fois par mois. 7% font principalement leurs courses en France et y vont une fois par semaine ; c'est le cas des Cominois. La voiture est le mode quasiment exclusif pour faire ses courses en France.

Communes wallonnes enquêtées en 2006

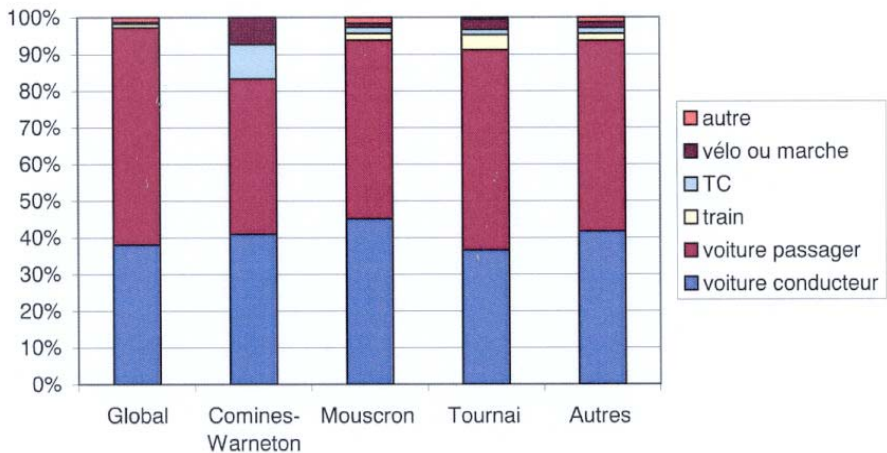


Source : Volet belge de l'enquête de déplacements transfrontalière (Lille-Tournai-Mouscron), rapport intermédiaire août 2007.

Mode de transport principal utilisé pour les déplacements Domicile-Travail/Ecole



Mode de transport utilisé pour faire des achats en France le samedi



Source : Volet belge de l'enquête de déplacements transfrontalière (Lille-Tournai-Mouscron), rapport intermédiaire août 2007.

Note : une enquête déplacements a été réalisée sur les 85 communes de Lille Métropole, de janvier à juin 2006. Les résultats concernant avant tout les communes du territoire communautaire de Lille. Toutefois, sur le territoire wallon, LMCU a réalisé un marché conjoint avec le MET, missionnant un bureau d'enquêtes. Mais les résultats ne sont encore totalement exploités (travail de redressement apparemment complexe) et au mieux, les résultats seront communiqués en octobre 2007.

Zoom sur la mobilité dans le Pays des Collines

Une étude de mobilité a été réalisé sur le territoire du Pays des Collines dans le cadre du contrat culture mené sur ce secteur. L'objectif est de déceler les caractéristiques de mobilité du Pays en s'appuyant sur une enquête. Il apparaît que :

- Les personnes enquêtés sont pour la plupart de jeunes adultes, dont 55% habitent le Pays des Collines, et la moitié exerce un emploi ;
- $\frac{3}{4}$ des personnes sont originaires du Hainaut dont 39% du Pays des Collines ;
- Pour 75% des personnes enquêtées, la voiture est le moyen de transport le plus utilisé. Pour 7% d'entre eux, les transports collectifs constituent le moyen de transport le plus utilisé ;
- Les transports en commun sont utilisés régulièrement pour les activités professionnelles et occasionnellement pour les loisirs ;
- Les utilisateurs TC ne sont pas un public captif (autre moyen de locomotion à disposition) ;
- 60% des étudiants et 40% des salariés ont moins de 10 km pour se rendre à leur lieu de travail ou d'école ;
- Les habitants du Pays des Collines pratiquent des activités de loisirs liées à la nature. Les utilisateurs des TC plus spécifiquement participent davantage à des activités de loisirs et sportives et ont recours à des moyens de transport diversifiés.



LA MOBILITE EN WALLONIE PICARDE :

- Un bassin de population entre les deux métropoles européennes, Lille et Bruxelles, dont l'attractivité joue en matière de flux.
- Une attraction inverse de la Belgique auprès des travailleurs français avec plus de 7 600 flux à destination de la Wallonie Picarde.
- Des flux frontaliers français qui sont avant tout des flux de proximité, et une place majeure occupée par la Wallonie Picarde par les habitants du Roubaisis.
- La voiture comme mode de déplacement prédominant par les habitants de la Wallonie, et une utilisation des Transports Collectifs qui s'avère très marginale.
- Des activités d'achat (en France notamment) qui amènent les habitants à utiliser régulièrement leur voiture et des activités de loisirs (à destination du Pays des Collines par exemple) qui les incitent à utiliser occasionnellement les TC.

5. L'état des lieux des infrastructures

5.1. Le réseau routier

Le maillage

La Wallonie picarde bénéficie de la desserte de plusieurs axes routiers structurants :

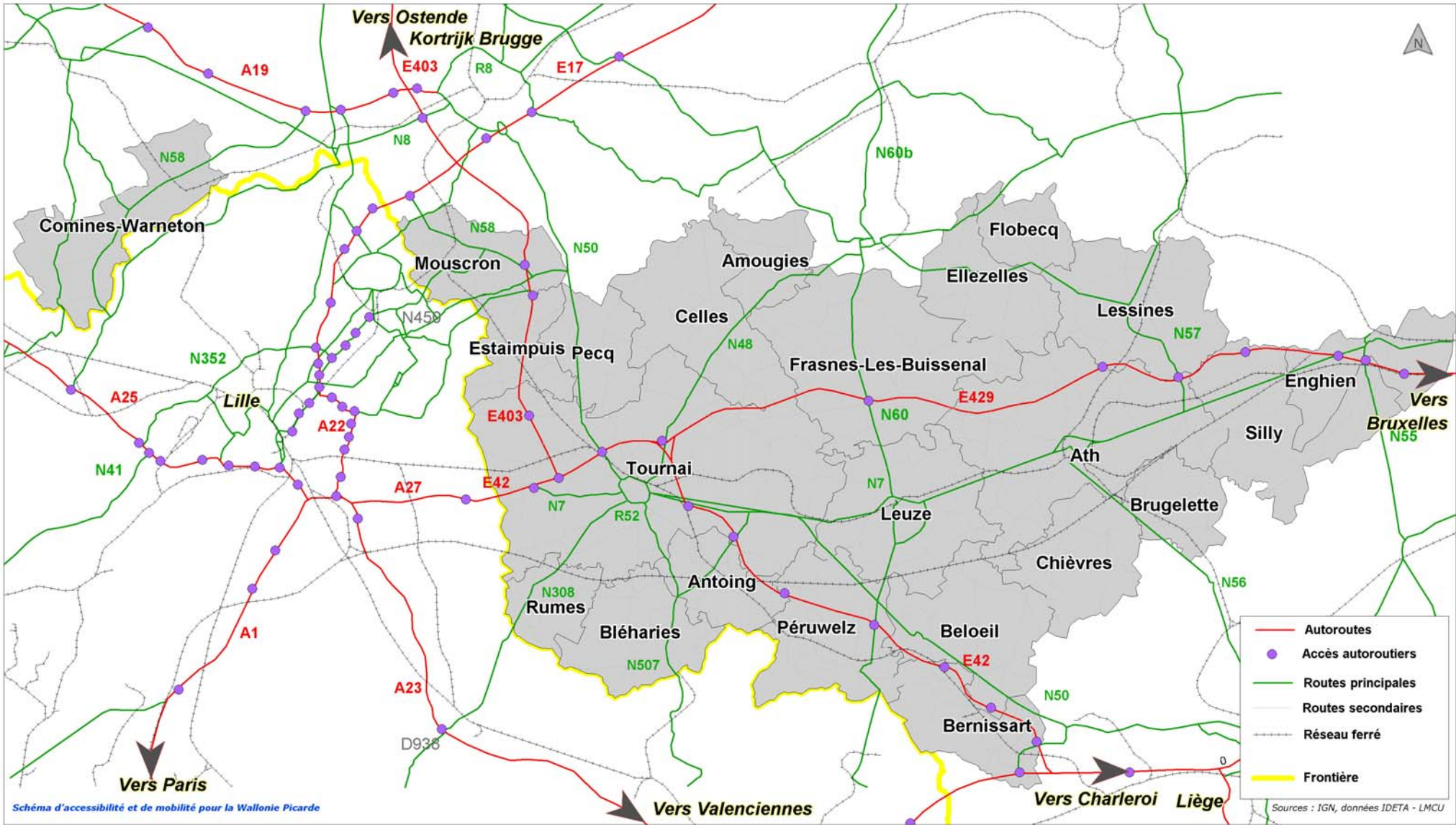
- L'autoroute A8 vers Lille (E42) poursuivie à l'Ouest par des liaisons autoroutières vers Paris, Dunkerque, Calais et Londres et à l'Est par une liaison structurante vers Bruxelles (E429) ;
- L'A16 (E42) vers Mons et les autres grandes villes du secteur Wallon ;
- L'A17 passant par Mouscron, Courtrai, et la Flandre occidentale qui procure au trafic Nord-Sud (Gand-Courtrai-Paris) un moyen de contourner Lille par l'Est, sans oublier qu'un récent changement de réglementation sur l'agglomération Lilloise interdit à présent le trafic PL de transiter par la voie dite Voie Rapide Urbaine.

L'autoroute Bruxelles-Lille constitue la véritable colonne du territoire, où les communes d'Ath, de Tournai et d'Enghien sont autant de pôles d'attraction desservis par cet axe structurant.

Le réseau de nationales dessert plus finement le territoire ; notons en particulier :

- La N7, axe reliant Bruxelles à Tournai et qui constitue le contournement d'Ath (configuration à 3 vois sauf dans le contournement d'Ath où l'axe est à 2x2 voies). Cette liaison historique entre la Wallonie Picarde et Bruxelles présente de longues lignes droites et écoule un trafic supérieur à 11 000 véhicules par jour avec un taux de Poids Lourd de 15% ;
- La N50, qui relie Mons à Tournai avec une configuration 2x1 voies ;
- La N56 qui relie Nimy (Mons) à Ath en traversant le plateau brabançon et écoulant un volume de trafic important (11 000 véh/jour) ;
- La N60, voie stratégique pour la desserte du centre de Péruwelz. Cette voie relie Valenciennes (en France) à Gand ;
- La N48 qui relie Brakel à Tournai via Ronse (sur le territoire de Flobecq et d'Ellezelles, elle présente un gabarit de 2x2 voies avec berne centrale) ;
- La N58 qui est d'une part, la colonne vertébrale de la commune de Mouscron et d'autre part, la principale infrastructure routière irriguant Comines-Warneton. Elle assure une fonction de transit (configuration à 2x2 voies) et permet de passer de la Flandre à la France ;
- La N43 qui relie aussi la frontière française à la Flandre, tout en desservant la ville de Mouscron (configuration à 2x1 voies, trafic PL important sur cet axe).

LE RESEAU ROUTIER ACTUEL



Longueur du réseau routier revêtu en km (2000)				
	Réseau autoroutier	Réseau routier régional et provincial	Réseau communal	Total
Belgique	1 726,2	13 899,0	99 754,4	115 379,6
Région Wallonne	866,1	7 544,0	46 699,7	55 109,8
Province du Hainaut	281,4	1 663,9	11 969,7	13 915,0
Wallonie Picarde	113,4	567,0	4 111,7	4 792,1
Densité de l'infrastructure en km/km²				
Belgique	0,057	0,455	3,268	3,780
Région Wallonne	0,054	0,472	2,921	3,447
Province du Hainaut	0,074	0,440	3,162	3,676
Wallonie Picarde	0,082	0,412	2,988	3,483

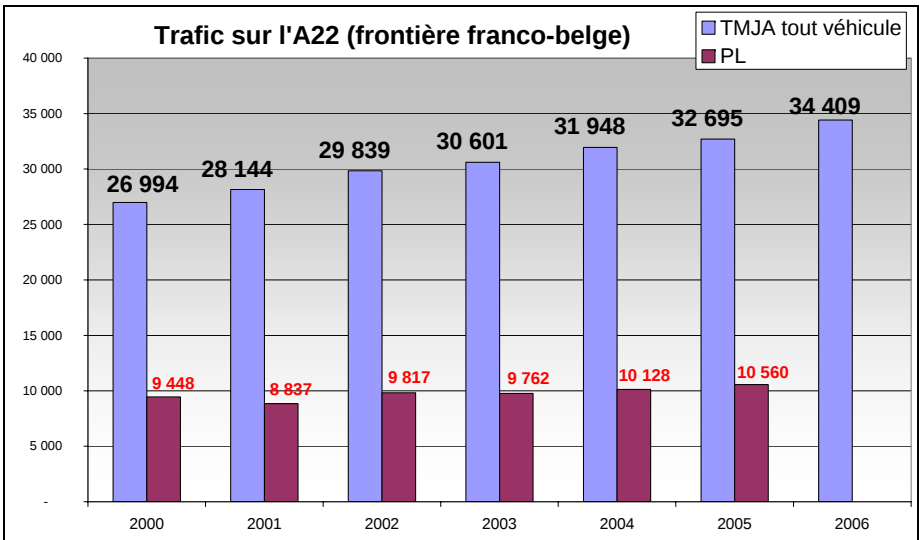
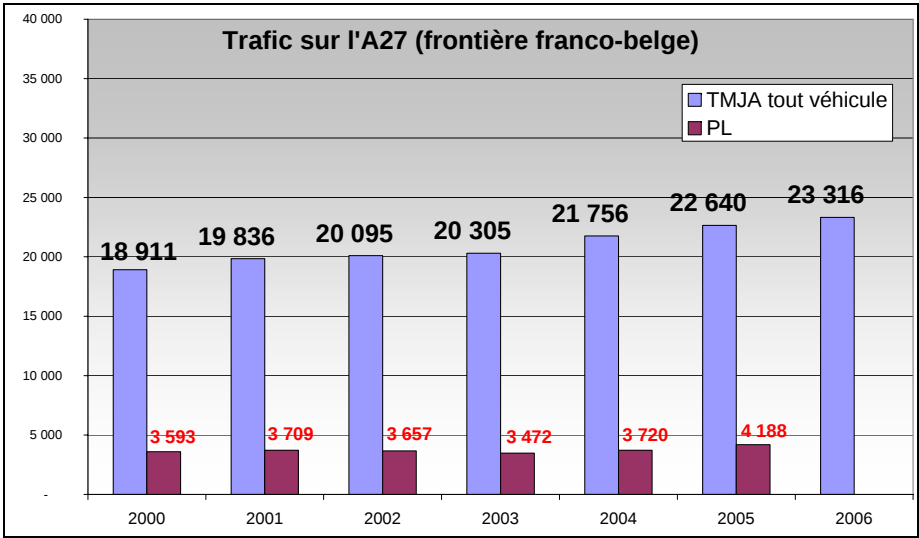
Source : SPF Mobilité et Transports.

Les volumes de trafics

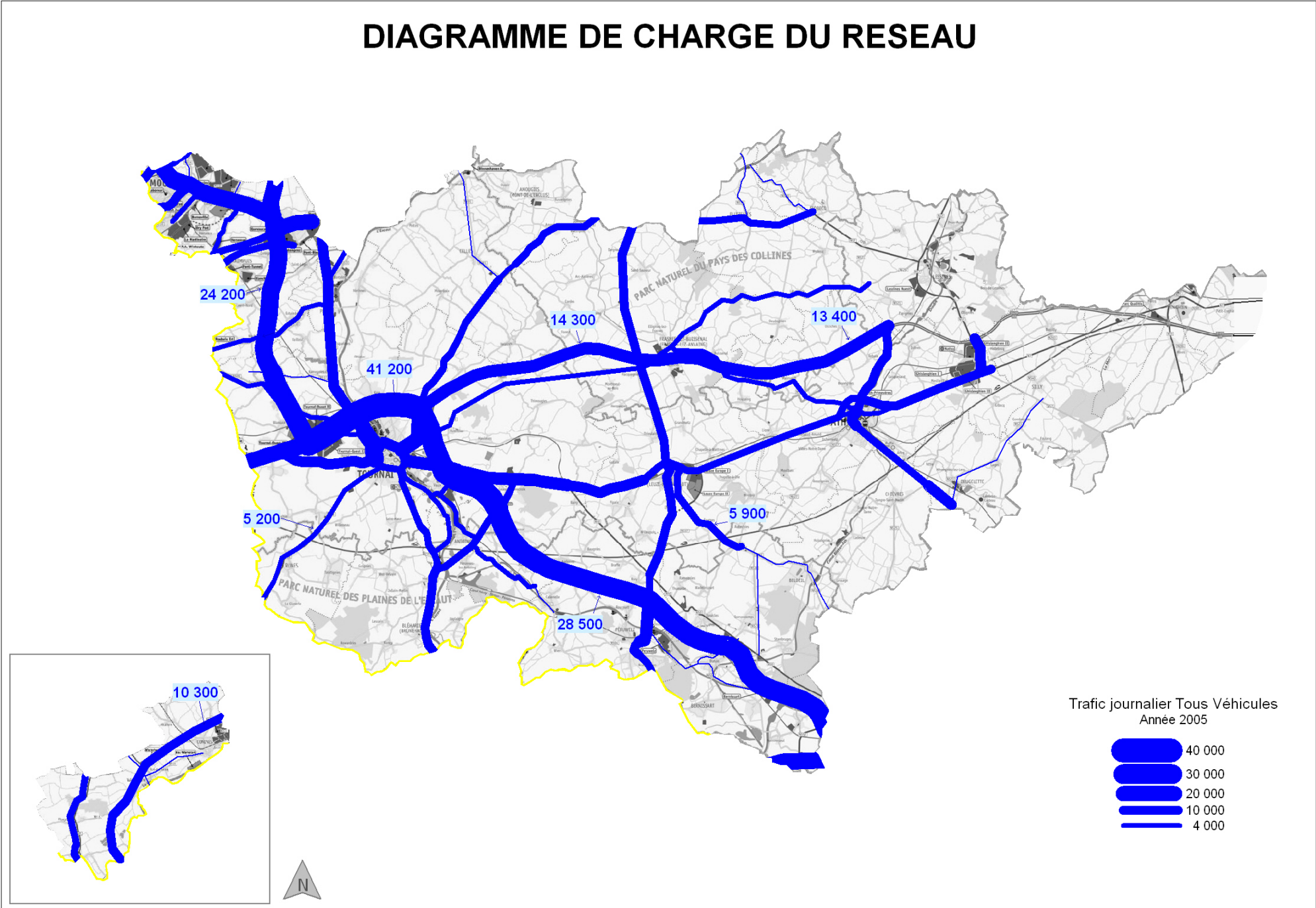
Concernant les volumes de trafics, les volumes sont les plus élevés sur les liaisons autoroutières. En particulier, on recense sur la E42 à hauteur de Tournai plus de 40 000 véhicules par jour.

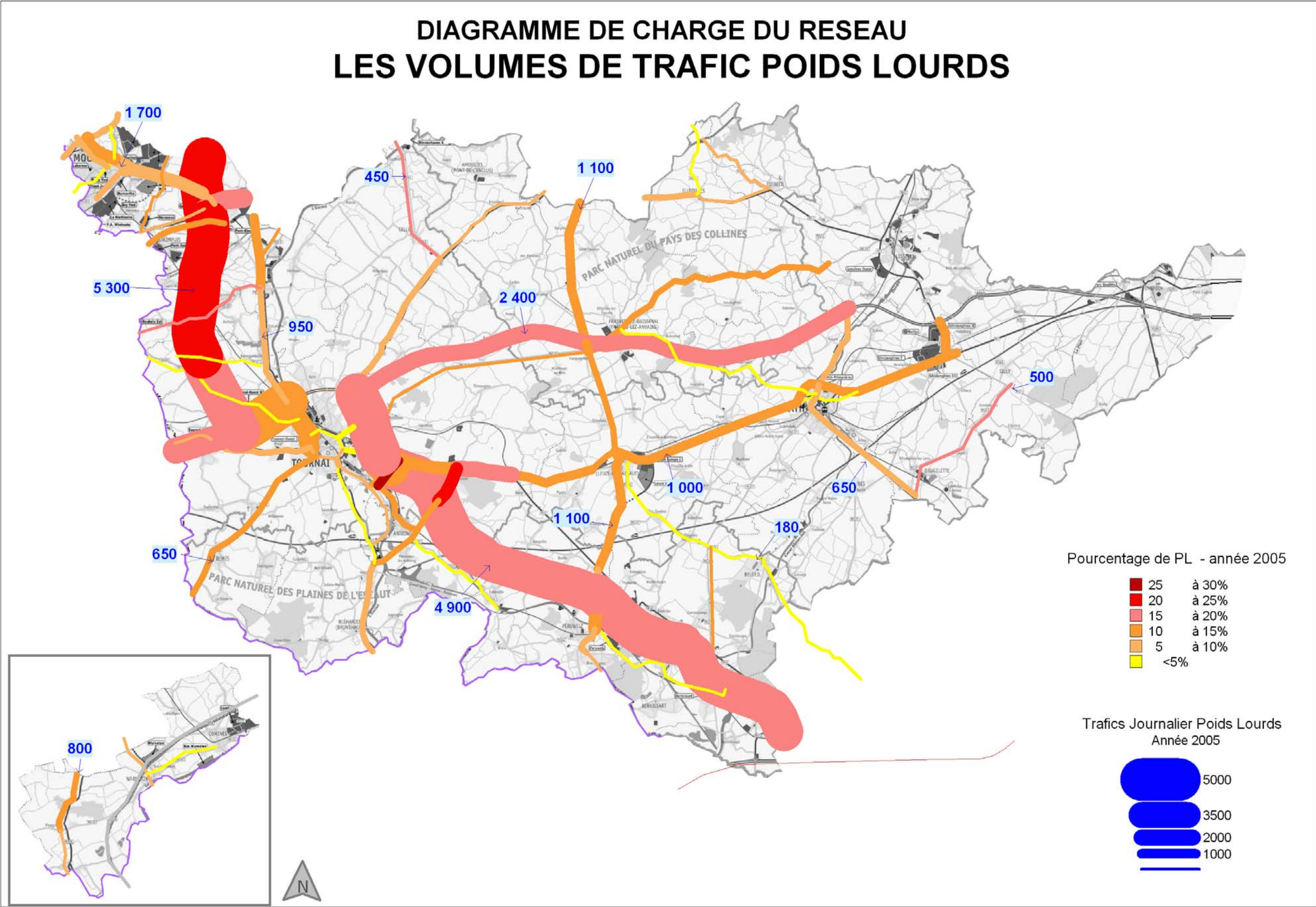
Après Tournai, la E42 écoule un trafic de 28 500 véhicules par jour alors que la E429 écoule in trafic d'environ 14 000 véhicules par jour.

La Direction Régionale de l'Equipement mène actuellement une campagne de comptages à la frontière franco-belge. Les enquêtes démarées en avril ne sont pas encore finies sur le terrain ; l'exploitation devra ensuite se faire sachant qu'au total sur les 70 postes implantés, 100 000 questionnaires sont attendus. Les résultats ne seront disponibles que courant de l'année prochaine. Néanmoins, il nous a été fourni les données de trafic à la frontière franco-belge sur l'A27 et l'A22. On note l'importance du volume sur l'A22



Source : données DRE/CDRE août 2007.



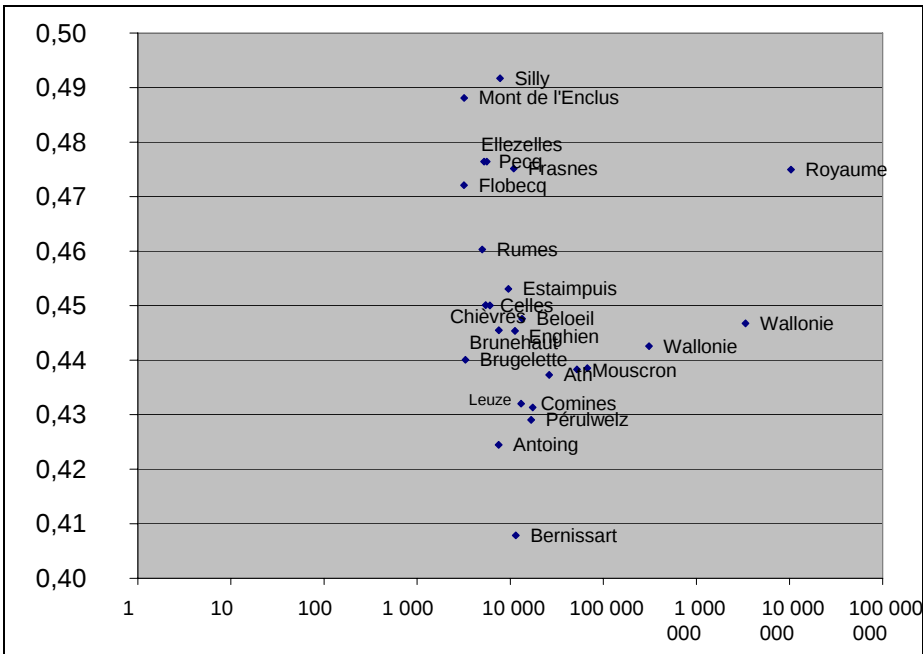


Soulignons qu'en terme d'évolution, les trafics ne cessent d'augmenter, aussi bien sur les autoroutes que sur les nationales : sur l'A8 ; sur la N55 ; sur la N50 ; sur la N60. Notons toutefois la baisse du trafic sur certaines nationales comme la n7, la N57 ou la N50.

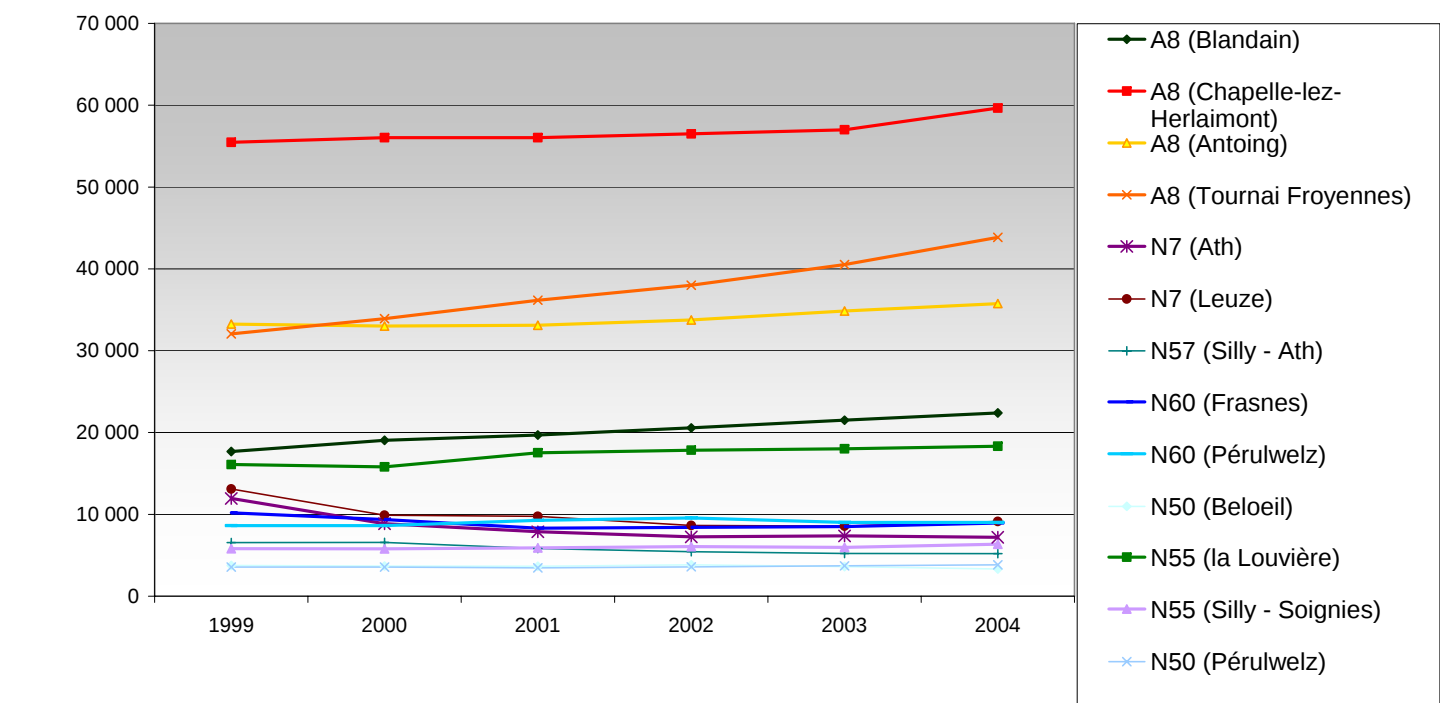
2004 (en véh.) Evolution 1999-2004		
A8 (Blandain)	22 388	27%
A8 (Chapelle-lez-Herlaimont)	59649	8%
A8 (Antoing)	35760	8%
A8 (Tournai Froyennes)	43 853	37%
N7 (Ath)	7 190	-40%
N7 (Leuze)	9 126	-30%
N57 (Silly - Ath)	5 195	-21%
N60 (Frasnes)	8 922	-12%
N60 (Péruwelz)	8 997	4%
N50 (Beloeil)	3 315	-12%
N55 (la Louvière)	18 330	14%
N55 (Silly - Soignies)	6 352	9%
N50 (Péruwelz)	3 819	7%

De manière globale, les volumes de trafics continuent de croître et parallèlement à cette évolution, il faut souligner que l'on a un **taux de motorisation moyen par personne de 0,44**, proche du taux enregistré à l'échelle de la région wallonne (0,45), et moins élevé que la moyenne nationale (0,47).

C'est sur les petites communes que l'on note le taux le plus élevé : Mont-de-l'Enclus, Pecq, Ellezelles, Flobecq et Frasnes avec des valeurs proches de 0,48 ou dépassant la valeur de 0,49 pour Silly.



Source : INS Belgique.



Motorisation et nombre de véhicules à moteur par commune - Situation au 1er aout 2005				
	Taux de motorisation	Voitures pour personnes	Véhicules transport marchandises	Total du nombre de véhicules à moteur
Royaume	0,47	4 918 619	47 647	6 158 868
Région wallone	0,45	1 504 757	11 124	1 902 803
Arrond de Tournai				
Antoing	0,42	3 189	335	4 064
Celles	0,45	2 453	363	3 719
Estaimpuis	0,45	4 325	477	5 423
Pecq	0,48	2 495	383	3 480
Péruwelz	0,43	7 194	909	9 200
Rumes	0,46	2 307	252	2 969
Tournai	0,44	29 561	3 275	37 521
Brunehaut	0,45	3 367	457	4 563
Leuze-en-Hainaut	0,43	5 653	705	7 772
Mont-de-l'enclus	0,48	1 565	192	2 123
Arrond d'Ath				
Ath	0,44	11 469	1 400	15 177
Beloeil	0,45	5 997	764	7 728
Bernissart	0,41	4 680	543	6 191
Brugelette	0,44	1 454	195	1 961
Chièvres	0,45	2 721	375	3 714
Ellezelles	0,48	2 668	413	3 821
Flobecq	0,47	1 505	220	2 091
Frasnes-Les-Buissenal	0,48	5 184	718	7 562
Arrond de Mouscron				
Mouscron	0,44	22 891	2 357	27 375
Comines-Warneton	0,43	7 526	985	9 815
Arrond de Soignies				
Silly	0,49	3 821	417	5 169
Enghien	0,45	5 011	470	6 205
Total Wallonie picarde	0,44	137 036	16 205	177 643

* : comprend les véhicules pour personnes, autobus, véhicules de transport de marchandises, tracteurs, véhicules spéciaux et motos

L'utilisation des axes routiers et les dysfonctionnements majeurs

La Wallonie Picarde est située à proximité de la région transfrontalière de Lille qui a la particularité de constituer un nœud routier majeur où convergent plusieurs infrastructures à haut niveau de service. Or, ces axes, à vocation de trafic national et international, jouent aussi un rôle important dans la desserte locale. La configuration du réseau et le principe de gratuité des autoroutes du Département du Nord expliquent en partie qu'un trafic local s'ajoute au trafic d'échange ou de transit qu'elles doivent écouler. Il ressort de cette situation une concentration de flux « tous types » sur les grandes artères de la région transfrontalière lilloise d'où :

- La difficulté d'écoulement d'un trafic de transit d'une grande importance économique à l'échelle régionale, nationale, internationale et en plein développement ;
- Et réciproquement, la gêne apportée sur le trafic local par la présence d'un flux international important.

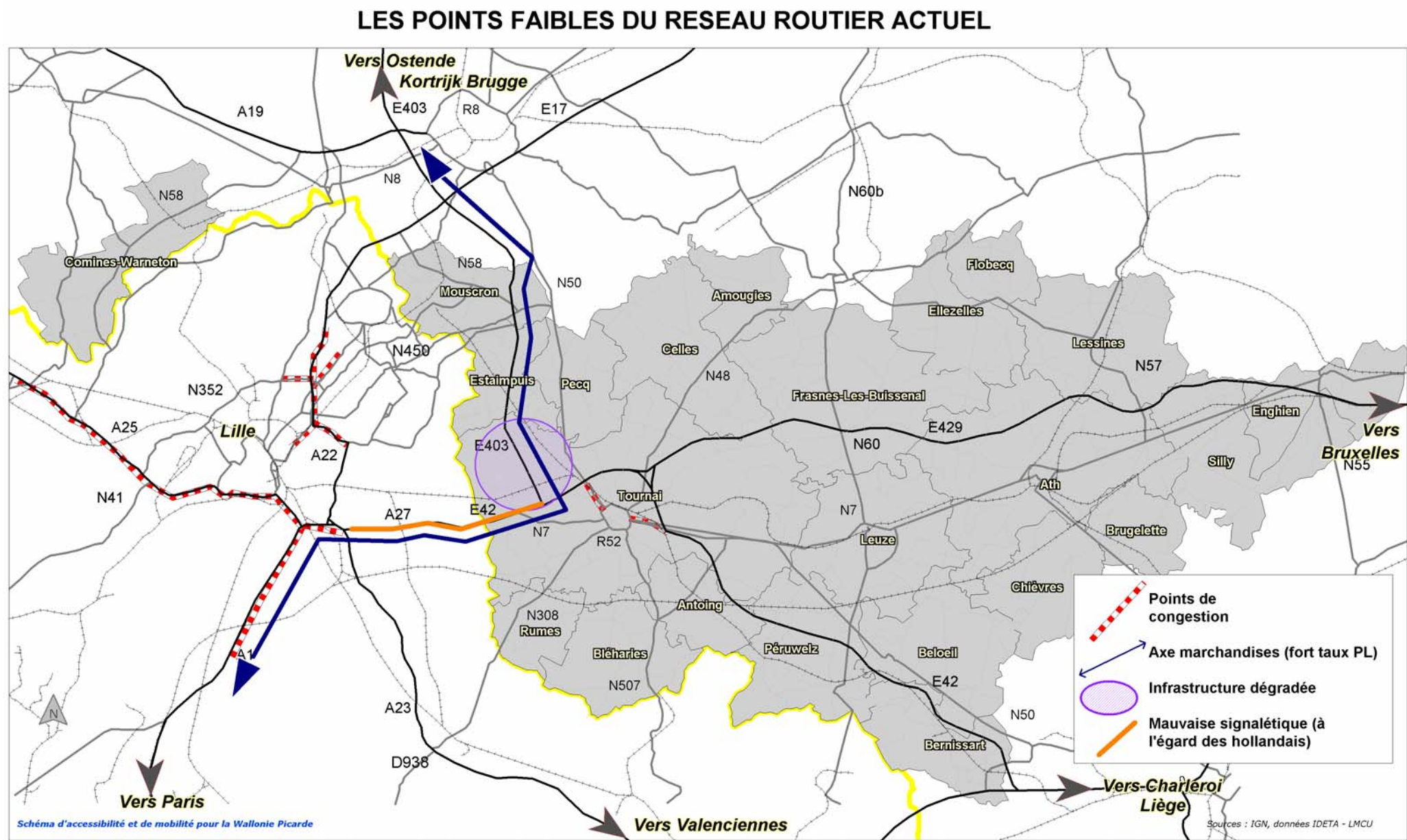
En découlent des dysfonctionnements majeurs comme :

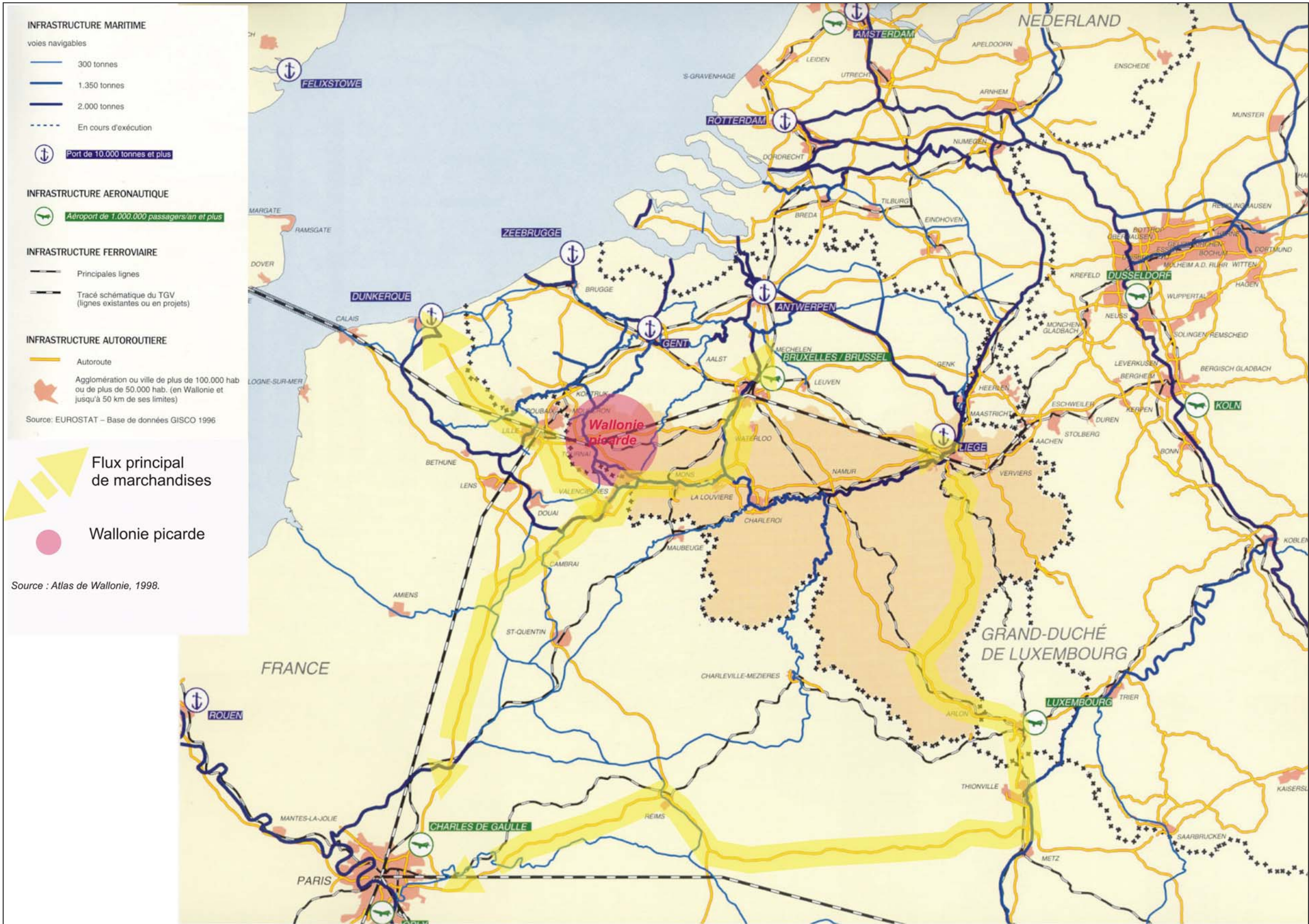
- La congestion sur la seule porte d'entrée / de sortie Sud de l'agglomération, sur l'autoroute A1, avec pour conséquence des « bouchons » quotidiens ;
- Le fort trafic sur l'autoroute A25 ou l'autoroute A22 où surviennent de plus en plus fréquemment des « bouchons ». Rappelons que l'A25 assure selon un axe Est-Ouest un rôle à l'échelle régionale mais aussi international, à destination de la grande-Bretagne. L'A22 draine quant à elle principalement des trafics de transit internationaux, reliant les grands pôles du Nord de la France (Lille et Amiens entre autres) avec la Belgique via Gand et les Pays-Bas via Amsterdam.

Finalement, la Wallonie Picarde se trouve à l'écart de ces gros problèmes de circulation, davantage concentrés sur la métropole lilloise. Seuls les voies d'accès Tournai présentent des situations de congestion (plus précisément, sur les voies en liaison avec les autoroutes E429 et E42). A noter également

Plus précisément, la Wallonie picarde se trouve dans une position excentrée par rapport aux grands flux de marchandises du Nord Européen. Les grands courants de marchandises internationaux intéressent assez peu la Wallonie Picarde : courant Paris-Lille-Dunkerque, courant Paris-Mons-Bruxelles-Rotterdam ou le courant Paris-Reims-Thionville-Bruxelles-Rotterdam.

La carte qui suit montre bien cette localisation excentrée.





Les projets routiers

Le projet de réalisation de l'A24 ou plus exactement de la LAALB – la liaison autoroutière Amiens-Lille-Belgique – est un projet entré dans une phase active de son élaboration. La décision ministérielle de juin 2004 confirme l'engagement de l'Etat en faveur d'un projet qui doit contribuer à :

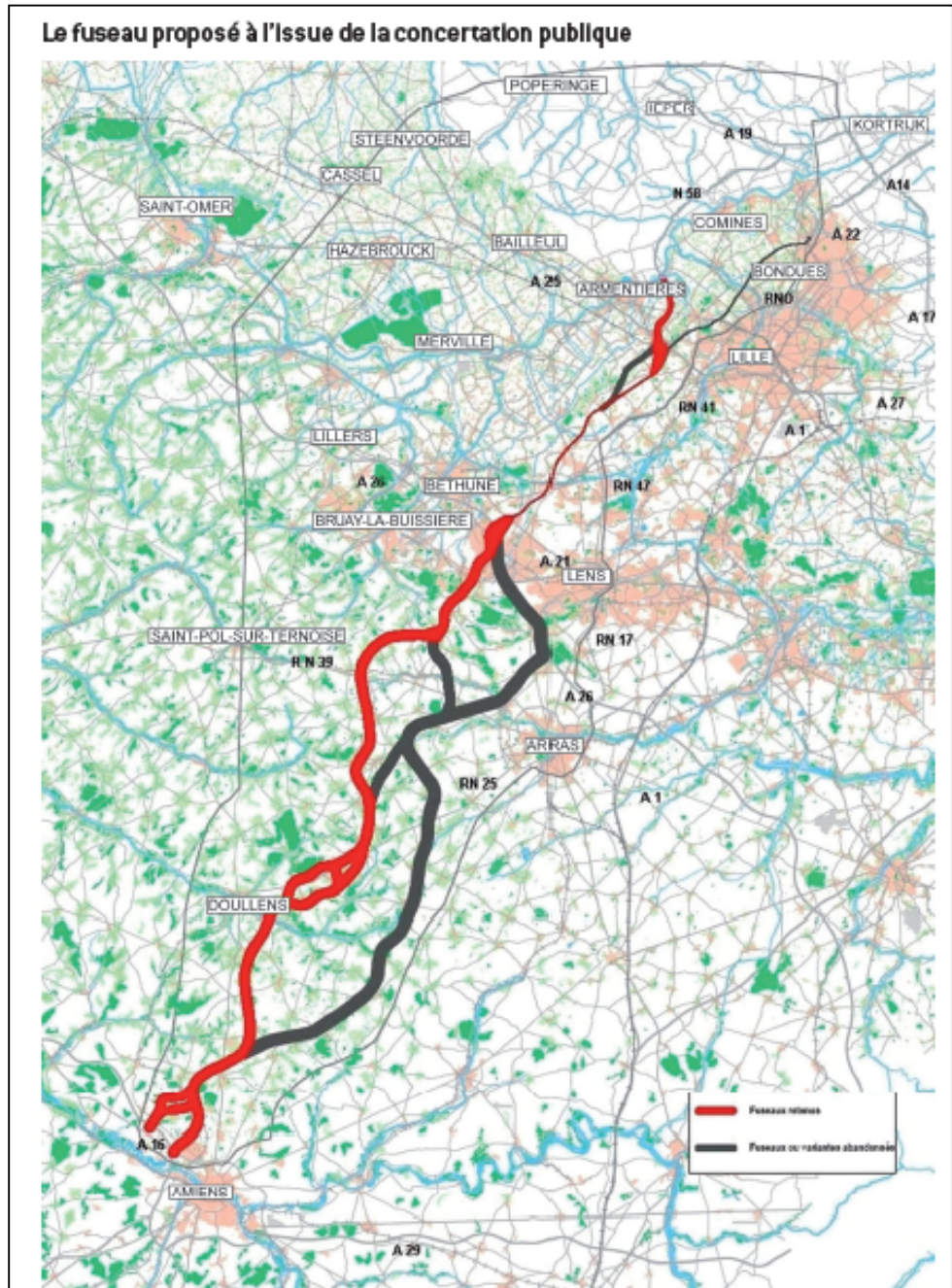
- Compléter l'offre de transport existante dans les régions Nord-Pas-de-Calais et Picardie, et offrir un itinéraire alternatif à l'autoroute A 1 en améliorant le maillage du réseau;
- Placer Amiens et la Picardie sur un nouvel axe d'échange et offrir à Lille et au Nord-Pas-de-Calais une nouvelle ouverture sur la façade Atlantique;
- Faire bénéficier les déplacements correspondants d'un bon niveau de service propre à réduire l'insécurité routière.

Des études préliminaires ont permis d'identifier des familles de fuseaux de 1 000 m possibles et d'analyser les enjeux des territoires concernés. La concertation publique s'est déroulée de juin 2005 à juillet 2006 avec en particulier des réunions publiques qui se sont tenus de mai à juillet 2006.

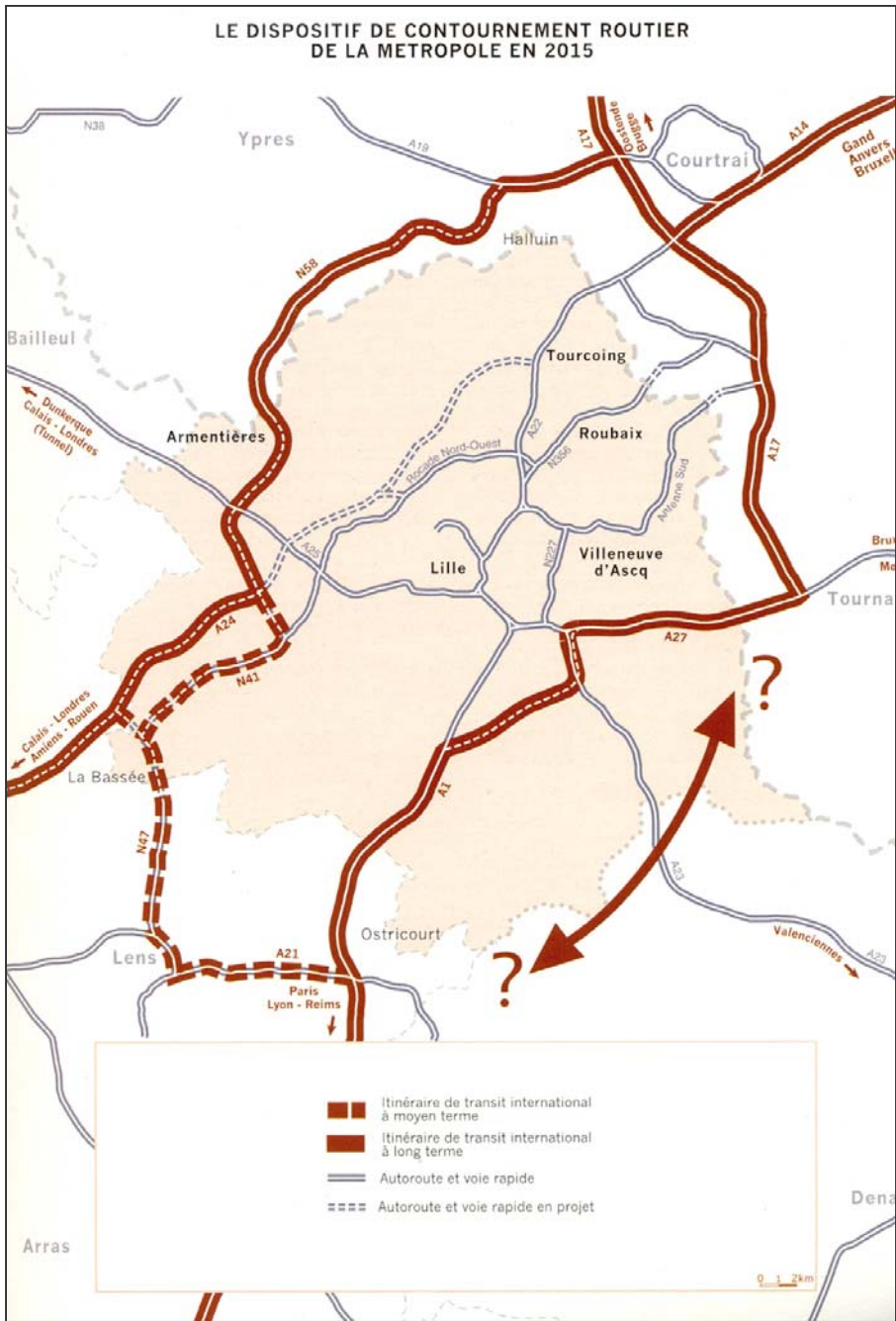
A ce jour, le préfet de la Région Nord-Pas-de-Calais affiche une préférence pour le fuseau 2bis, se raccordant à la N58 belge au pOnt du Badou. Le préfet a proposé de poursuivre les études d'avant-projet sommaire sur ce fuseau.

Toutefois, il faut rappeler que côté flamand, le projet de LAALB avec raccordement à la N58 n'est pas accepté. D'ailleurs la N58 a été réaménagée récemment ; elle reste une voie structurante mais l'implantation de giratoires, la mise en place d'un corridor large de 7mètres avec accotements et terre-plein central affichent clairement le parti de ne pas dédier la N58 à être un axe de transit côté flamand.

Enfin d'autres projets routiers sont au stade de l'étude sur le territoire français : le projet de Contournement Sud-Est de Lille, mais surtout la liaison Douai-Orchies-Tournai en « stand-by » à ce jour. Notons que le MET ne s'est pas prononcé en faveur d'une nouvelle liaison se raccrochant sur Tournai si bien que si DOT il y a, elle sera créée uniquement côté français.



Source : Ministère des Transports de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer.



5.2. Le réseau ferroviaire

Les lignes ferroviaires

La Wallonie Picarde, bien qu'un peu excentré sur le territoire belge et wallon, est desservi par les axes ferroviaires SNCB suivants :

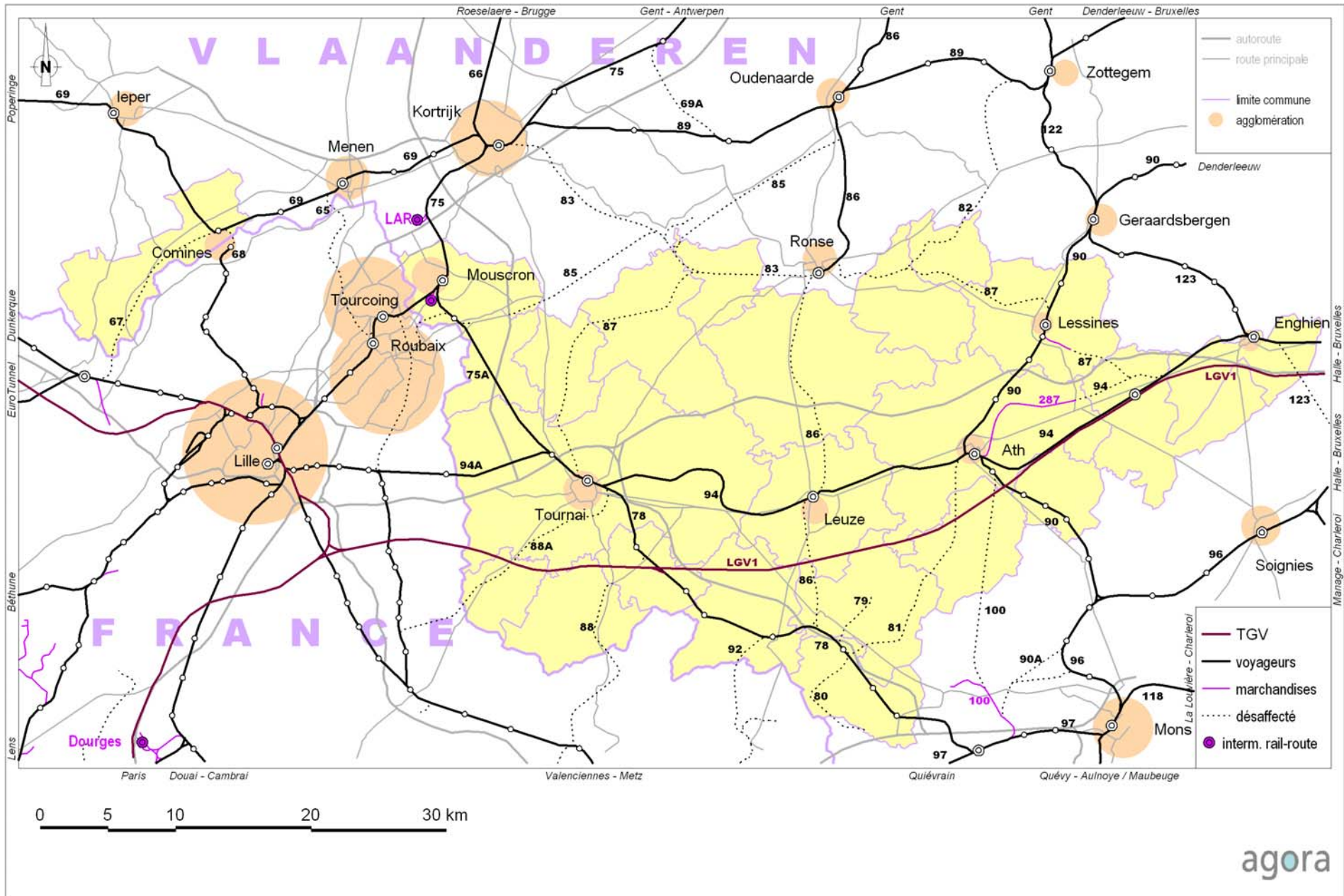
- L 94 Bruxelles – Enghien – Ath – Leuze – Tournai – Lille : cet axes constitue une véritable dorsale pour le territoire, et relie celui-ci directement à la capitale du pays.
- L 78 Mons – Tournai : c'est la terminaison de la dorsale wallonne Liège – Namur – Charleroi – Mons, permettant de rejoindre la plupart des lieux vitaux de l'économie wallonne.
- L 75A Tournai – Mouscron : prolongement naturel des deux précédentes vers le nord, c'est le vecteur d'accessibilité vers la Flandre, avec un potentiel de liaisons vers Kortrijk, Gent, Antwerpen, Brugge, Zeebrugge, et donc des trois grands ports maritimes du nord du pays.
- L 75 Gent – Kortrijk – Mouscron – Lille : bien que de très faible kilométrage en Wallonie, son importance est indéniable en offrant un lien performant entre Mouscron d'une part, Roubaix, Tourcoing et Lille d'autre part, tout en offrant une liaison directe et performante entre la France et la Flandre.
- L 90 Denderleeuw – Geraardsbergen – Lessines – Ath – Jurbise – Mons : cet axe nord – sud secondaire offre des possibilités de transit entre la France et les ports de Flandre, mais aussi entre Dunkerque et Lille d'une part et les industries de Charleroi et Liège d'autre part.
- L 69 : Kortrijk – Menen – Comines - Ieper – Poperinge : bien que totalement isolé du réseau wallon, cette ligne reste le lien vital pour les Cominois.
- L 1 – TGV Bruxelles – Lille – Paris -/ Londres : bien que sans arrêt sur le territoire, cette ligne participe à la vitalité ferroviaire de la région et dispose de plusieurs points de contact avec le réseau ferré classique.

Tous ces axes bénéficient d'une infrastructure à double voie électrifiée.

En résumé, un réseau avec les grandes qualités suivantes :

- 3 points de contact avec le réseau français SNCF / RFF¹, dont une ligne à grande vitesse
- 3 lignes nationales donnant accès aux pôles vitaux de l'ensemble du pays
- 2 transversales nord-sud secondaires offrant de multiples combinaisons de transport et alternatives en cas de perturbations.

¹ A comparer avec le fait qu'il n'existe que trois autres liens ferroviaires avec la France en activité : Quévy, Erquelinnes et Mont-Saint-Martin



A noter également les plates-formes rail – route de Mouscron et Kortrijk / Wevelgem LAR, de même que la grande plate-forme rail – route – eau à Dorgès en France. Il reste trois raccordements spécifiquement « industriels » : Lessines – Ollignies, L 287 Ath – Ghislenghien, et hors territoire d'étude la L 100 St-Ghislain – Tertre (Kemira).

Le détail des lignes

Dorsale wallonne

La Wallonie Picarde s'articule sur le dernier tronçon de la "dorsale wallonne" reliant Liège à Tournai en passant par l'ensemble des villes moyennes ou grandes wallonnes. En dehors de la plupart des axes convergeant vers Bruxelles, il s'agit - et de loin - du principal axe ferroviaire wallon, que se partage un important trafic voyageurs et marchandises. Actuellement la vitesse commerciale qui y est pratiquée n'est pas attractive sur le trajet entre La Louvière et Liège.

Les grands tronçons que nous y distinguerons successivement (de l'est vers l'ouest) sont :

- L 125 Liège - Namur
- L 130 Namur - Charleroi
- L 112 + L 118 Charleroi - Mons
- L 78 Mons – Tournai
- L 94A Tournai – Lille
- L 75 Mouscron – Lille

dont les caractéristiques techniques, le trafic et les potentialités sont assez différentes. Nous traiterons surtout les 3 derniers tronçons, mais les autres déterminent le contexte national et européen.

Liège – Namur (L125)

Caractéristiques :	Double voie	V Réf. 120 km/h	électrifiée 3 kV =	59,5 km
--------------------	-------------	-----------------	--------------------	---------

Ce tronçon doit partager un important trafic marchandises sur l'axe lourd Allemagne – Liège – Charleroi – Nord de la France, avec une forte charge de trafic voyageurs. L'offre de service « voyageurs » y est dès lors contrainte à un seul train IC par heure entre Liège et Tournai / Lille.

Namur – Charleroi (L130)

Caractéristiques :	Double voie 4 voies entre Châtelet et Charleroi (L130C) 4 voies entre Ronet et Namur (L130B) ²	V Réf. 100 km/h	électrifiée 3 kV =	36,8 km
--------------------	---	-----------------	--------------------	---------

Cette section fait aussi partie de l'axe marchandises lourd de l'Athus Meuse, et offre dès lors un trafic marchandises vers l'est de la France. Il dessert par ailleurs les pôles marchandises de Ronet et Monceau.

² + un accès à voie unique aux ateliers de Salzinnes (L130D)

Charleroi - La Louvière – Mons (L118)

L112 Marchienne-au-Pont ⇄ La Louvière + L 118 La Louvière ⇄ Mons				
Caractéristiques :	Double voie 4 voies entre Monceau et Charleroi (L124 + L124A)	V Réf. 140 km/h 90 km/h entre La Louvière et Forchies	électrifiée 3 kV =	21,7 km L112 19 km L118
	Marchandises : faible usage dans le sens Charleroi → La Louvière en raison de la rampe de 20 ‰ de Marchienne-au-Pont à Piéton (passage par la L117 et Luttre)			

Pour les marchandises, un trajet alternatif est utilisé entre Charleroi et Mons par Luttre et Manage (L124A + L117), et ensuite selon les besoins, La Louvière – Mons (L116 + L118) ou Soignies – Jurbise – Ath – Tournai (L117 – L96 – L90 – L94).

Mons – Saint-Ghislain – Tournai (L78)

Caractéristiques :	Double voie	V Réf. 160 km/h	électrifiée 3 kV =	39,0 km L78 9,0 km L97
Gares desservies :	L97 Mons Jemappes Quaregnon Saint-Ghislain L78 Saint-Ghislain Ville-Pommeroeul Harchies Blaton Péruwelz Callenelle Maubray Antoing Tournai			

Ce tronçon de ligne, assez récemment adapté, a une vitesse de référence de 160 km/h qui permet un temps de parcours de seulement 23' entre Mons et Tournai. Ces travaux de modernisation ont été réalisés afin que les premiers services TGV entre Bruxelles et Paris qui empruntaient cette ligne aient un temps de parcours attractif, ce tronçon ne nécessitant pour la cause pas de très fortes adaptations d'infrastructures.

Tournai – Lille (L94A)

Caractéristiques :	Double voie	V Réf. 140 km/h	électrifiée 25 kV ~	6,7 km Froyennes Blandain (F)
Gares desservies :	Tournai Froyennes Baisieux (F) Asq (F) Annappes (F) Pont-de-Bois (F) Hellemmes (F) Lezennes (F) Lille Flandres (F)			

L'infrastructure n'appelle pas à des investissements nouveaux. A remarquer le point de commutation de courant entre le 3000 V continu belge et le 25.000 V alternatif français, qui se situe à Froyennes, juste après la séparation avec la ligne vers Mouscron. Ceci contraint notamment l'accessibilité ferroviaire des parcs d'activités de Tournai – Ouest, situés au-delà de ce point.

Mouscron – Lille (L75)

Caractéristiques :	Double voie	V Réf. 160 km/h	électrifiée 25 kV ~	± 3 km Mouscron frontière (F)
Gares desservies :	Mouscron Tourcoing (F) Roubaix (F) Croix-l'Allumette (F) Croix-Wasquehal (F) Lille-Flandres (F)			

Bien que pas une ligne wallonne à proprement parler, cet axe interagit activement avec de grands pôles du Nord français.

Il présente aussi un point de commutation de courant entre le 3000 V continu belge et le 25.000 V alternatif français, qui se situe à peu près au point frontière, donc au-delà de la plate-forme rail-route de Mouscron.

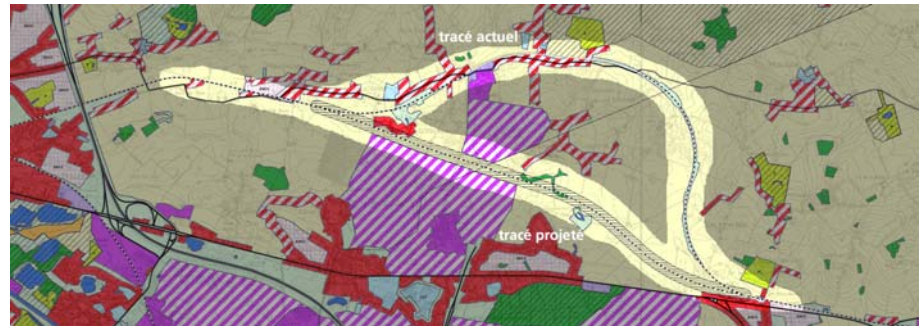
A noter qu'il a longtemps été envisagé d'équiper la gare de Mouscron de voies à tension commutable, de manière de permettre l'accueil de matériel français. Un projet de 3^e voie sous 25 kV français desservant la gare latérale a même connu un début de réalisation.

L'apparition d'automotrices SNCB AM96 bicourant pouvant circuler sur les deux réseaux a mis fin à ce projet, celui-ci ne se justifiant plus pleinement.

L94 – 75A Halle – Ath – Tournai – Lille / Mouscron – Courtrai

Caractéristiques :	Double voie	V Réf. 140 km/h	électrifiée 3 kV =	68,5 km
Gares desservies :	Halle Enghien Silly Ath Leuze Tournai Froyennes Herseaux Mouscron			

Un tracé nouveau est inscrit au Plan de Secteur entre Leuze et Tournai, qui éviterait un détour notoire par rapport à une desserte historique. Sa mise en œuvre autoriserait une réduction de l'ordre de 1,5 – 2 km de l'axe et un accroissement de la vitesse de référence probablement sans difficultés à 200 km/h.



Une étude de faisabilité devraient permettre de mieux mettre en lumière la possibilité et l'opportunité de mesures destinées à améliorer les temps de parcours sur cet axe, qui devraient idéalement permettre de rapprocher le parcours Tournai - Bruxelles de ¾ h (et 1 h avec Mouscron).

L86 (Gand) – Renaix – Leuze

Caractéristiques :	Voie unique	V Réf. 40 km/h	Non électrifiée	km
Gares desservies :	Plus de service entre Renaix et Leuze			

Le trafic voyageurs a été supprimé sur cette ligne en 1988, tout au moins entre Leuze et Renaix.

Il semble difficile de trouver a priori des justifications valables permettant d'invoquer la reprise d'un service commercial voyageurs sur ce morceau de ligne, même si l'attractivité scolaire des villes concernées n'est pas négligeable.

Le trafic marchandises vers l'entreprise Rosier à Frasnes a cessé, et la ligne a été mise hors service au 1/1/2006.

L90 Denderleeuw – Geraardsbergen – Ath – Jurbise – Mons

L 91 Ath – Lessines – Grammont

Caractéristiques :	Double voie	V Réf. 120 km/h	électrifiée 3 kV =	km
Gares desservies :	Ath Rebaix Papignies Houraing Lessines Acren Geraardsbergen (Grammont)			

Cette ligne au profil en long favorable joue aussi un rôle marchandises assez important entre Mons- Quévry / Monceau d'une part et Gent-Zeehaven / Zeebrugge d'autre part.

L 92 Ath – Jurbise – (Mons)

Caractéristiques :	Double voie	V Réf. 120 km/h	électrifiée 3 kV =	+/- 14 km
Gares desservies :	Ath Maffle Mévergnies-Attre Brugelette Cambron-Casteau Lens Jurbise			

Son rôle marchandises est plus important encore, elle accueille notamment les flux nord-sud Quévry – Mons – Gent, les Monceau – Gent-Zeehaven et les Dunkerque – Kinkempois (via Tournai – Ath – Y Jurbise – Soignies – Manage – Luttre – Charleroi).

L69 Courtrai – Menen – Comines – Ypres – Poperinge

Caractéristiques :	Voie double 19,2 km entre Kortrijk et Comines Voie unique Comines – Poperinge Poperinge – Hazebrouck (F) défermée en 1971	V Réf. 120 km/h	électrifiée 3 kV =	42 km (+7,9 km Poperinge ↔ France non exploité)
Gares desservies :	Kortrijk Bissegem Wevelgem Menen Wervik Comines Ieper Poperinge			

Pour être complets, signalons que la ligne 69, outre son prolongement désaffecté vers Hazebrouck, a également disposé d'une antenne L69B Warneton – Nieuwkerke, et de la ligne L67 Warneton – Le Touquet permettant de rejoindre Armentières.

En outre, Comines est desservie du côté français par la ligne TER 05, offrant une liaison 5 x par jour en 29 minutes vers Lille – Flandres. La jonction L68 sur le territoire belge est fermée depuis 1955, et défermée depuis.

Ces sites n'entrent plus vraiment en ligne de compte en Belgique pour une exploitation ferroviaire lourde, mais ils pourraient jouer un rôle dans des scénarios de mobilité douce, ou d'options ferroviaires « légères » initiées en région lilloise.

Autres lignes désaffectées

Mentionnons pour mémoire les lignes suivantes, qui ne jouent plus aucun rôle en Belgique depuis des dizaines d'années, et pour lesquelles aucun projet de réactivation n'est envisagé.

- L 65 Menen – Tourcoing : surtout située en France, et de peu d'intérêt pour la Wallonie.
- L 67 Comines – Warneton – Armentières : son raccordement en France n'est pas orienté sur Lille, mais sur Dunkerque.
- L 68 Comines – Lille : exploitée en France à raison de 5 liaisons TER par jour, seul manque le dernier kilomètre transfrontalier. Un projet de restauration de ce lien est parfois évoqué, sans réelle étude approfondie à notre connaissance.
- L 69B Warneton – Nieuwkerke : ligne de la 1^{ère} guerre mondiale, sans réel intérêt sur le plan du transport aujourd'hui, site complètement disparu.
- L 79 Blaton – Quevaucamps
- L 80 Blaton – Bernissart
- L 81 Blaton – Ath
- L 82 Zottegem – Renaix : desservait Flobecq et Ellezelles.
- L 83 Renaix – Courtrai : desservait Amougies
- L 85 Oudenaarde – Herseaux : desservait Mouscron et Estaimpuis, avec une prolongation en France vers Tourcoing et Orchies
- L 86 Oudenaarde – Renaix – Leuze – Blaton / Peruwelz : même la dernière exploitation marchandises à récemment cessé entre Frasnes et Leuze, le reste est inexploité depuis bien longtemps en Wallonie. Seule la section Renaix – Oudenaarde – Gand garde une navette en autorail diesel.
- L 87 Bassily – Lessines – Renaix – Tournai : plus de voyageurs depuis 1963, service marchandises Tournai – Kain stoppé en 1975. Subsiste aujourd'hui le raccordement privé de la firme Dupuis (fabricant de traverses béton) entre Lessines et Ollignies. Des parts substantielles du tracé sont transformée en piste cyclable ou piste VTT.
- L 88 Antoing – Bleharies – St-Amand (F)
- LL 88A Tournai – Rumes – Orchies (F) : transformation en RAVeL envisage.
- L92 Peruwelz – Anzin (F) – Somain (F)
- L 94 Bassily – Ghislenghien : ancien parcours Enghien – Ath désaffecté après rectification de la ligne. Il en subsiste la L 287 Ath – Ghislenghien pour la desserte du zoning.

Les aspects techniques du réseau

L'équipement technique du réseau appelle à peu de commentaires, toutes les lignes majeures étant équipées à double voie et électrifiées en 3000 V continu.

La ligne à grande vitesse est équipée en 25.000 V alternatif, comme tout le réseau du Nord français.

Notons que les points transfrontaliers à Mouscron et Froyennes s'effectuent par un simple sas électrique avec section « neutre » non alimentée. Ceci peut potentiellement bloquer un train sur place s'il ne dispose pas de l'erre³ suffisante. C'est donc particulièrement gênant pour de lourds trains de marchandises à l'approche d'un signal rouge. Cela réduit aussi fortement les modalités d'accès à un raccordement marchandises voisin, qui doit dès lors être desservi en traction thermique. Ceci joue notamment dans les projets pour un raccordement éventuel du zoning Tournai-Ouest III. Par ailleurs, celui-ci serait orienté vers Lille et non vers Tournai, du fait qu'il est adossé à l'autoroute A17.

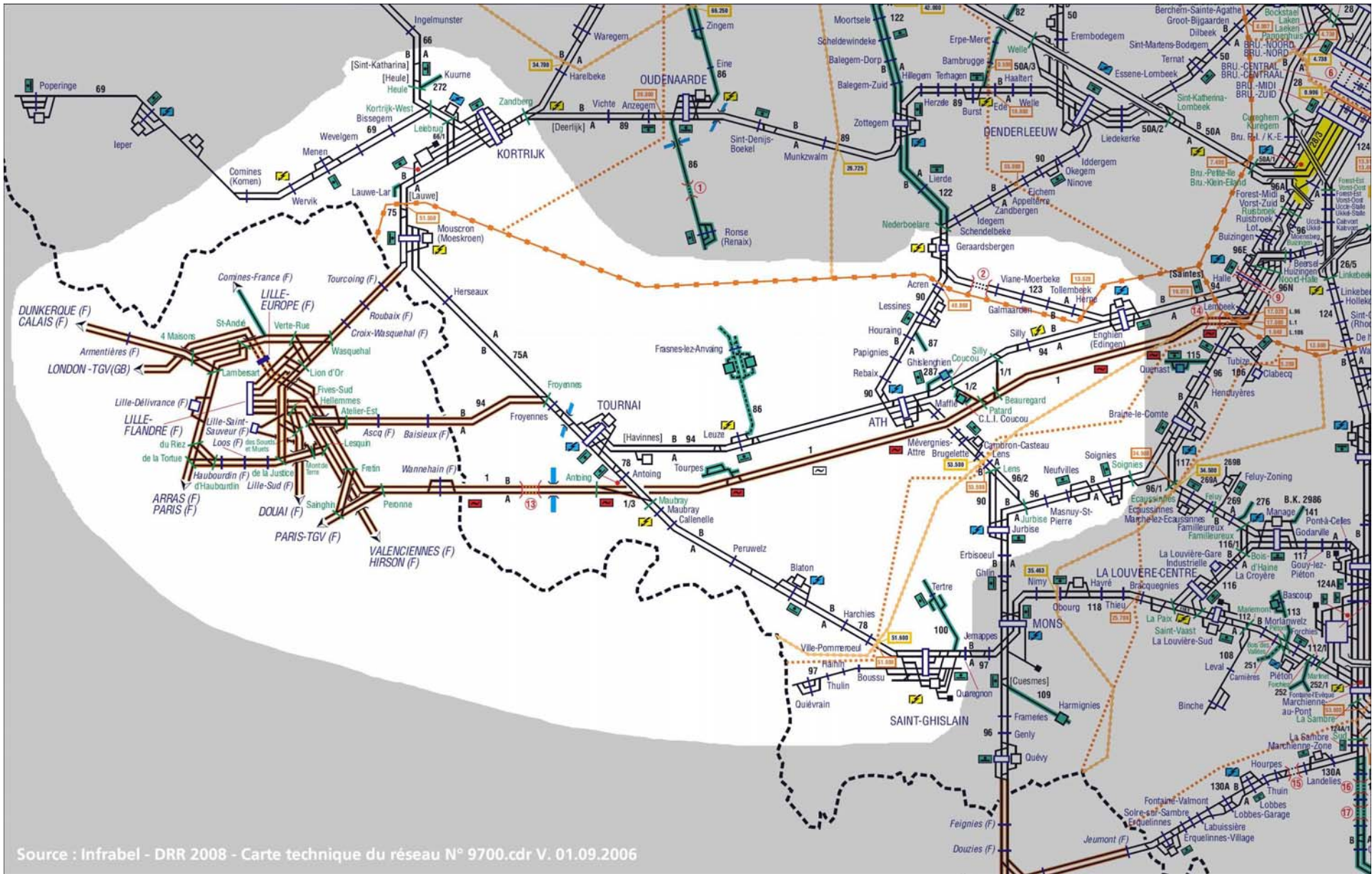
Subsistent en traction thermique (vert) uniquement les raccordements marchandises de Ghislenghien et d'Ollignies (et les plates-formes rail-route du LAR et de Mouscron).

Notons également que la possibilité technique existe d'utiliser la LGV Bruxelles – Lille jusqu'au raccordement du « Coucou » (ancienne base de travaux du TGV), moyennant utilisation de matériel bicourant. Cette possibilité n'est pas utilisée aujourd'hui, car elle est contrainte par le trafic TGV et Eurostar (cisaillement des voies requis dans le sens Bruxelles – Ath).

Un autre raccordement ligne classique – LGV existe à Maubray – Antoing avec la ligne 78 Mons – Tournai. Celui-ci a servi au passage des TGV avant la finalisation de la section Antoing – Halle, et sert encore aujourd'hui au Thalys « wallon » desservant Mons, Charleroi et Liège par un aller – retour quotidien.

Il est également intéressant de mentionner le fait que la desserte transfrontalière entre Lille d'une part et Tournai et Mouscron / Courtrai d'autre part est dépendante de rebroussements de trains à chacune des 3 extrémités, les jonctions ne disposant pas de « triangles » ferroviaires.

³ erre : inertie de la masse en mouvement



Les liaisons vers la France

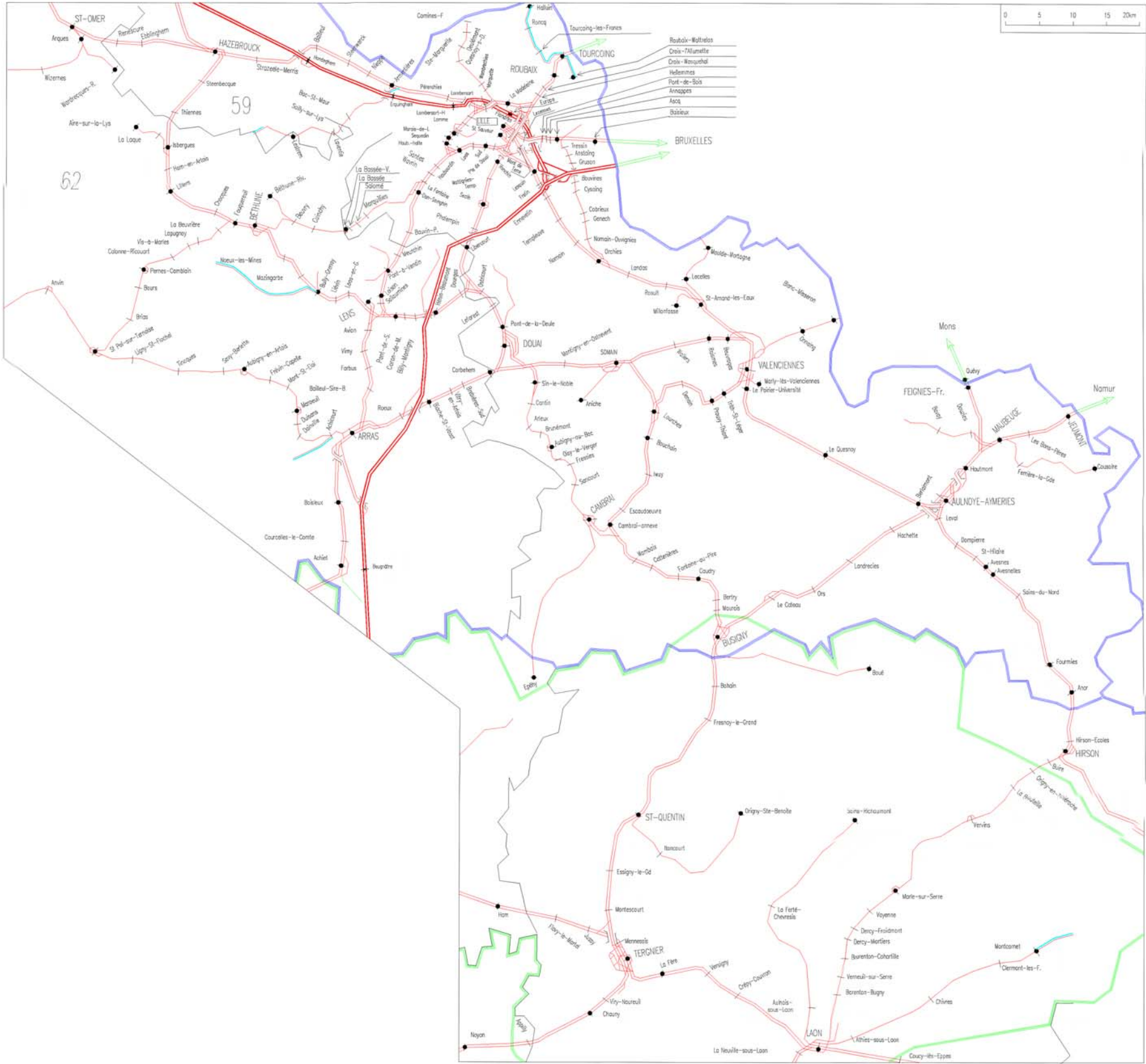
L'accès vers le réseau SNCF / RFF permet de rejoindre la ceinture ferroviaire de Lille, et donne accès aux gares de Lille-Flandres (grandes lignes, TER) et quelques TGV) ou même de Lille-Europe ((TGV et Eurostar uniquement).

Pour les marchandises, il est à noter que les triages lillois sont en cours de désaffectation, les trains sont dès lors dirigés vers des destinations plus éloignées, telles que Dunkerque, Calais – Frethun (Eurotunnel), ou Somain, ce qui est facilité par l'émergence ces dernières années de matériel bicourant et tricourant, naguère beaucoup plus coûteux.

Une desserte conjointe SNCB / SNCF Fret en « pool » est d'ailleurs en action avec des machines série 12 ou 13 belges⁴ et série 36000 SNCF, complétée par de plus rares trains à traction thermique.

La SNCF se présente également de plus en plus comme un opérateur « privé » agréé sur le réseau belge sans qu'il y ait nécessairement collaboration avec B-Cargo. D'autres opérateurs privés sont susceptibles de prendre en charge des opportunités de transport national ou international.

⁴ les 12 circulent vers le Nord français, les 13 sont réservées à l'Athus-Meuse vers Le Luxembourg, Metz et Saint-Louis (abords de Bâle).



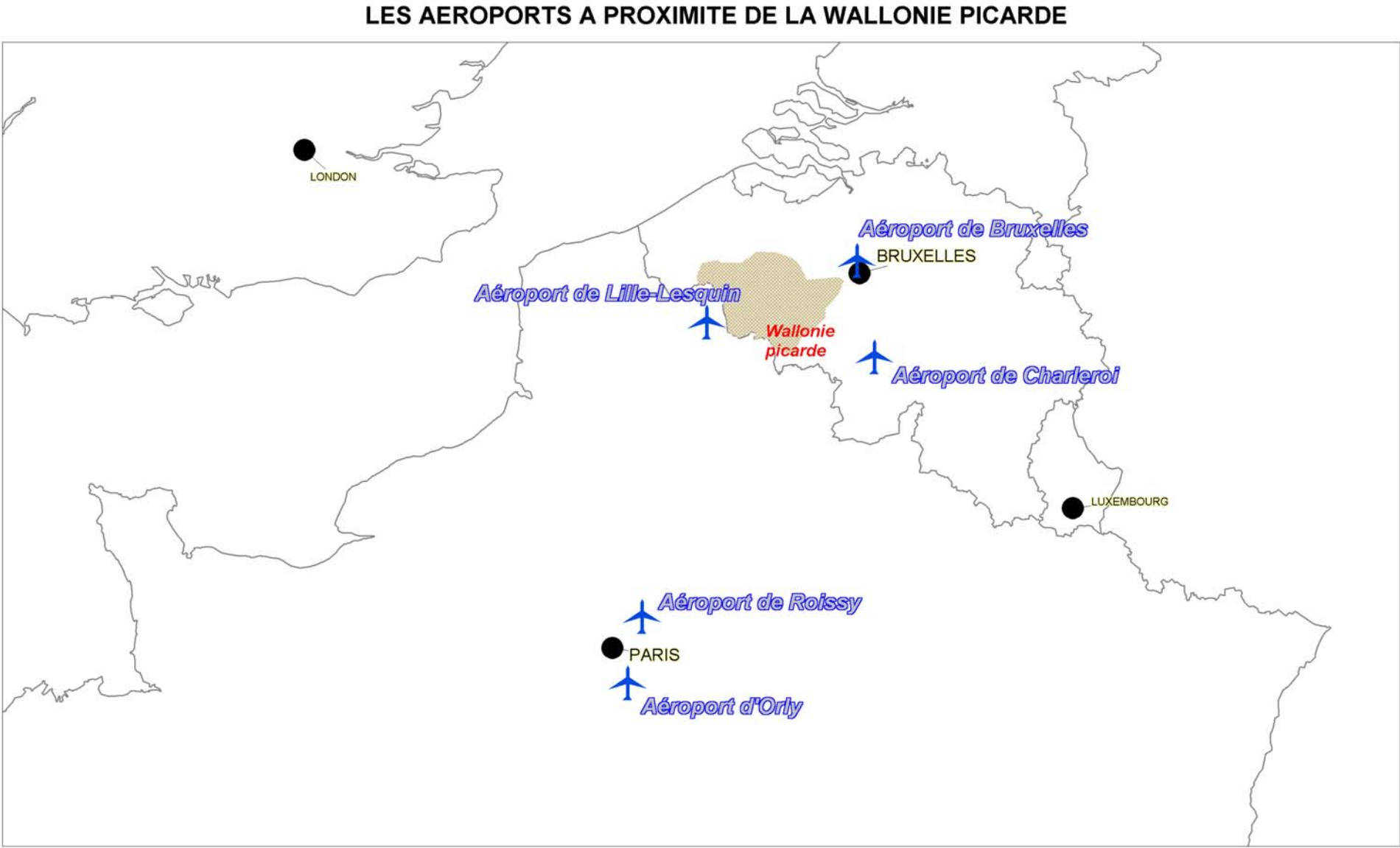
5.3. Le réseau aéroportuaire

La Wallonie Picarde est à proximité de trois pôles aéroportuaires :

- L'aéroport le plus proche est celui de **Bruxelles-capitale**, avec plus de 2 millions de passagers par mois, depuis lequel sont organisés vols nationaux et internationaux ;
- **L'aéroport de Lille-Lesquin** en France, modernisé en 1996. A l'heure actuelle, il se classe au treizième rang des aéroports français, avec 990 000 passagers en 2000 (source : CERT – sélection d'indicateurs du transport de l'année 2000). Il propose quotidiennement une quarantaine de départs nationaux et internationaux, à destination principalement des grandes capitales européennes ;
- **L'aéroport de Charleroi**, fréquenté par plus d'1 500 000 passagers par an (460.000 passagers au cours des mois de juillet et août 2007 – source : aéroport de Charleroi-Bruxelles). Un projet de nouveau terminal est en cours sur Charleroi.

Pour les habitants du Hainaut Occidental, les aéroports sont avant tout accessibles grâce au réseau autoroutier. Néanmoins, l'aéroport de Bruxelles-capitale est desservi par le train et le Brussels Airport Express dessert l'aérogare 4 fois par heure. Cela implique néanmoins pour les habitants du Hainaut Occidental un changement à Bruxelles midi ou Bruxelles Nord ou encore Bruxelles centrale.

Un projet d'aéroport sur Chièvres a été envisagé il y a quelques années mais à ce jour, aucune suite n'a été donnée. Notons que pour le Parc Paradisio, ce projet aurait des conséquences très néfastes.



5.4. Le réseau fluvial

Le réseau fluvial de la Wallonie Picarde a une longueur de XX km et est composé de 5 tronçons bien distinct.

Le réseau

Le réseau fluvial de la Wallonie Picarde a une longueur de près de 100km. .Ce réseau est intégré dans le réseau ouest-européen, le plus dense à l'échelle continentale. Avec la voie d'eau, il est possible de rejoindre aussi bien le bassin parisien que le nord des Pays-Bas que la Mer Noire. Il est également en lien direct avec les ports d'Anvers et de Rotterdam. Néanmoins sa configuration est variable, puisque composée pour les tronçons les plus importants de classe IV et Va. Actuellement, il est impossible de faire transiter par la Wallonie Picarde des embarcations de plus de 1500 tonnes.

Le réseau fluvial en Wallonie Picarde			
	Longueur en Walonie Picarde (en km)	Ecluses	classe
Canal Ath - Blaton	21,6	21	I
Canal Péronnes - Nimy	19,5	2	IV
La Dendre	17,4	5	I
Haut Escaut	32,8	2	Va
La Lys mitoyenne	7,7	1	IV
Total	99,0	31	

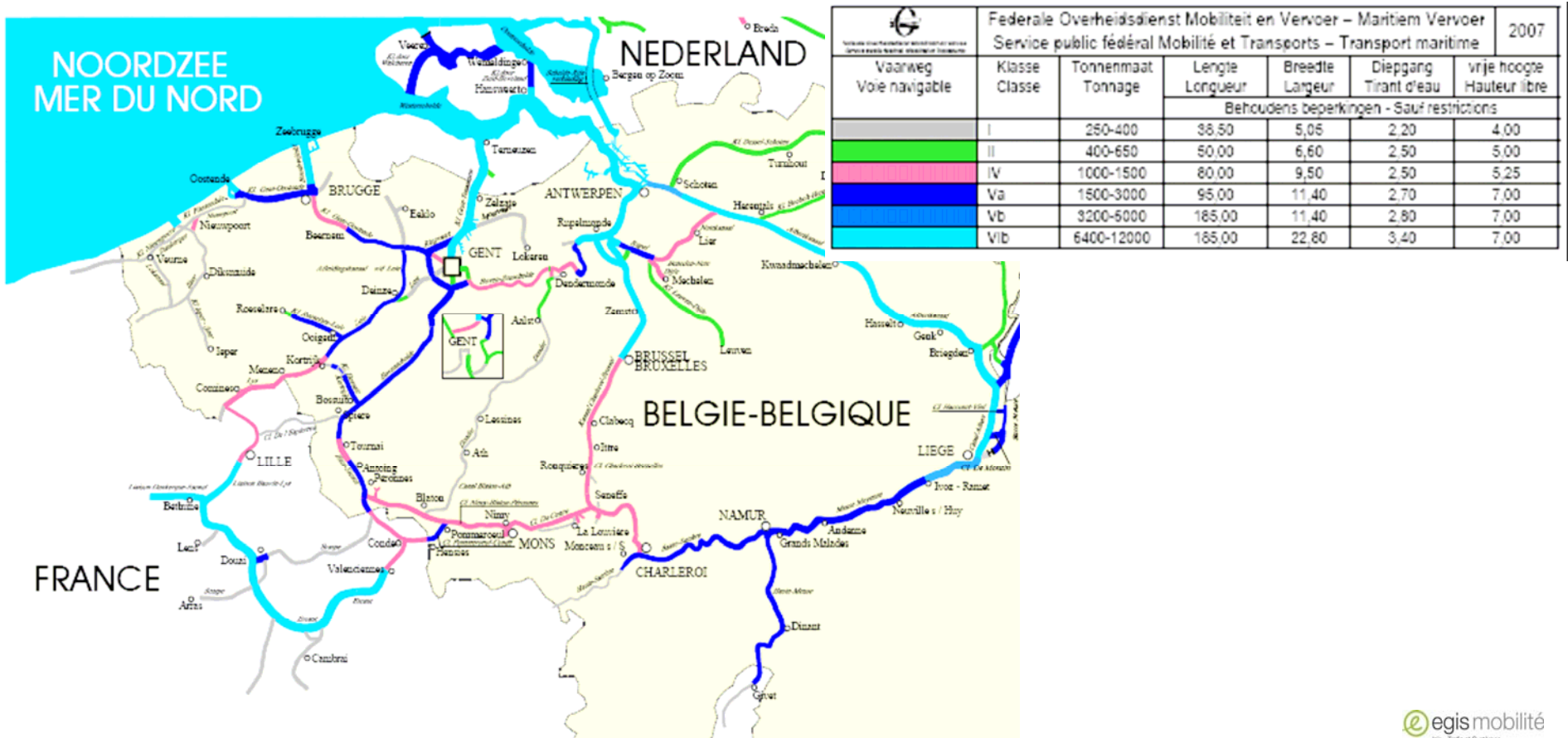
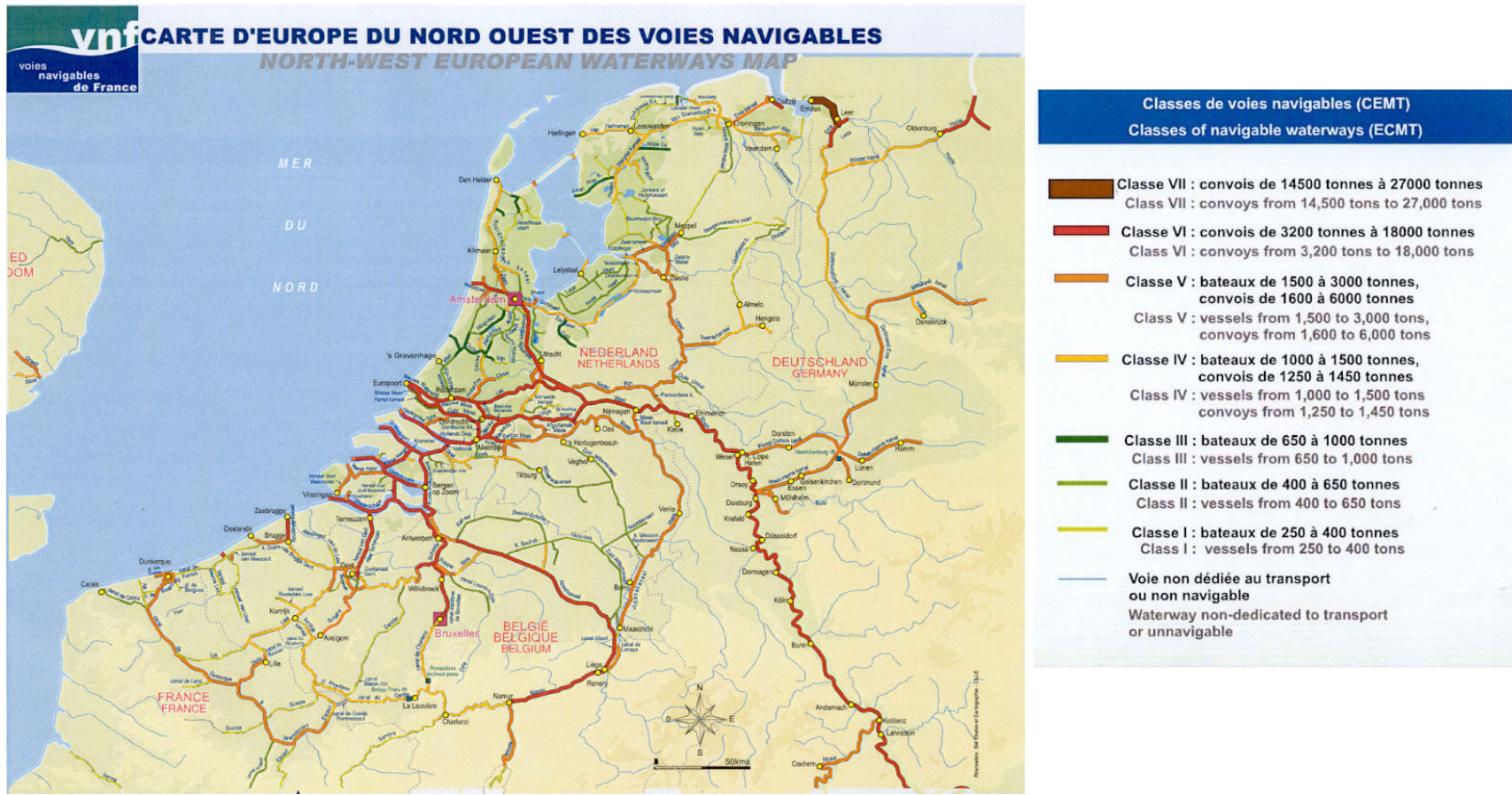
Les différentes cartes montrent clairement le hiatus entre le bassin parisien et le réseau nord de la Belgique et des Pays-Bas. Tant sur la Lys mitoyenne que sur l'Escaut les tonnages sont limités.

Les getionnaires

Ce réseau est géré par le Département des Voies Hydrauliques du Ministère de l'Equipement et des Transports (MET) de la Région Wallonne. La promotion du réseau est confiée à OPVN (Office de Promotion des Voies Navigables) qui est une direction à gestion séparée, faisant partie intégrante du Ministère de l'Equipement et des Transports (D.041) et dépendant directement du Directeur général des Voies hydrauliques. Par ailleurs, à côté de l'OPVN, le législateur a créé un Conseil d'orientation de l'Office de Promotion des Voies Navigables.

Ses missions consistent à :

- la délivrance d'avis ou de propositions au Gouvernement sur les problèmes spécifiques à la voie d'eau tant les aspects législatif que réglementaire ;
- la délivrance d'avis, à la demande du Ministre des Travaux publics, sur les problèmes relatifs aux infrastructures des voies hydrauliques



Les ports

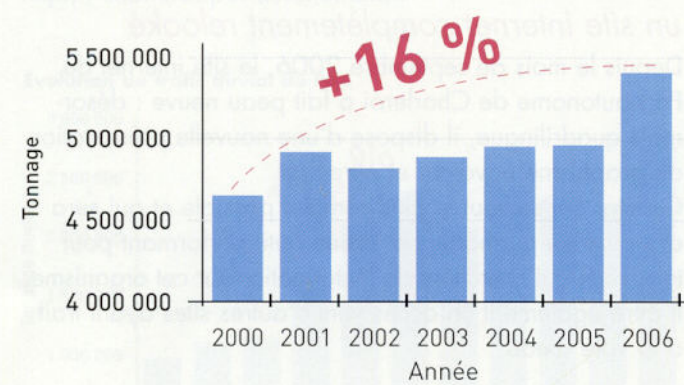
La gestion des différents quais est du ressort du PACO (Port Autonome du Centre et de l'Ouest), structure capitalistique de type mixte public-privé qui a été créée en 1999. Il est en charge du développement de l'activité portuaire de la Province de Hainaut, hormis Charleroi.

Doté d'une structure mixte privé / public, le P.A.C.O. voit présents au sein de son Conseil d'Administration pratiquement tous les industriels importants de la région à savoir les cimentiers (CBR, HOLCIM, CIMESCAUT et CCB Italcementi), la sidérurgie avec DUFERCO, la chimie avec les groupes KNAUFF et BASF, mais aussi les prestataires logistiques, tels que la CFNR, la SOMEF et MANUPORT.

Voyant se transborder annuellement plus de 5 millions de tonnes entre la route et la voie fluviale, le P.A.C.O. axe son développement sur 3 points :

- ❑ Amélioration des infrastructures gérées directement par des industriels situés le long de la voie fluviale.
- ❑ Création de hubs logistiques
- ❑ Création de zones d'activités économiques réservées à des entreprises utilisatrices de la voie fluviale.

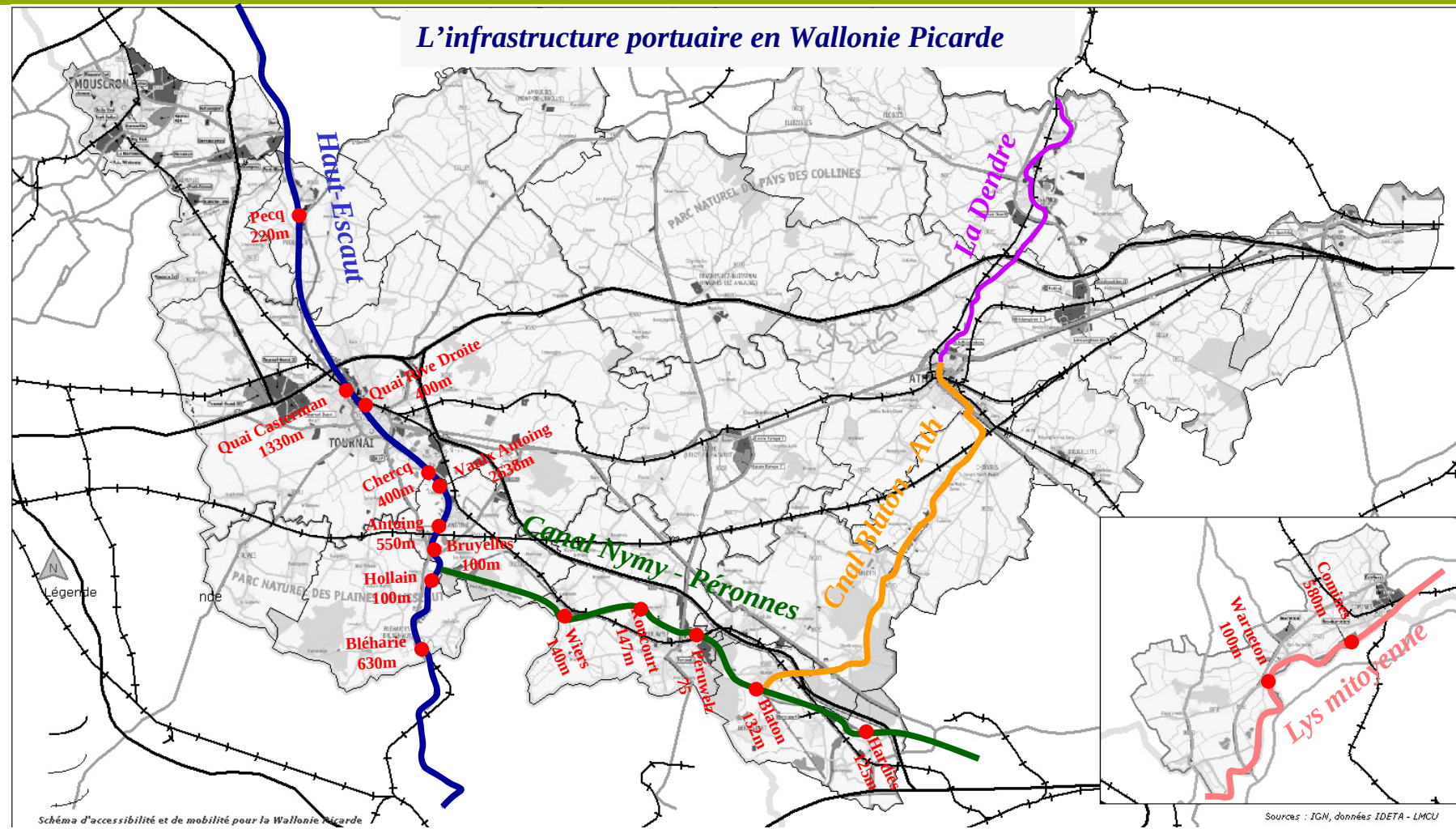
Évolution du trafic fluvial du PACO



Plus de la moitié du transbordement dans le PACO se réalise dans le Tournaisis.

Le PACO attend une croissance importante des trafic pour atteindre les 10 Mtonnes à l'horizon 2012 - 2014

Au niveau de la Wallonie Picarde, le PACO développe à Antoing, en rive gauche de l'Escaut, un nouveau port afin d'offrir des nouvelles possibilités de chargement pour le nouveau bassin carrier qui s'ouvrira bientôt

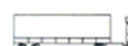


Quai à Chercq

Source : PACO

Quai à Casterman à Tournai

Source : PACO

Les capacités fluviales rapportées aux capacités routières		
1	 	14 X
PENICHE • longueur 38,5 m - largeur 5 m - enfoncement 2,20 m - capacité 350 t		
2	 	22 X
CAMPINOIS • longueur 50 m - largeur 6,60 m - enfoncement 2,50 m - capacité 550 t		
3	 	36 X
DORTMUNDER • longueur 67 m - largeur 8,20 m - enfoncement 2,50 m - capacité 900 t		

Le projet Seine-Nord-Europe

flux apportant un avantage concurrentiel important (administration des envois, faible coût de transport, évacuation rapide d'espaces, ...). Cet atout est particulièrement intéressant pour les zones fortement génératrices de fret (ports, grandes unités de production, métropoles de 1^{er} niveau).

Dans un cadre de recherche de productivité, ce sont les voies à grand gabarit (3000 T et plus) qui s'affirment et focalisent l'attention.

En France, un des problèmes majeurs pour l'usage du fluvial est sans aucun doute l'absence de connexion par grand gabarit entre les divers bassins (Seine, Rhin/Moselle, Saône/Rhône, Nord/Belgique). C'est en grande partie la cause d'une utilisation beaucoup moins marquée en France que chez ses nos voisins (4 % en France contre 51 % en Hollande, 11 % en Belgique, 15 % en Allemagne avec plus de 50% des acheminements des ports d'Anvers et Rotterdam).



C'est pourquoi plusieurs projets ont été initiés afin de proposer un réseau plus large, l'opération la plus avancée (et la seule retenue à ce jour dans le cadre de la programmation nationale) est le canal Seine-Nord Europe qui doit être opérationnel en 2012, ceci après d'importants travaux. Le principe retenu consiste à aménager le canal Dunkerque - Escaut, retraiter les liaisons avec la Belgique, moderniser la voie entre Le Havre et Paris, aménager l'Oise et enfin créer un canal entre Compiègne et Arleux (coût 3,2 à 3,7 milliards d'€, en fonction de la solution retenue).

Les enjeux principaux sont :

- ❑ Se relier à trois partenaires de premier ordre : Allemagne, Pays-bas et Belgique, qui sont de gros utilisateurs de ce mode ;
- ❑ Accrocher les grandes agglomérations (Lille, Paris) aux ports du Havre et d'Anvers / Rotterdam dans un contexte de mondialisation des échanges
- ❑ Désaturer un axe routier qui est le plus circulé de France (20 000 PL / jour), alors que d'importants besoins en matériaux de construction vont exister pour Paris

Cet axe va sans aucun doute structurer fortement les échanges dans le Nord de la France (entraînant le long de la voie des installations industrielles et logistiques). Il est ainsi prévu en 2020 un trafic annuel de 16,7 millions de T dont 250 000 conteneurs (pleins et vide).

Concrètement, aux abords de la Wallonie Picarde, ce projet recalibrera la voie d'eau sur le tronçon Valenciennes – Mortagne pour du 3000 tonnes.



Ce projet Seine-Nord-Europe nécessitera des aménagements conséquents pour la Wallonie Picarde, si elle veut bénéficier de la massification des flux :

- ❑ D'une part le passage à 2 600 tonnes dans un premier temps puis de 3 000 tonnes de l'Escaut et la mise au gabarit de 2000 tonnes de la dorsale wallonne ; cette modification nécessitera de trouver une solution pour le Pont des Trous à Tournai.
- ❑ Modification du tirant d'eau de 5 écluses (dont 3 en Flandre) afin d'atteindre le gabarit de 3 000 tonnes

Grâce à ces travaux, la liaison Bassin parisien – Anvers transitera par la Wallonie Picarde. Mais si pas de solution est trouvé pour l'Escaut, le flux utilisera la Lys mitoyenne et fera complètement l'impasse sur le tournaïsis.

Le canal de l'Espierre

La remise en navigation du canal de l'Espierre, dans le cadre de la réouverture de la liaison Deûle – Escaut. Cette liaison d'une longueur de 28km (et 15 écluses) aura une vocation essentiellement de loisirs . Son tirant d'eau sera de 1,6m et son tirant d'air de 3,7m.

Ce projet aura un coût de 37 M€ dont 50% sera pris en charge par l'Europe via l'Interreg IIIb.



5.5. Les modes doux

Les sentiers piétons du Tournaisis

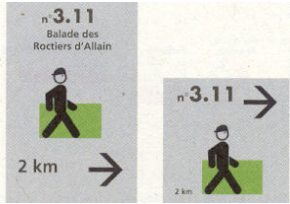
Le parc du Pays des collines, le parc des Plaines de l'Escaut et d'une manière générale tout le Tournaisis offrent un réseau très étoffé de randonnées pédestres.

Depuis fin 2003, la Maison du Tourisme du Tournaisis a engagé une démarche ambitieuse de développement et de valorisation de l'activité randonnée dans le Tournaisis. Ces sentiers sont de plus en plus fréquentés et sur le sentier de l'Etrange, dans le Pays des Collines, rappelons que plus de 10 000 randonneurs s'y sont promenés en 2006.

Au final, **71 circuits pédestres** ont été élaborés (cf carte page suivante), sous forme de boucles et de mini-réseaux. Les circuits se concentrent dans les parcs naturels (on l'a vu en détail avec le Parc des Collines), ou les points culminants favorisant l'émergence de pôles de randonnées : Silly (forêt domaniale) ; Beloeil (forêt de Stambruges); Tournai; Parc Naturel du Pays des Collines (Lont de l'Enclus, Flobecq, Frasnes) ; Parc Nature des Plaines de l'Escaut (forêt domaniale de Bon-Secours, forêt de Stambruges).

La mise en place de ces 71 circuits pédestres s'est accompagnée de :

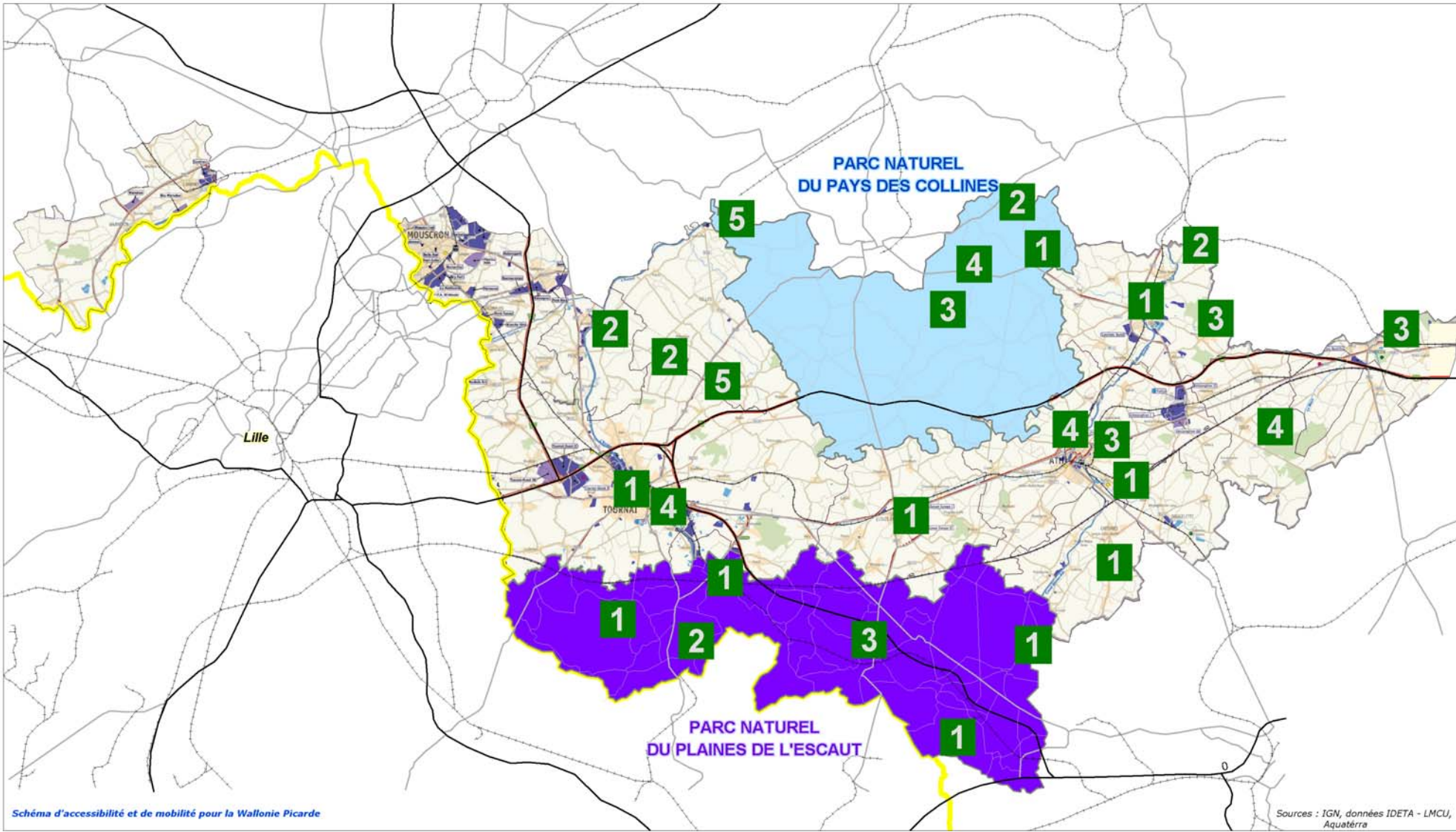
- Balisage spécifique : celui-ci se compose de piquets en bois sur lesquels sont fixées des plaquettes présentant un picto piéton ;



- Mise en place d'un système de parrainage. Les circuits ainsi élaborés sont soumis à la supervision d'un « parrain » pour chacun d'entre eux, garantissant l'entretien, la qualité du réseau ;
- Elaboration de fiches spécifiques de promotion des circuits sous forme de pochettes ;
- Développement d'un module Internet spécifique de randonnée (www.rando-nature.be) pour une meilleure promotion des circuits ;
- Promotion des circuits via un Topo-Guide.

Au total, ce sont **500 kilomètres de circuits pédestres** qui ont été développés et commercialisés sur le Tournaisis. S'y ajoute les circuits RAVel également accessibles aux piétons, ainsi que les GR (certains circuits du Tournaisis prennent appui sur ces différents itinéraires piétons pré-existants).

LOCALISATION DES CIRCUITS PEDESTRES EN WALLONIE PICARDE

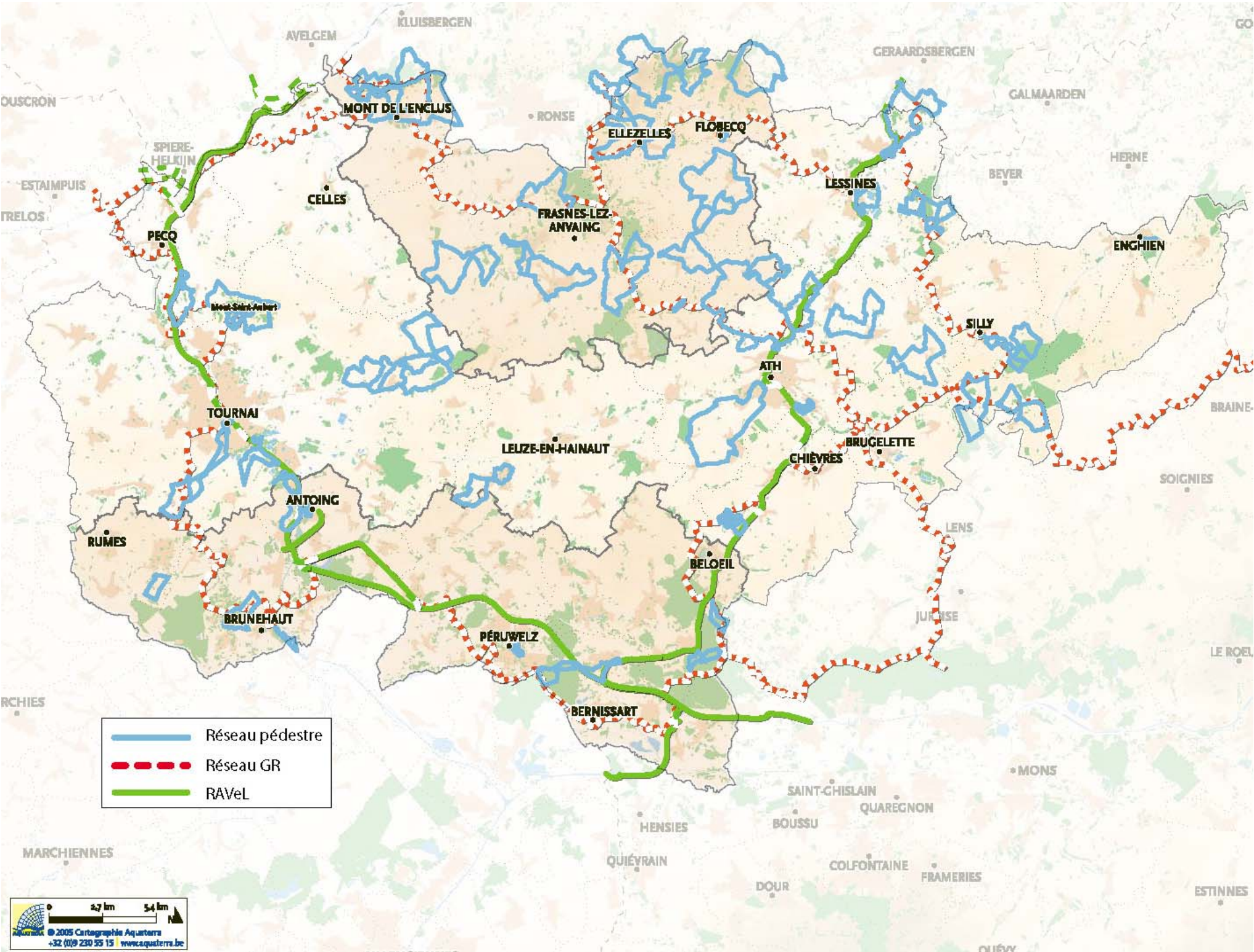


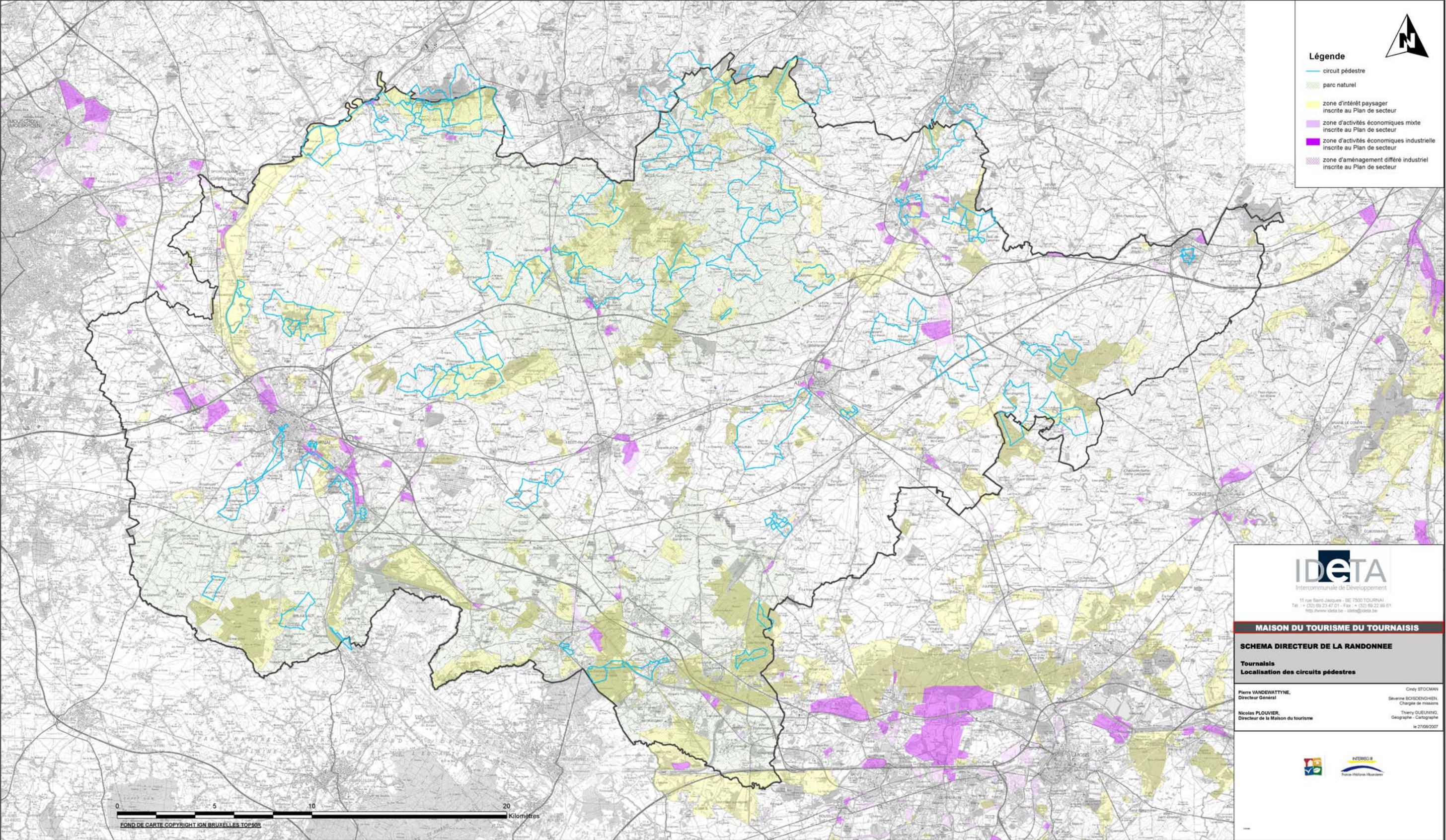
A ces 71 circuits pédestres, s'ajoutent :

- **Les GR, circuits de Grande Randonnée.** Pour chacun de ces circuits, un topo-guide est éditée, détaillant en particulier l'itinéraire, les distances, les dénivelés, les lieux majeurs touristiques, ainsi qu'une carte au 1 50 000ème avec le tracé ;
- **Le réseau RAVeL, Réseau Autonome de Voies Lentes.**
 - Il a été instauré en octobre 1995. Son but est de réaliser un réseau d'itinéraires réservés aux piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite, et aux cavaliers, là où la situation le permet. Les itinéraires RAVeL se veulent des lieux de convivialité entre les différents usagers. Ce réseau emprunte des chemins de halage et des voies ferrées désaffectées.
 - L'objectif affiché est à terme de couvrir la plus grande partie de la Wallonie, avec des itinéraires constituant l'ossature du réseau, auxquels viendront se raccorder d'autres itinéraires (tels que les itinéraires cyclables régionaux).
 - Le réseau RAVeL sur la Wallonie Picarde compte aujourd'hui deux liaisons. D'abord le RAVeL n°1, Armentières-Comines-Tournai-Antoing-Peruwelz-Bernissart-Mons. Puis le RAVeL n°4 Saint-Aybert-Blaton-Beloeil-Ath-Lessines-Overboelare.
 - Le RAVeL n°1 emprunte les chemins de halage de la Lys et de l'Escaut.
 - Le RAVeL n°4 est un itinéraire familial, qui emprunte également des berges de canaux.



LE RESEAU PIETON DANS LE TOURNAIS : CIRCUITS PEDESTRES, RAVEL et GR





Le réseau vélo

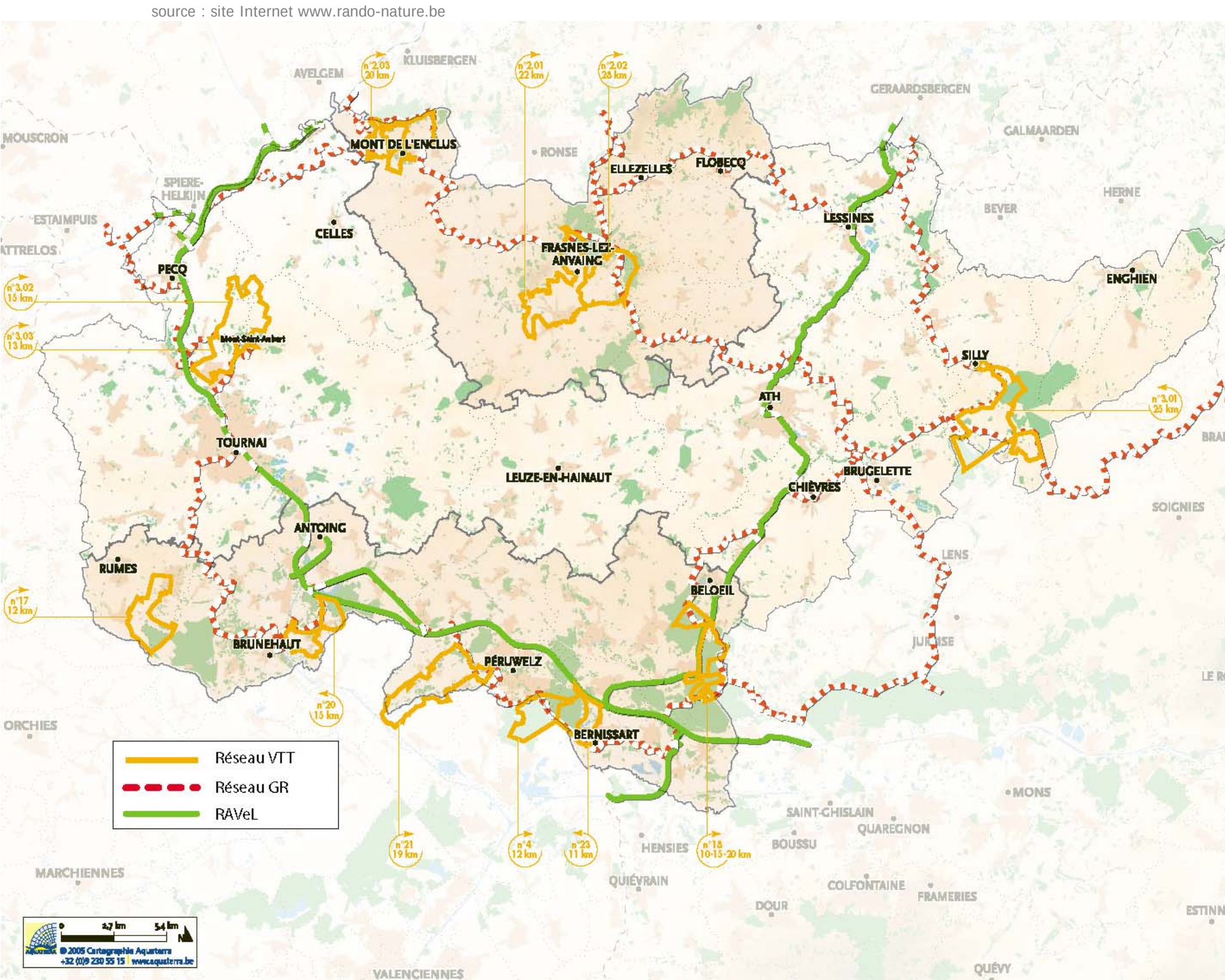
- Le réseau vélo en Wallonie Picarde doit distinguer deux types d'itinéraires :
- Les itinéraires vélo, effectivement réalisés le long des axes routiers ou à proximité ;
 - Les itinéraires VTT, adressés aux cyclistes sportifs.

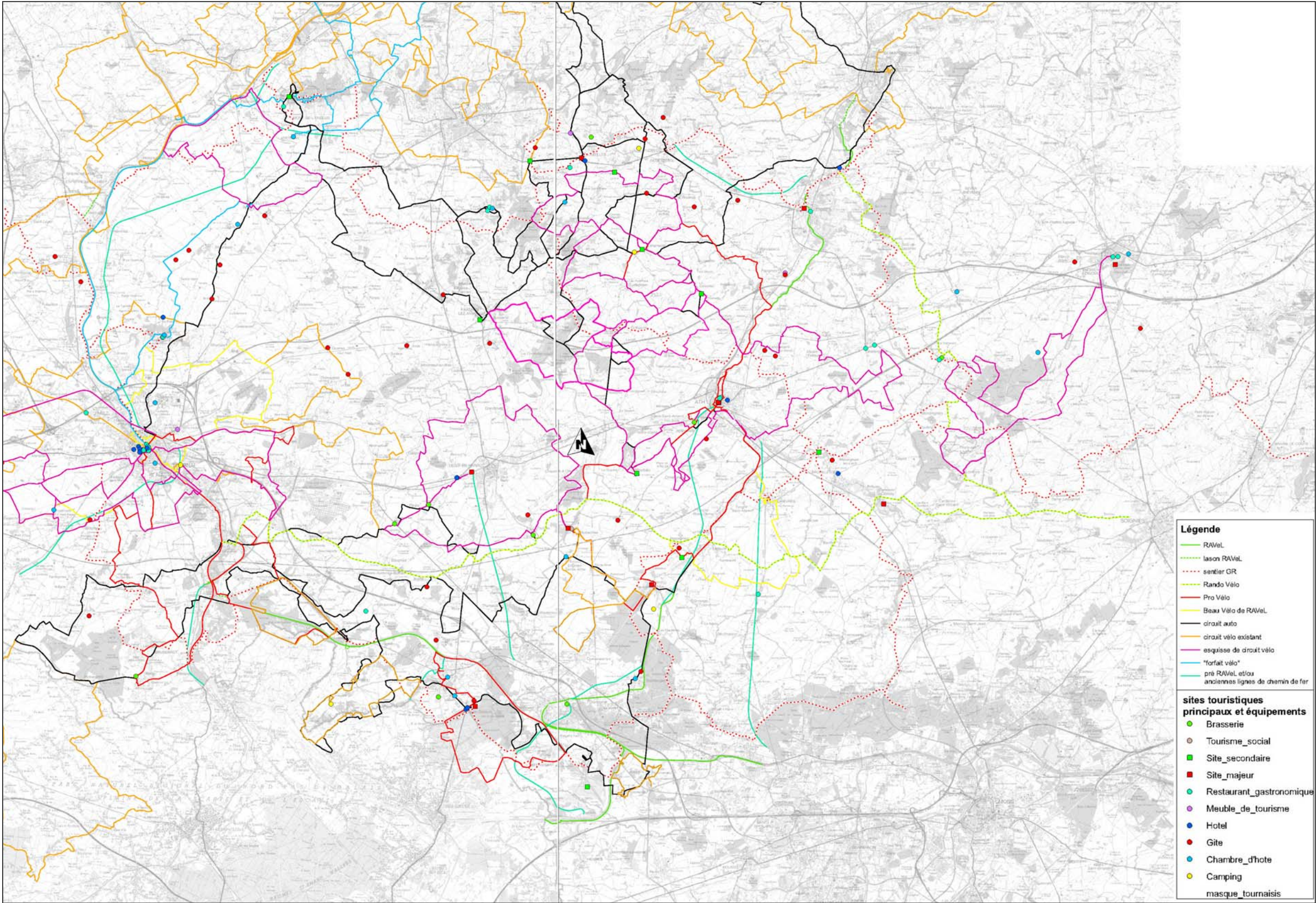
A ce jour, 14 circuits VTT ont été réalisés sous forme de boucles (cf carte ci-contre) allant de 10km à 25 km. Ils sont jalonnés par un pictogramme de VTTiste, sur un poteau en bois.



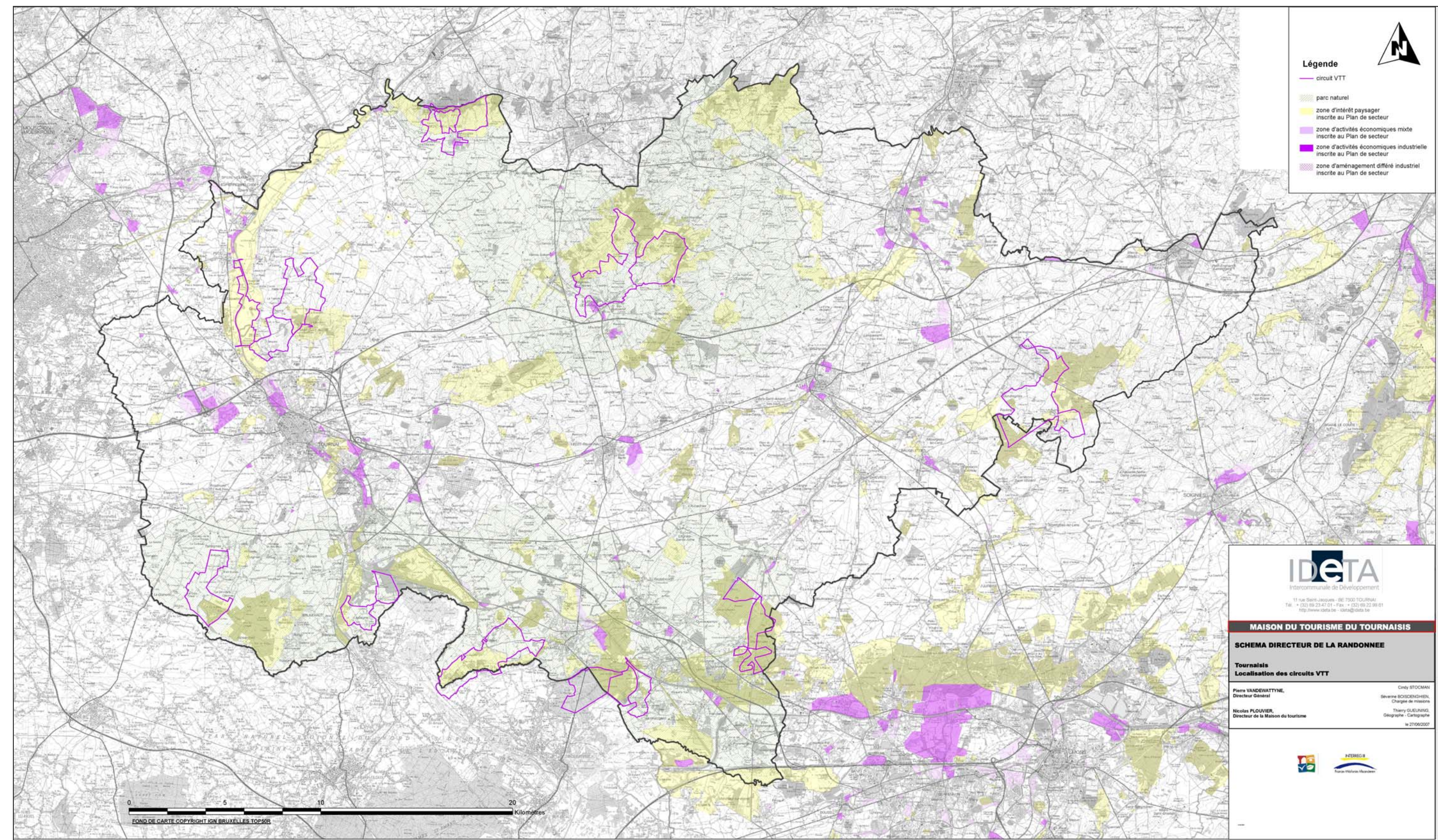
Toutefois, ce ne sont pas des itinéraires accessibles pour les « city-bikes ». Néanmoins, le réseau des randonnées à vélo dans le Tournaisis est en cours d'étude.

LE RESEAU VELO DANS LE TOURNAISIS : CIRCUITS VTT, RAVEL





Source : schéma directeur de la randonnée cyclotouristique – Province du Hainaut.



5.6. La sécurité routière

L'étude sécurité routière est réalisée sur la base des données accidents transmises par le MET. Elles recouvrent les accidents corporels survenus sur toute la zone d'études entre 2003 et 2005 ainsi qu'une carte de l'indice d'insécurité 2000-2004.

Répartition temporelle

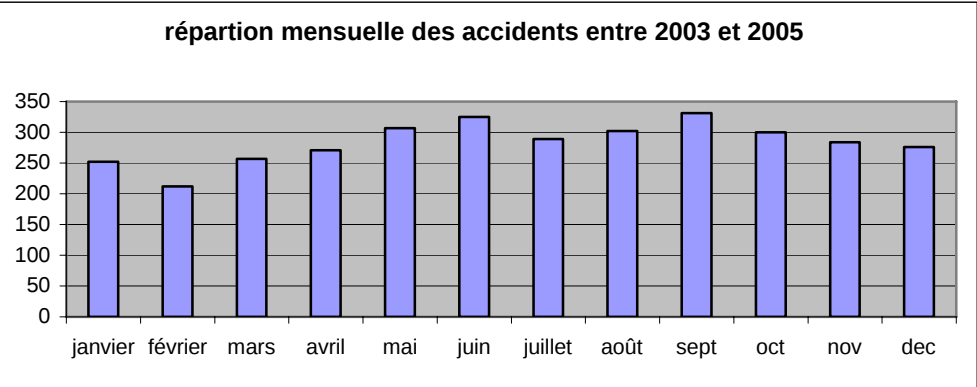
Répartition annuelle

année	2003	2004	2005	Total
nb d'accidents	1151	1187	1068	3406

Le nombre d'accidents est légèrement en recul depuis 2003 mais reste dans les mêmes proportions.

Répartition mensuelle

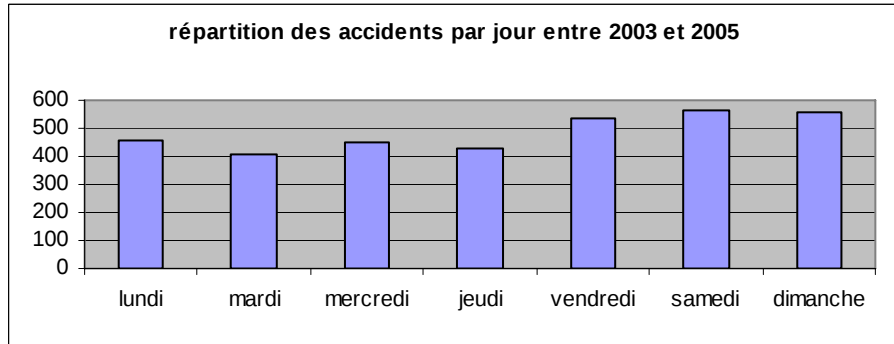
mois	janvier	février	mars	avril	mai	juin	juillet	août	sept	oct	nov	dec
nb d'accident	252	212	257	271	307	325	289	302	331	300	284	276



La répartition mensuelle des accidents est assez homogène avec toutefois une légère hausse pour la saison estivale (de juin à septembre). Il convient de noter par ailleurs que les accidents survenus en été sont les plus graves (28 morts au mois de juillet pour une moyenne de 16 morts par mois)

Répartition par jour

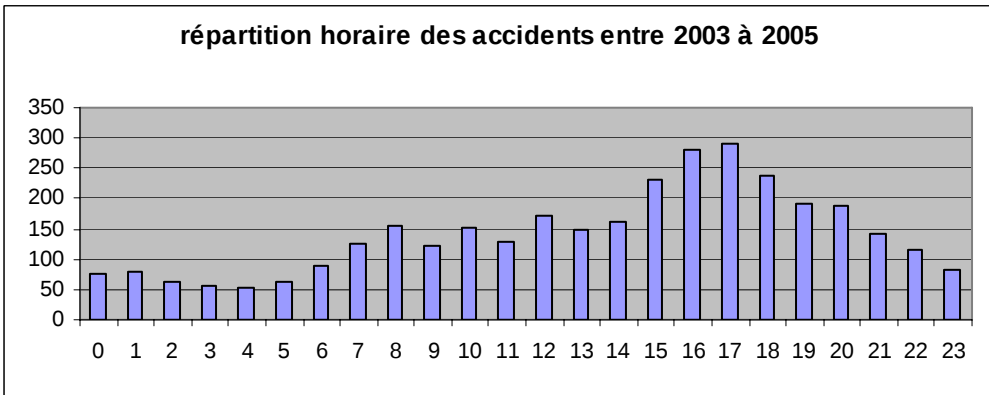
jour	lundi	mardi	mercredi	jeudi	vendredi	samedi	dimanche
nb d'accident	455	407	453	429	537	567	558



On constate une concentration des accidents en fin de semaine du vendredi au dimanche qui correspond traditionnellement à la période des excès (soirée, alcool, fatigue...).

Répartition horaire

heure	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
nb d'accident	75	78	64	57	54	63	88	127	154	121	153	130
heure	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
nb d'accident	173	149	163	230	282	289	238	192	188	142	115	81



Une grande majorité des accidents se situent en fin d'après-midi de 15 à 19h. Cette accumulation est à mettre en parallèle avec le pic de trafic.

La majorité des accidents ont eu lieu le jour comme le montre le tableau ci-contre mais on constate que 26,7% des accidents ont eu lieu la nuit avec l'éclairage public allumé ce qui représente une part importante.

	nb acc	%
aube-crêpuscule	180	5,3
inconnu	14	0,4
jour	2161	63,4
nuit sans éclairage public	142	4,2
nuit, éclairage public allumé	909	26,7

Répartition des victimes

La répartition des victimes sur la zone d'étude est la suivante:

	nb	%	% Belgique
tués	188	3,9	1,8
blessés graves	767	16,1	10,9
blessés légers	3823	80,0	87,3
total	4778	100,0	100

Le pourcentage de tués et de blessés graves dans les accidents est important comparativement à la moyenne nationale ce qui laisse présager d'une dangerosité importante dans la zone d'étude.

Genre des victimes

	nb	%	% Belgique
piétons	324	5	8
cyclistes	230	3	13
cyclomoteurs	392	5	9
motocyclettes	288	4	6
camions	440	6	5
bus	33	0	1
voiture léger	5185	72	58
autre	268	4	0

Les véhicules impliqués dans les accidents sur la Wallonie Picarde sont majoritairement des véhicules légers ou des poids lourds.

Localisation des accidents

Agglomération/hors agglomération

	nb	%	% Belgique
agglomération	1769	51,9	55,8
hors agglomération	1627	47,8	43,9
inconnu	10	0,3	0,3

Le pourcentage des accidents hors agglomération est plus important que sur la moyenne nationale ce qui explique le peu d'implication des modes doux.

Intersection/hors intersection

Les accidents ont eu lieu pour 74% d'entre eux hors intersection mais les accidents en carrefours présentent une gravité plus faible (1,6% des victimes sont des tués en carrefour et 4,8% en section courante)

Localisation des accidents

Répartition par commune

	nb accidents	nb victimes	% tués et blessés graves
ANTOING	46	59	1,2
ATH	235	338	7,1
BERNISSART	141	185	3,9
BRUGELETTE	42	64	1,3
BRUNEHAUT	32	49	1,0
CELLES	75	109	2,3
CHIEVRES	69	100	2,1
COMINES-WARNETON	193	238	5,0
ELLEZELLES	61	89	1,9
ENGHIEN	143	191	4,0
ESTAIMPUIS	93	119	2,5
FLOBECQ	42	50	1,0
FRASNES-LEZ-ANVAING	108	158	3,3
LESSINES	167	241	5,0
LEUZE-EN-HAINAUT	151	214	4,5
MONT-DE-L'ENCLUS	37	45	0,9
MONTIGNY-LE-TILLEUL	89	140	2,9
MOUSCRON	630	847	17,7
PECQ	70	104	2,2
PERUWELZ	206	301	6,3
RUMES	19	29	0,6
SILLY	89	160	3,3
TOURNAI	668	948	19,8

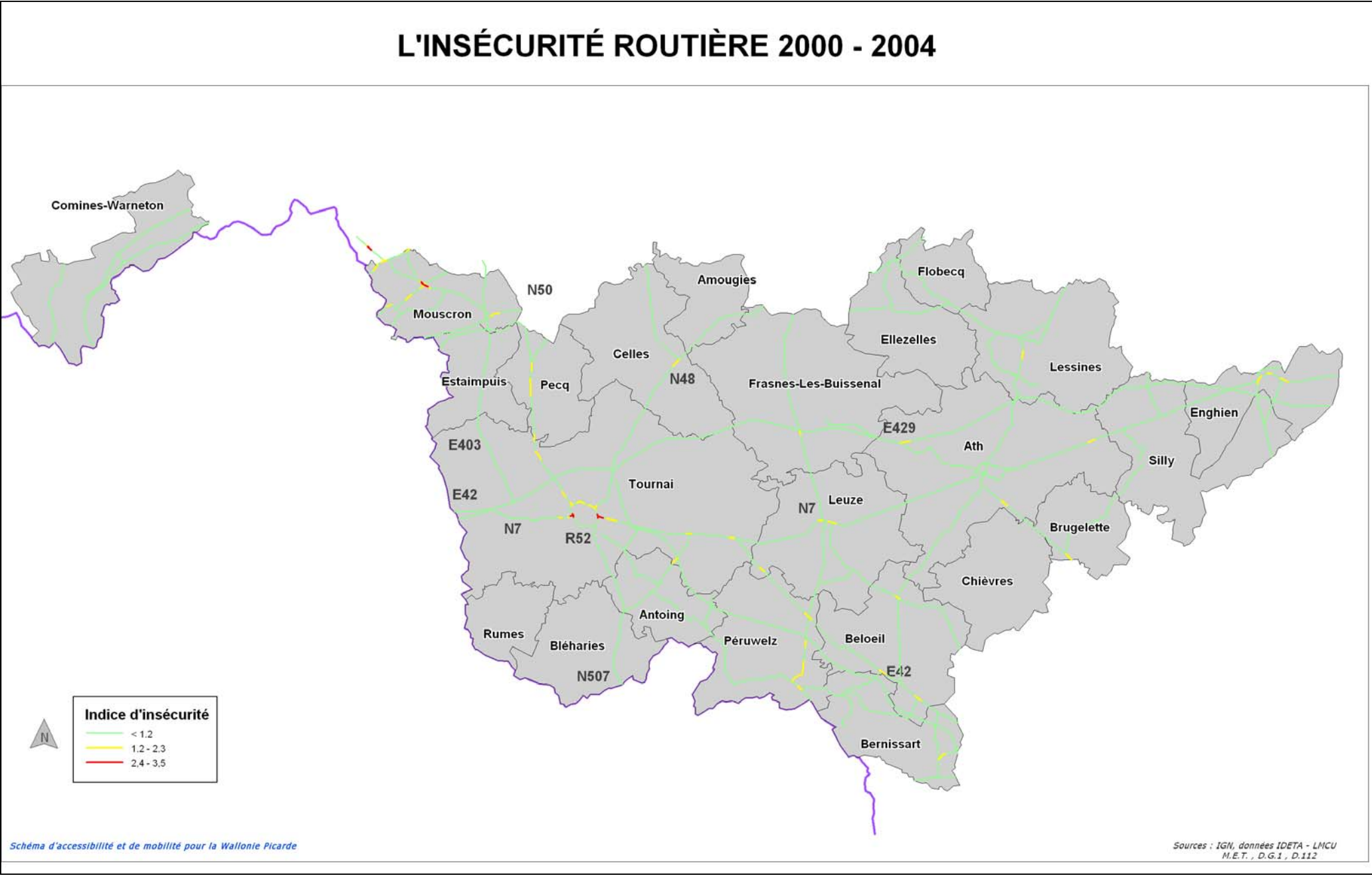
Les communes présentent un nombre d'accident disparate mais il est important de rapporter ce chiffre à la taille de la commune et aux trafics existants. Aussi, les communes de Mouscron ou de Tournai disposent d'un nombre d'accidents élevé comparativement aux autres communes mais il s'agit également des communes les plus peuplées et présentant les trafics les plus forts.

En s'intéressant au pourcentage de tués et de blessés graves parmi les victimes des accidents, on constate que les communes les plus importantes sont aussi celles qui présentent une gravité la plus élevée avec 19,8% pour la commune de Tournai par exemple.

Localisation des accidents sur RN

La carte ci contre présente l'indice d'insécurité sur les routes nationales sur la zone d'étude entre 2000 et 2004. Ces données sont issues d'études réalisées par le MET.

On constate que les routes présentant l'indice de sécurité le plus fort sont celles situées aux alentours de Tournai et Mouscron. Cette remarque rejoint l'analyse effectuée au point précédent.



6. Les transports publics

6.1. Le train

L'offre de services

Le territoire est desservi par 4 trains IC, 2 IR, 1 L, et même un Thalys.

- IC C : Antwerpen – Gent – Kortrijk – Mouscron – Lille
- IC D : Liège – Namur – Charleroi – Mons – Tournai – Lille
- IC H : Bruxelles – Tournai – Mouscron
- IC L : Bruxelles – Oudenaarde – Kortrijk – Comines – Poperinge
- IR k : Tournai – Mons - Charleroi

Toutefois, le Hainaut Ouest se situe en bout de ligne pour la plupart des services, les IC effectuent tous les arrêts, et sont donc dans les faits des L assurés en prolongation d'un IC.

L69 Courtrai – Menen – Comines – Ypres – Poperinge

Exploitation :	IC L : Sint-Niklaas – Bruxelles - Kortrijk – Comines – Ieper – Poperinge P
Gares desservies :	Kortrijk Bissegem Wevelgem Menen Wervik Comines Ieper Poperinge

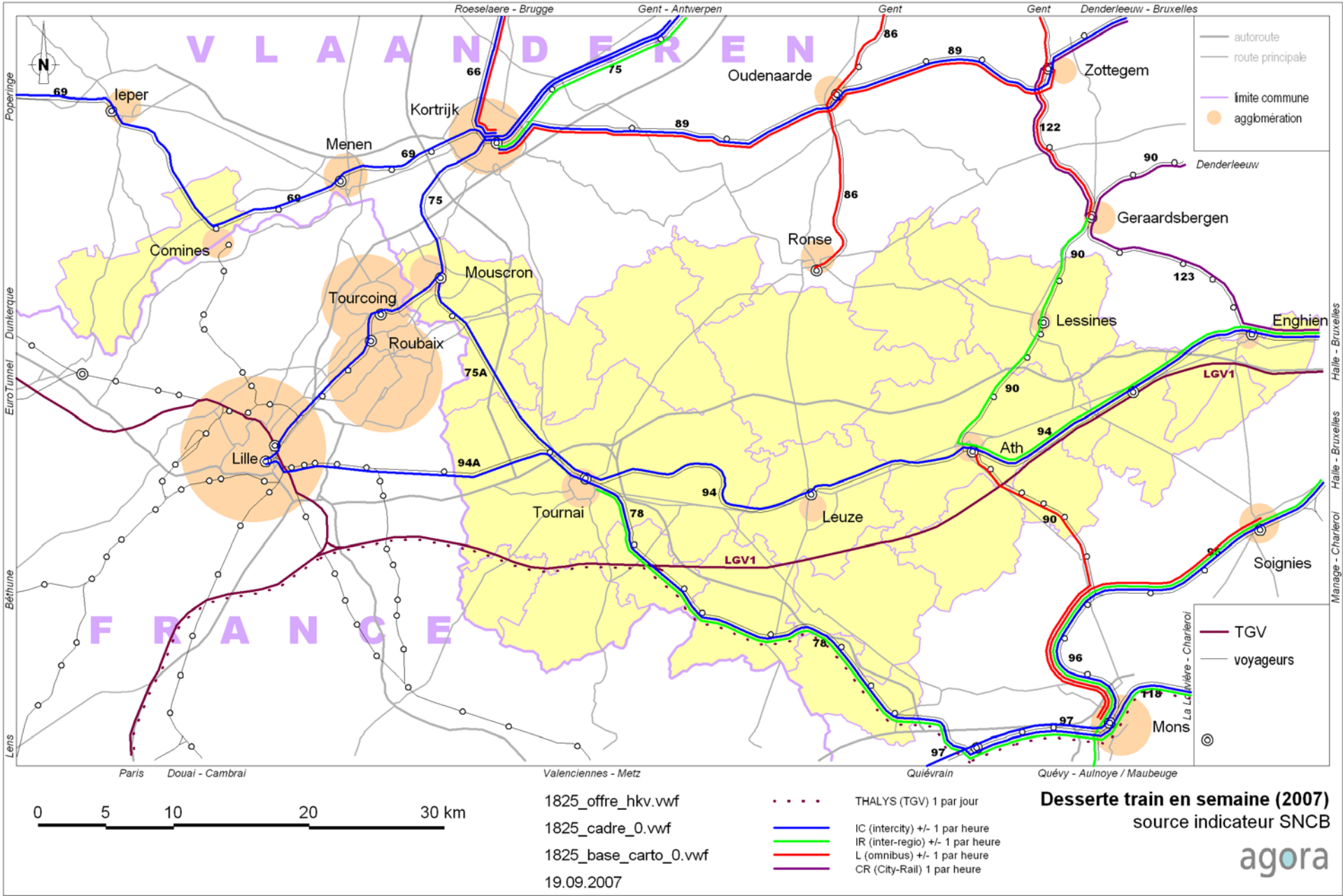
Cette ligne électrifiée en 1987 dispose d'une exploitation desservant toutes les haltes dans le prolongement de l'IC Sint-Niklaas – Bruxelles – Kortrijk, et circulant toutes les heures. L'exploitation est renforcée par quelques trains P, dont certains desservent Gent sans changement de train.

La liaison directe vers Bruxelles s'effectue en 1h26. Cette desserte est maintenue le week-end, avec un temps de parcours plus long de 10 minutes entre Bruxelles et Kortrijk. Moyennant correspondance à Kortrijk et Mouscron, on peut rejoindre Mouscron en 41 min et Tournai en 1h02 en semaine. Le week-end, Mouscron est joignable en 35 minutes, mais la correspondance vers Tournai est dissuasive (39 minutes d'attente).

Pour être complets, signalons que la ligne 69, outre son prolongement désaffecté vers Hazebrouck, a également disposé d'une antenne L69B Warneton – Nieuwkerke, et de la ligne L67 Warneton – Le Touquet permettant de rejoindre Armentières.

En outre, Comines est desservie du côté français par la ligne TER 05, offrant une liaison 5 x par jour en 29 minutes vers Lille – Flandres. La jonction L68 sur le territoire belge étant fermée depuis 1955, et défermée depuis.

Ces sites n'entrent plus vraiment en ligne de compte en Belgique pour une exploitation ferroviaire lourde, mais ils pourraient jouer un rôle dans des scénarios de mobilité douce, ou d'options tram-train initiées en région lilloise.



Dorsale wallonne

Le trafic international classique a disparu - pour très longtemps certainement – sur cet axe, à la faveur des LGV 1 et 2 établies de part et d'autre de Bruxelles. Il a été remplacé par un Thalys quotidien desservant – Liège – Namur – Charleroi – Mons vers Paris le matin (et retour le soir), et se raccordant au réseau TGV à hauteur d'Antoing.

Mons – Saint-Ghislain – Tournai (L78)

Exploitation :	Thalys : Liège-Guillemins - Namur – Charleroi – Mons – Paris-Nord IC D : Lille – Mons – Charleroi – Namur - Liège-Guillemins – Herstal IR k : Charleroi – Marchienne-au-Pont – La Louvière-Sud – Mons – Tournai P Marchandises : rôle occasionnel
Gares desservies :	L97 Mons Jemappes Quaregnon Saint-Ghislain L78 Saint-Ghislain Ville-Pommeroeul Harchies Blaton Péruwelz Callenelle Maubray Antoing Tournai

L'offre de service sur ce tronçon est la suivante :

- 1 IC qui suit l'ensemble de la dorsale wallonne sans arrêt intermédiaire entre Mons et Tournai
- 1 IR qui effectue le trajet Charleroi - Tournai, avec arrêts dans les gares du Borinage ainsi que Blaton, Péruwelz et Antoing
- 1 THALYS par jour, qui rejoint la ligne nouvelle avant Antoing
- quelques P avec arrêt dans toutes les gares aux heures de pointe, destinés spécialement aux écoles

En ce qui concerne l'offre de service, la région wallonne et les interlocuteurs locaux devraient essayer d’obtenir de la SNCB moins 1 L par heure aux heures de pointe et 1 L toutes les deux heures en dehors, afin de desservir les nombreuses petites gares intermédiaires de manière satisfaisante.

Tournai – Lille (L94A)

Exploitation :	IC D : Lille – Tournai – Mons – Charleroi – Namur – Liège-Guillemins – Herstal L : services SNCF non cadencés et à liste d'arrêts variables Marchandises
Gares desservies :	Tournai Froyennes Baisieux (F) Asq (F) Annappes (F) Pont-de-Bois (F) Hellemmes (F) Lezennes (F) Lille Flandres (F)

L'infrastructure n'appelle pas à des investissements nouveaux. Son exploitation est toutefois critiquable, le cadencement de l'IC D étant très mal respecté : certains trains sont directs, d'autres font un arrêt supplémentaire à Froyennes, d'autres encore font quasiment tous les arrêts. Le même manque de lisibilité est valable pour les L complémentaires assurés par la SNCF, en outre leur matériel roulant est ancien, peu performant et peu confortable.

Mouscron – Lille (L75)

Exploitation :	IC C : Lille – Mouscron – Kortrijk – Gent – Antwerpen Marchandises
Gares desservies :	Mouscron Tourcoing (F) Roubaix (F) Croix-l'Allumette (F) Croix-Wasquehal (F) Lille-Flandres (F)

L’ exploitation et le cadencement de l'IC C souffre des mêmes manquements que l'IC D sur Tournai – Lille, et il n'y a pas de services SNCF en complément se rendant en Belgique.

Voir aussi les considérations émises ci-après sur la ligne 94 Bruxelles – Tournai et 75A Tournai – Mouscron.

L94 – 75A Halle – Ath – Tournai – Lille / Mouscron – Courtrai

Exploitation :	IC H : Bruxelles – Halle – Enghien – Ath – Leuze – Tournai - Mouscron IR d : Bruxelles – Halle – Enghien – Silly – Ath – Lessines – Geraardsbergen Marchandises : faible rôle, surtout entre Ath et Bruxelles
Gares desservies :	Halle Enghien Silly Ath Leuze Tournai Froyennes Herseaux Mouscron

L'offre de services actuelle est cadencée et claire entre Bruxelles et Tournai, prolongée jusqu' Mouscron. Il n'y a plus de services internationaux Bruxelles – Tournai – Lille, et **les services plus ou moins réguliers entre Lille et Tournai n'offrent plus de bonnes correspondances à Tournai par rapport aux services avec Bruxelles.**

Le service IC fonctionne assez bien entre Bruxelles et Tournai/Mouscron, le temps de parcours étant respectivement de moins de 1h et de moins de 1h15, malgré l'ajout, voici quelques années, d'un point d'arrêt intermédiaire supplémentaire (Enghien). Cet axe n'est plus exploité que de cette façon entre Ath et Tournai, tout autre service local ayant disparu depuis les années 80. L'exploitation y a bénéficié du tracé nouveau entre Enghien et Ath (vers 1980) et de la ligne modernisée entre Bruxelles et Hal.

Toutefois, diverses améliorations paraissent encore pouvoir être considérées pour améliorer ces services particuliers :

- Le matériel roulant utilisé est du type tracté (accélérations et décélérations peu performantes) et a une vitesse limitée à 140 km/h (comme certains tronçons de l'axe);
- Un tracé nouveau est inscrit au Plan de Secteur entre Leuze et Tournai, qui éviterait un détour notoire par rapport à une desserte historique. Sa mise en œuvre autoriserait une réduction de l'ordre de 1,5 – 2 km de l'axe et un accroissement de la vitesse de référence probablement sans difficultés à 200 km/h (voir ci-dessus infrastructure ferroviaire).

Une étude de préféabilité devraient permettre de mieux mettre en lumière la possibilité et l'opportunité de mesures destinées à améliorer les temps de parcours sur cet axe, qui devraient idéalement permettre de rapprocher le parcours Tournai - Bruxelles de ¾ h (et 1 h avec Mouscron).

On pourrait également examiner la possibilité de réorganiser la grille horaire afin de pouvoir offrir à Tournai des correspondances quai à quai entre l'IC Lille - Tournai - Mons - Namur - Liège et l'IC Mouscron - Tournai - Bruxelles,

en augmentant assez substantiellement l'attractivité grâce à un effet réseau qui, en pratique, n'existe pas aujourd'hui.

Signalons par contre la qualité de l'offre de service entre la Wallonie et la Flandre sur ce corridor puisque Tournai et Courtrai sont reliées par un service cadencé rapide IC Anvers - Mouscron (avec renforcements particuliers aux heures de pointe) qui donne correspondance de qualité avec l'IC Mouscron - Tournai - Bruxelles (battement de 6' en gare de Mouscron).

Ce service offre lui-même une assez bonne correspondance avec l'IR Poperinge - Comines - Courtrai en gare de Courtrai (battement de 10-12'), de sorte que les liens entre Tournai et l'enclave de Comines restent plus ou moins correctement assurés, même si le temps de parcours est de 1h et si c'est au prix de deux correspondances assez rapprochées (Tournai et Courtrai). Avec le reste du Hainaut par contre, l'offre de service ferroviaire actuelle depuis Comines ne paraît pas pouvoir être considérée (3 correspondances et temps de trajet très long en fonction d'un temps de battement trop long à Tournai).

Cet axe bénéficie d'une offre de service additionnelle entre Bruxelles et Ath, sous forme d'un IR effectuant un arrêt supplémentaire à Silly, et prolongé au-delà de Ath vers Lessines (L91). Ce service est lui-même renforcé par des P aux heures de pointe, en relation avec le pôle d'emploi bruxellois.

Pistes de réflexion

- *Discuter avec la SNCB la possibilité de mettre en service du matériel roulant plus rapide (IC) devant permettre de réduire le temps de parcours, et de permettre une correspondance avec l'IC vers Lille ;*
- *S'enquérir avec la SNCB et les autorités en Flandre d'une qualité de service fortement améliorée entre le Hainaut et l'enclave de Comines⁵ ;*
- *Étudier dès à présent (SNCB, MET, DGATLP) l'opportunité de rectifier la ligne sur quelques kilomètres entre Leuze et Tournai pour à la fois réduire les coûts de maintenance et le temps de parcours.*
- *La desserte directe de l'aéroport de Bruxelles – National serait à envisager avec la création du « diabololo » au Nord de Zaventem, qui ouvrira plus de capacité à l'aéroport.*

⁵ Une étude est en voie de finalisation à l'intercommunale Leiedal, elle pourra nous être communiquée dès sa publication, au dernier trimestre 2007.

L86 (Gand) – Renaix – Leuze

Exploitation :	terminée
Gares desservies :	Plus de service entre Renaix et Leuze

Le trafic voyageurs a été supprimé sur cette ligne en 1988, tout au moins entre Leuze et Renaix.

Il semble difficile de trouver a priori des justifications valables permettant d'invoquer la reprise d'un service commercial voyageurs sur ce morceau de ligne, même si l'attractivité scolaire des villes concernées n'est pas négligeable.

Le trafic marchandises vers l'entreprise Rosier à Frasnes a cessé, et la ligne a été mise hors service au 1/1/2006.

L90 Denderleeuw – Geraardsbergen – Ath – Jurbise – Mons

L 91 Ath – Lessines – Grammont

Exploitation :	IR : Bruxelles – Halle – Enghien – Silly – Ath – Lessines – Geraardsbergen P Marchandises
Gares desservies :	Ath Rebaix Papignies Houraing Lessines Acren Geraardsbergen (Grammont)

Bien que dénommée IR Cette ligne assure en fait une desserte locale « omnibus » entre Ath et Grammont, et qui présente le grand avantage de faire suite sans correspondance à un train rapide depuis Schaerbeek et Bruxelles par la ligne 94 (arrêts intermédiaires à Halle – Enghien et Silly).

Cette ligne joue aussi un rôle marchandises assez important entre Mons / Quévy et Gent.

L 92 Ath – Jurbise – (Mons)

Exploitation :	L : Mons – Jurbise – Ath P Marchandises
Gares desservies :	Ath Maffle Mévergnies-Attre Brugelette Cambron-Casteau Lens Jurbise

Cette ligne connecte des axes lourds du réseau wallon, tout en développant une fréquentation en bonne partie générée par les établissements scolaires aux deux terminus. Les correspondances n'y sont toutefois pas négligeables, surtout à Ath compte tenu de la configuration du réseau. Elle offre un service cadencé de type L renforcé aux heures de pointe (notamment scolaires).

Son exploitation paraît difficilement améliorable significativement, si ce n'est que de rétablir la desserte de tous les points d'arrêt, sans préjudice notable pour la vitesse commerciale. Notamment les arrêts de Ghlin et d'Erbisoeul (sur la partie commune avec la L 96 Mons - Bruxelles) sont systématiquement ignorés, alors que les temps de battement à Mons et à Ath sont de l'ordre de 20 à 30 minutes.

La desserte du Parc Paradisio justifierait une exploitation et un marketing proactif de l'arrêt de Cambron-Casteau, à l'instar de ce qui se fait pour Walibi-Bierges. Un accès arrière au site permettrait de réduire la distance de marche de +/- 1 km à environ 500 m.

Son rôle marchandises est loin d'être négligeable, elle accueille notamment les flux nord-sud Quévy – Mons – Gent et les Dunkerque – Kinkempois (via Tournai – Ath – Y Jurbise – Soignies – Manage – Luttre – Charleroi).

La demande

Malgré l'offre quelque peu limitée, notamment d'un seul train IC vers Bruxelles au départ de Tournai, Mouscron et Leuze, les gares IC font le plein de voyageurs (comptages SNCB octobre 2006) :

Gares IC

- Tournai 6802
- Ath 5236
- Enghien 3728
- Mouscron 2088
- Leuze 2034
- Herseaux 629
- Comines 334⁶

Gares IR et L

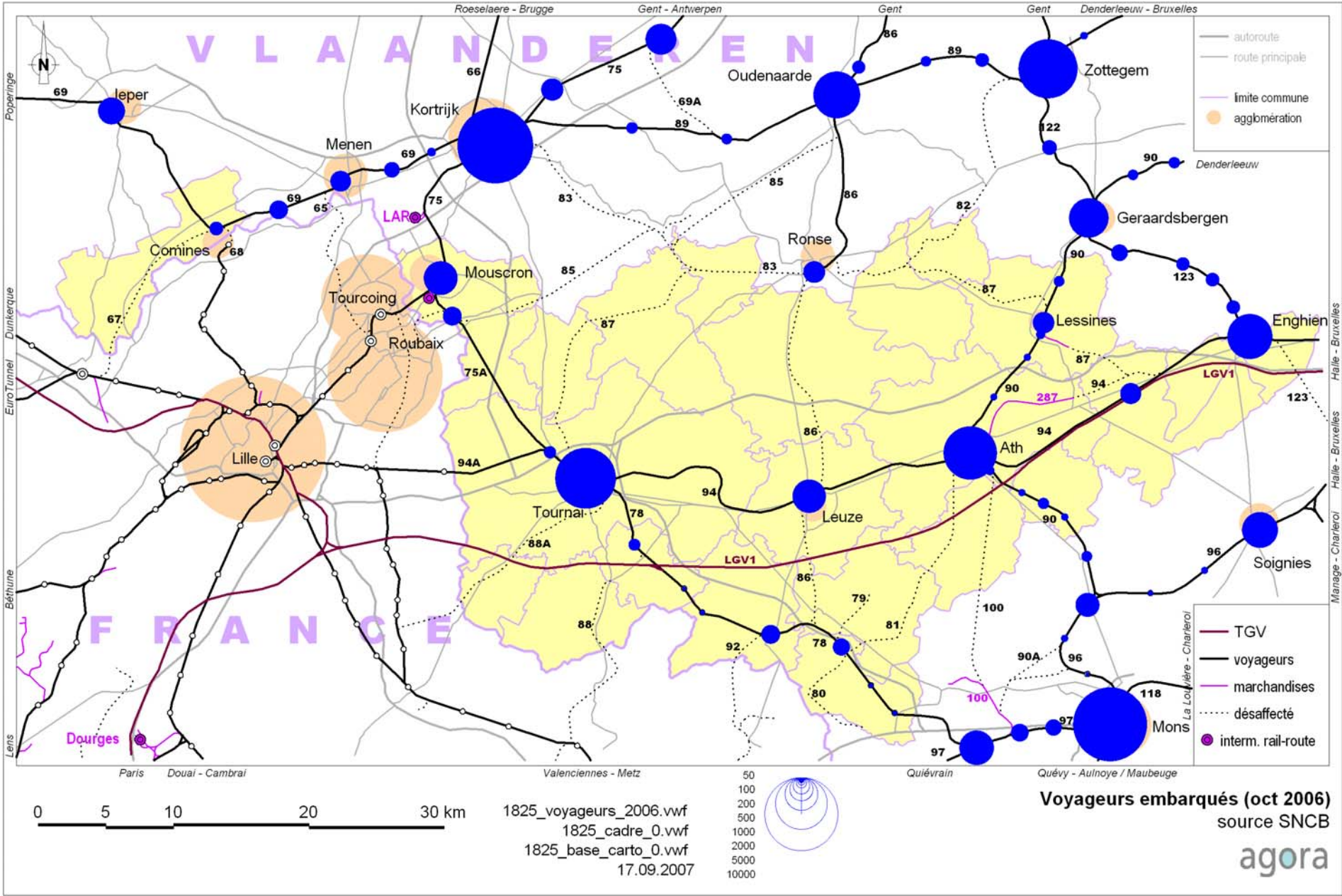
- Renaix 852
- Lessines 833 + Houraing 141
- Silly 791
- Peruwelz 668
- Blaton 522
- Froyennes 261
- Antoing 246
- Brugelette 220
- Lens 200

Sous réserve de l'imprécision de la méthode visuelle de comptage appliquée par la SNCB, ces grandes gares voient une tendance à l'augmentation du nombre de voyageurs, qui semble en ligne avec la moyenne nationale de +/- 6%.

Les petits points d'arrêt stagnent toutefois.

Toujours sous réserve de disposer de données plus précises de la SNCB, la dimension des déplacements scolaires semble importante, surtout dans les pôles d'écoles secondaires (Ath, Enghien, Leuze, Mouscron, Tournai) et supérieur. Les correspondances de train à train jouent un rôle également, mais sans doute marginal, tous les trains étant directs vers les grandes destinations, notamment vers Bruxelles à de rares exceptions près.

⁶ A Comines, le rôle scolaire ne joue quasiment pas pour l'enseignement secondaire francophone



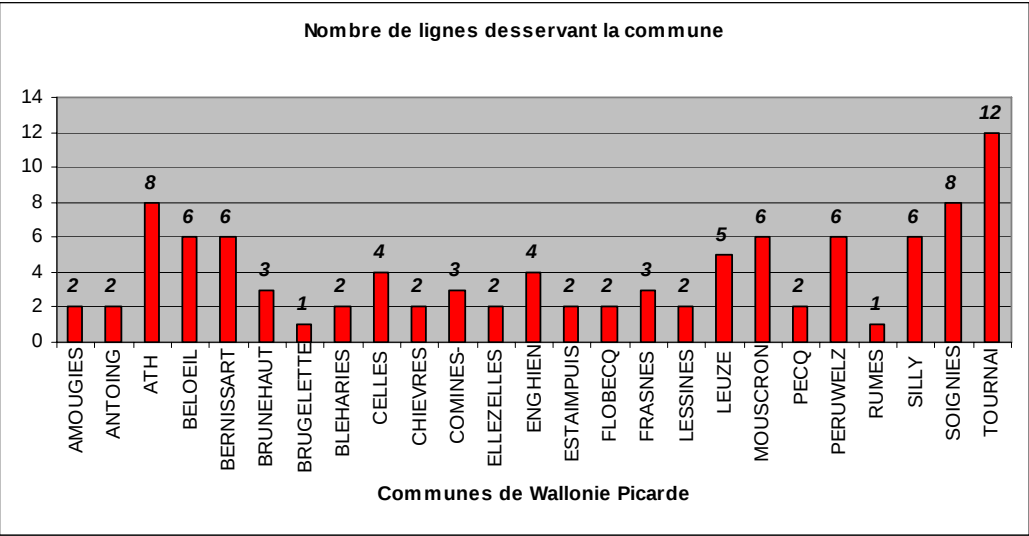
6.2. Le transport public routier

Description générale du réseau

La Wallonie Picarde est principalement desservie par le réseau du TEC Hainaut. 33 lignes de bus parcourent ce territoire d'Ouest en Est et du Nord au sud. Elles desservent les cœurs des villes les plus importantes (Tournai, Ath, Mouscron, Leuze, Lessines, Enghein, etc.) et traversent de nombreux villages et entités dans ce secteur.

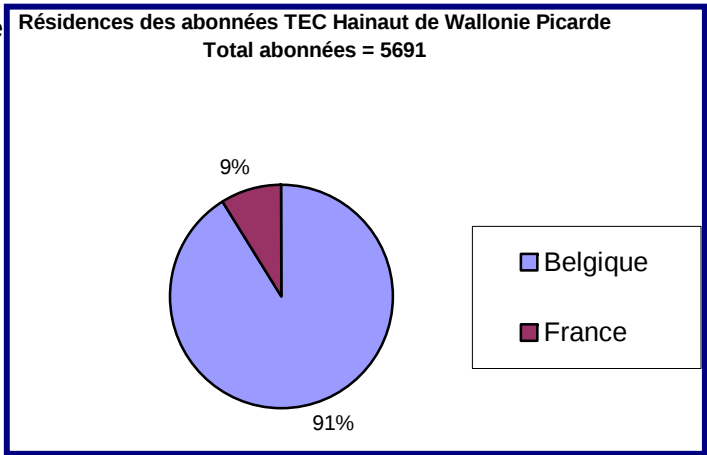
L'analyse du réseau de bus permet mettre l'accent sur sa convergence vers les centres-villes de Tournai et Ath et ses liaisons entre les gares SNCB. On peut aussi relever l'absence, ou presque, de multiplication des lignes sur un itinéraire, en dehors des zones de centres-villes : un axe routier, une ligne

D'une manière générale, le territoire de Wallonie Picarde est bien maillé par le réseau de bus TEC Hainaut.



Ces différentes lignes de bus ne traversent pas la frontière française, à l'exception de la MWR qui est la seule véritable ligne transfrontalière. Cependant, on remarque que 9% des abonnés du TEC Hainaut sont domiciliés en France, ce qui se justifie par la proximité de villes belges

attractives, telle que Tournai.



Fréquence des lignes

Le tableau ci-après montre une bonne fréquence des bus sur le territoire, non seulement en période scolaire, mais aussi pendant les congés et les week-ends.

40% des lignes convergent vers la gare de Tournai, celles-ci proposent une fréquence importante tout au long de la journée. Par ailleurs, même si elles sont moins nombreuses, les lignes desservant Ath, Mouscron ou Leuze proposent aussi de bonnes fréquences, notamment en direction des gares.

On notera que la plupart des lignes proposent au minimum 1 bus par heure.

Correspondances bus-bus

La plupart des villes et entités de Wallonie Picarde sont desservies par 1 à 2 lignes de bus minimum ce qui permet d'envisager des correspondances bus-bus. On notera que la ville de Tournai, desservie par 12 lignes régulières, présente avec le train un potentiel correspondance important.

Le réseau du TEC Hainaut dessert le territoire de manière uniforme en terme d'itinéraires et converge vers les centres urbains et les pôles gares. Les correspondances sont donc à améliorer en ses différents lieux, afin de valoriser le territoire de Wallonie Picarde et de faciliter son ouverture sur l'extérieur. En effet, le réseau de bus tel que défini actuellement ne permet pas de se rendre dans les grandes villes limitrophes françaises.

Les services scolaires

Les écoles situées sur le territoire de Wallonie Picarde sont desservies par des lignes de bus du Hainaut. Il s'agit de circuits spécifiques déterminés par le domicile des élèves à prendre en charge. Le TEC offre ainsi aux élèves un moyen de transport entre leur domicile et l'établissement scolaire de le plus proche. En terme de coût pour l'usager, celui-ci est déterminé par le



Source : www.uvcw.be

TEC Hainaut qui propose un abonnement

Les arrêts

Pour s'assurer du confort de ses arrêts, le TEC Hainaut les a répertoriés dans une base de données. L'analyse de celle-ci permet de mettre en avant l'équipement quasi-systématique des arrêts de bus d'un abri (dans un sens au minimum ou dans les deux). Par ailleurs, plusieurs arrêts ont été repérés comme à améliorer pour le confort des usagers.

FREQUENCE DES BUS PAR LIGNES - source : www.infotec.fr				
		Période scolaire (Nombre bus – un seul sens)	Congés scolaires	Week-end
1	Tournai - Mouscron	21	Oui	Oui
2	Tournai - Mouscron	23	Oui	Oui
3	Mouscron - Comines/Komen	9	Oui	Non
4	Tournai - Baisieux	12	Oui	Oui
6	Comines/Komen - Houplines	22	Oui	Non
7	Tournai - Rongy/Guignies	10	Oui	Oui
8	Tournai - Gaurain - Bonsecours	17	Oui	Oui
9	Tournai - Ath	7	Oui	samedi
10	Ath - Ellezelles	9	Oui	Non
12	Ath-Blaton	12	Oui	Non
27	Soignies / Silly	5	Oui	Oui
42	Enghien/Edingen - Neufvilles	2	Oui	Oui
78	St Ghislain / Peruwelz	-	-	-
88	Tournai - La Glanerie	23	Oui	Oui
95	Tournai – Leuze	11	Oui	samedi
97	Tournai - Renaix/Ronse	23	Oui	Oui
98	Tournai – Lesdain	13	Oui	Oui
100	Ath - Saint-Ghislain	21	Oui	samedi
126	Enghien/Edingen - Braine-le-Comte	5	Oui	Non
134	/	-	-	-
477	Viane - Lessines	2	Non	Non
483	Tournai - Ronse/Renaix	7	Oui	Non
491	Tournai - Mortagne/Péruwelz	21	Oui	Oui
		33		Non
80a	Blaton - Quevaucamps/Bernissart	(via Bernissart ou Quevauchamps)	Oui	
81a	Ath - Blaton	22	Oui	Oui
86a	Leuze - Blaton	19	Oui	Non
86b	Ronse/Renaix - Leuze	21	Oui	Non
86c	Leuze - Péruwelz	4	Oui	Non
87b	Ronse/Renaix - Edingen/Enghien	43	Oui	Oui
94b	Ath - Enghien/Edingen	18	Oui	Non
B	/	-	-	-
BLC	Houthem - Comines/Komen - Warneton	4	Oui	Non
	Desserte de Mouscron (SNCB - Ballons)			Non
M	/	27	Oui	
M/	/	-	-	-
MWR	Mouscron - Roubaix	21	Oui	Oui
NB : On notera que la plupart des itinéraires ont des variantes, qui sont prises en compte dans le nombre de bus par sens Indiqué ci-dessus.				

La demande

OU VONT LES HABITANTS DE WALLONIE PICARDE QUI EMPRUNTENT LE BUS ?

L'utilisation du bus faite par les habitants du territoire de la Wallonie Picarde, confirme une fonction essentiellement locale du bus. En effet, en analysant le comportement des abonnés des villes de Mouscron, Tournai et Ath, on constate que ceux-ci traversent rarement 3 zones tarifaires sur le territoire et restent généralement dans la commune

Les principales destinations sont les gares SNCB qui permettent de rejoindre Bruxelles et la région Flamande au nord, et Lille au sud.

D'OU VIENNENT LES HABITANTS DE LA WALLONIE PICARDE QUI EMPRUNTENT LE BUS ?

Même si la ville de d'Origine reste souvent la ville de Destination pour les habitants de ce secteur, sa proportion est moindre lorsque que la destination est l'une des grandes villes de Wallonie Picarde.

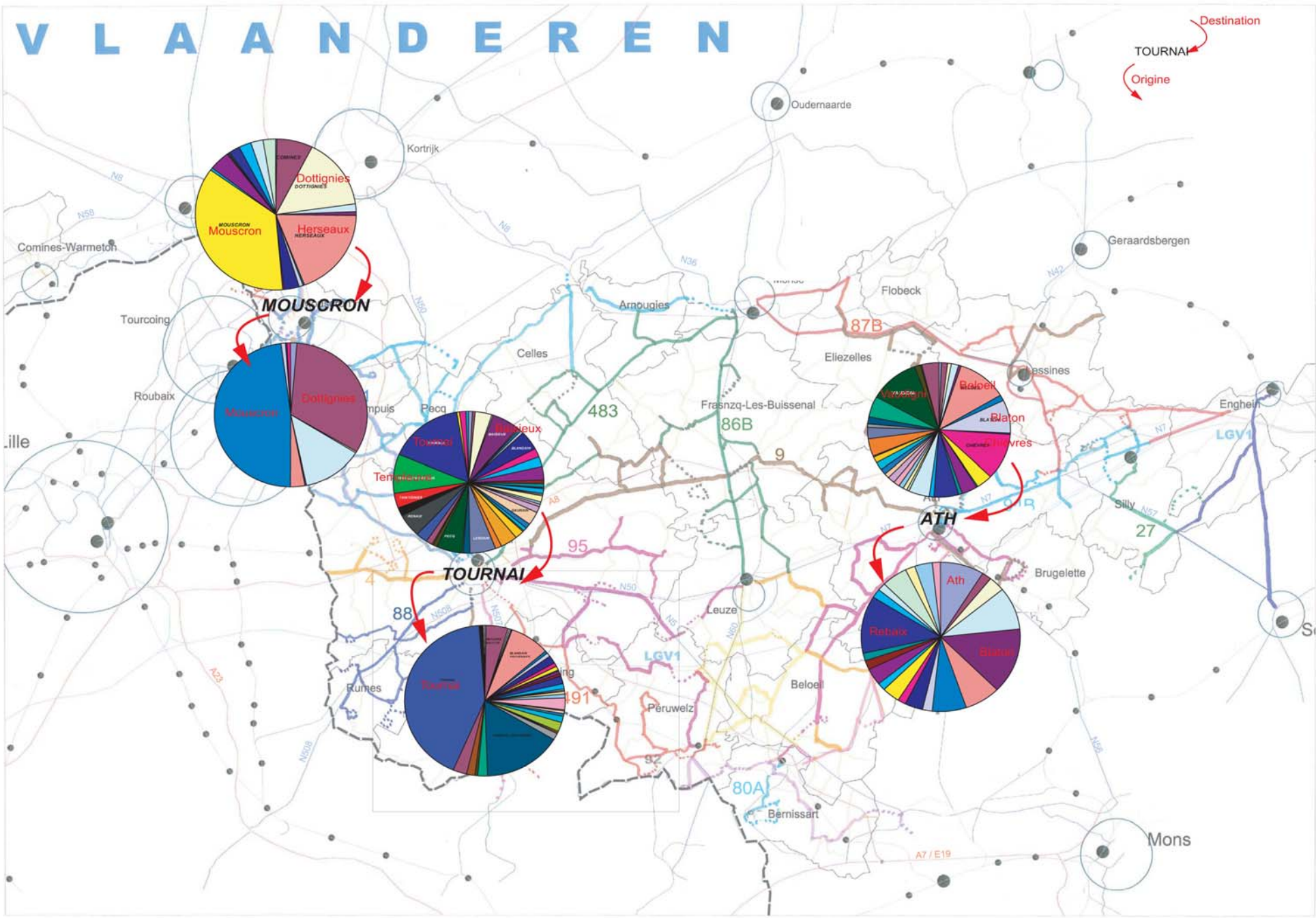
En effet, dès que l'on observe les usagers qui rejoignent les villes de Mouscron, Tournai et Ath – cela se vérifie aussi pour Leuze et Lessines, il apparaît un nombre important de villes d'origines. Les villes de Wallonie Picarde drainent donc des usagers de l'ensemble des entités alentours, le tout dans un périmètre raisonnable (temps moyen de parcours ne dépassant pas la ½ heure

En conclusion, en combinant, la fréquence des bus (minimum 1bus par heure), le maillage du réseau (étendu sur tout le territoire) et la demande des usagers, on peut dire que le réseau TEC à l'échelle de la Wlallonie Picarde assure une bonne desserte du territoire.

En effet, on peut aussi mettre en avant le fait que le rabattement vers les gares les plus proches fonctionne bien dans ce secteur, le réseau de bus le permettant systématiquement vers les gares de Tournai, Ath, Mouscron, Lessines et dans une moindre mesure pour ce territoire, vers Enghein et Leuze.

Une amélioration des correspondances bus-bus et bus-train permettrait d'augmenter la fréquentation de ce réseau de bus.

Une réflexion serait à mener dans le cadre de ce schéma d'accessibilité sur la pertinence de lignes de bus transfrontalières vers Lille, Roubaix ou Tourcoing



7. Le transport de marchandises

7.1. Les mutations envisagées

De tout temps, la Wallonie Picarde s'est positionnée comme un espace où la circulation des marchandises joue un rôle économique essentiel : zone d'échanges (les foires du moyen-âge comme d'aujourd'hui), zone de production (de l'agriculture traditionnelle aux produits technologiques), zone d'articulation (pour une distribution qui rayonne au-delà de la région), zone de transit (traversée par d'importants flux).

La région est donc particulièrement concernée par les évolutions permanentes qui traversent le secteur des transports du fait de besoins d'acheminement qui changent dans leur organisation et dans leur localisation, de systèmes de commercialisation qui se modifient, de moyens techniques qui se perfectionnent sans cesse, de concurrences entre professionnels qui s'intensifient, de réglementations et de contrôles qui encadrent les échanges. Ainsi, toute ambition de piloter les flux au bénéfice de la Wallonie Picarde doit tenir compte des grandes orientations qui apparaissent et dessinent les pratiques futures, lesquelles vont à leur tour influencer sur la dynamique spatiale selon une logique que l'on peut présenter comme suit :

La logistique est aujourd'hui un élément central de la compétitivité des entreprises et par conséquent des territoires. Elle est intimement liée à l'économie locale, laquelle est à la base de toute politique d'équipement. De ce fait, l'organisation des échanges est un élément central dans le débat sur le développement, quelle que soit l'échelle prise en considération : l'Europe, le pays, la région.

Réciproquement, **l'aménagement du territoire** influe directement sur les stratégies des professionnels. Les industriels, les distributeurs, les prestataires de services évoluent en permanence sous contraintes ; leurs choix sont de ce fait dépendants des pouvoirs publics. A l'heure où les notions de développement durable et de qualité de vie deviennent fondamentales, les professionnels adaptent leur stratégie en fonction des outils mis à disposition.

Cette relation duale logistique / aménagement du territoire n'est pas stable et les changements de l'un ou de l'autre conduisent à d'autres configurations qui ne sont pas neutres ni dans l'usage des infrastructures, ni dans la dynamique générale. Ainsi, les choix pris par les décideurs régionaux en matière de positionnement et d'équipement des plates-formes d'accueil des investissements logistiques, d'accompagnement dans la politique d'offre de réseaux de transports, de gestion des flux au travers de mesures incitatives en faveur de tel ou tel mode ; participent pleinement à tout ce qui participe à la performance (économique, sociale, environnementale) d'une région.

La logistique rassemble l'ensemble des tâches qui permettent d'amener un produit au lieu voulu, au moment voulu et dans les conditions voulues. Cette méthode et les moyens d'organiser les flux ont apporté un bouleversement dans la mise en marché des produits dont on présente succinctement les principales conséquences en cherchant à décrire les lignes directrices pour ensuite statuer sur la Wallonie Picarde.

Aujourd'hui, la relation producteur / consommateur s'organise globalement et non par segment en s'identifiant à une démarche de management qui doit simultanément :

- **minimiser le coût de l'ensemble des prestations** (commandes, stocks, transport, ...) intervenant tout au long de la chaîne, quitte à augmenter la part de l'une de ces tâches ;
- **maximiser la qualité de relation** puisqu'elle signifie fiabilité dans l'approvisionnement, possibilité de réguler au mieux la production, amélioration du service après-vente, ...

Cette approche a modifié la place et le rôle des transports ; ces derniers deviennent assujettis à la logistique, ce qui place les lieux de traitement au cœur du processus d'organisation des échanges. Les entreprises cherchent à livrer les seules marchandises qui correspondent à une demande réellement exprimée (ou résultante d'une prévision quasiment certaine) et répercutée vers l'outil de distribution / production. Cet impératif se traduit par trois phénomènes que l'on retrouve en toile de fond d'expression de toute demande :

- **un fractionnement croissant des lots** ; au lieu de transférer des quantités importantes qu'il serait nécessaire de stocker les entreprises multiplient les envois. Ces pratiques sont porteuses d'une augmentation des coûts de circulation qu'il devient nécessaire de contenir en traitant en simultané des flux divers : mixité des types de marchandises et/ou des liaisons géographiques.
- **un raccourcissement des délais** ; la réactivité passe par la rapidité d'exécution : la limitation des stocks signifie vitesse dans les transmissions d'information et dans les flux physiques. Ainsi, des pratiques ont tendance à s'imposer : commande passée le plus tard possible (fin de matinée ou même début d'après-midi), préparation de l'envoi, transfert de nuit, présentation le lendemain matin.
- **un caractère toujours plus diffus des échanges** ; l'espace d'application s'élargit du fait de la mondialisation des marchés. Les entreprises cherchent d'une part les fournisseurs les plus intéressants (meilleurs rapports possibles entre coûts de production et standard de qualité) et d'autre part de nouveaux clients. Cette double quête les conduit à s'éloigner de leurs bases traditionnelles en faisant évoluer structures et moyens.

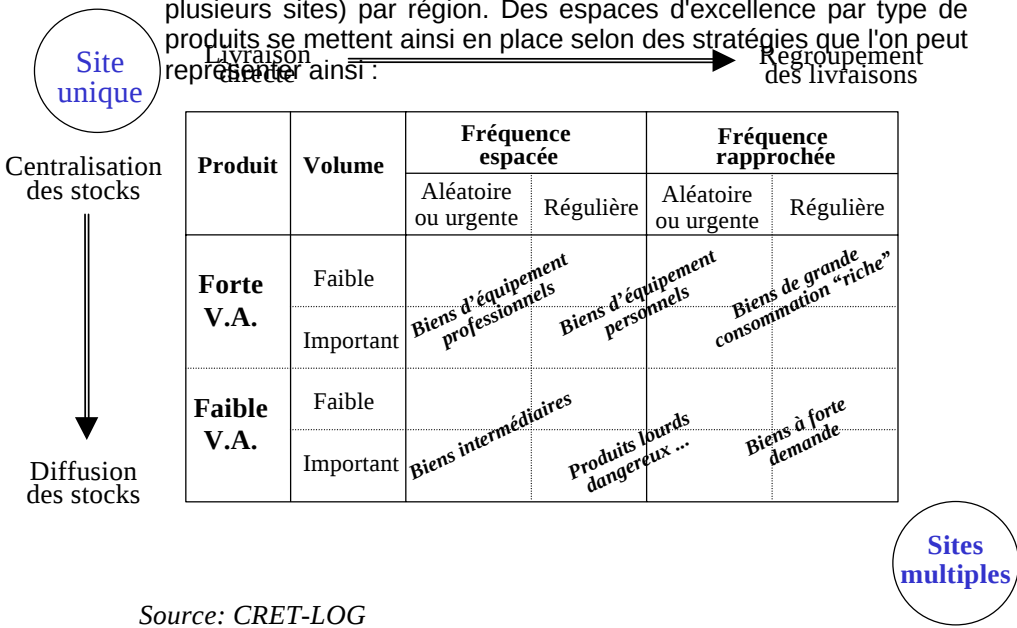
Toutes les pratiques décrites auparavant entraînent une complexification des processus. Les organisations deviennent de plus en plus difficiles à mettre en place et les compétences doivent s'entrelacer pour aboutir au résultat escompté.

Ces logiques sont invariantes : **aux mêmes problèmes correspondent les mêmes solutions**. Par secteur d'activité on voit ainsi s'affirmer des principes identiques qui induisent :

- des investissements en plates-formes de conceptions de plus en plus semblables (quantité, taille, localisation) ;
- des systèmes de transport proches et répartis selon les besoins (modes, sous-traitance, itinéraires).

Cette démarche de concentration est encore accentuée par la mise en place du phénomène classique d'auto-accumulation : la demande entraîne l'offre qui a son tour dynamise la demande. Une analyse des pratiques peut en être faite comme suit :

- **La baisse régulière des coûts de transport** (progrès techniques, industrialisation de l'activité, ...) participe mécaniquement à la limitation du nombre de bases logistiques (avec augmentation de leur dimension), plus le transport est performant, moins il y en aura. Cette réalité a conduit à une forte réduction du nombre des plates-formes de pilotage des flux (division par 3 voire parfois beaucoup plus depuis 1980).
- **Des réponses qui se ressemblent par secteur d'activité** et s'expliquent par la valeur ajoutée des produits et la fréquence des approvisionnements / livraisons. Selon les biens pris en considération il y aura des polarisations plus ou moins fortes allant du site unique en Europe (voire dans le monde) à un (ou même plusieurs sites) par région. Des espaces d'excellence par type de produits se mettent ainsi en place selon des stratégies que l'on peut représenter ainsi :



Source: CRET-LOG

Dans un tel schéma la géographie joue un rôle clé ; cette dernière détermine les potentialités des territoires.

L'espace logistique change et nous sommes passés d'une économie locale à une économie nationale puis à une économie mondiale (globalisation des approches).

Cet effacement des frontières économiques est – *cause tout autant que conséquence* – liée à la limitation des multiples barrières (techniques, administratives, financières, ...) qui entravaient les échanges. La Champagne-Ardenne, du fait de sa situation est directement concernée par

cette évolution qui libère des pesanteurs géographiques et historiques. Dans ce cadre, les points clés à souligner sont :

- ❑ **Le rôle de la communication** qui, en modifiant les comportements d'acteurs, implique de nouvelles pratiques chez les professionnels. La suppression de l'effet distance permise par les nouvelles technologies dans les relations commerciales et financières remodèle les relations au territoire. Après avoir facilité et révolutionné les principes de gestion de l'entreprise, l'informatique par le biais des échanges de données s'est installée comme vecteur de productivité logistique. La gestion des commandes, les passations d'ordre, ont instauré la réactivité au cœur des impératifs de compétitivité. Les espaces se sont distendus et le transport a suivi un marché qui n'était plus contraint par l'administration des échanges.

Aujourd'hui, le commerce électronique vient apporter de nouveaux changements qui affectent l'amont (B to B) comme l'aval (B to C). Il est à prévoir des modifications importantes dans les organisations logistiques ; les conséquences intéresseront les territoires au travers des évolutions prévisibles, notamment :

- o **une ouverture infinie du marché des fournitures** (par exemple les plates-formes communes d'achat mises en œuvre par les industriels de l'automobile ou encore de la chimie vont profondément modifier les systèmes habituels d'approvisionnement et, à terme, forcément les structures logistiques) ;
- o **des relations terminales différentes** avec un émiettement des besoins de livraison qu'il faudra bien canaliser par d'autres principes de mise à disposition des envois client. Ici encore la logistique constitue un enjeu fondamental dans l'évolution des pratiques commerciales.
- ❑ **La mondialisation des échanges, l'élargissement de l'Europe**, redistribuent aussi les atouts des territoires dans la compétition économique. Les grandes tendances sont connues et peuvent être rappelées:
 - o **Les chargeurs industriels**. Ils ont pratiquement tous intégré la dimension Monde dans leurs logiques de production. Quel que soit le secteur d'activité (avec toutefois des degrés d'implication plus ou moins forts) les états ne sont plus des limites à leurs actions d'organisation qui cherchent à se spécialiser et réduire le nombre d'unités et concilier limitation des coûts avec amélioration de la qualité.
 - o **Les chargeurs distributeurs**. Le mouvement de concentration se poursuit aujourd'hui à l'échelle continentale, mais l'eupéanisation des systèmes logistiques n'est pas aboutie. Les différences de consommation, les pratiques de commercialisation, expliquent ce rythme plus lent ; mais les prochaines années vont certainement voir se modifier les schémas en place avec des principes définies à partir du couple temps / distance.

- o **Les prestataires de services**. Ces professionnels ont élargi leur réseau pour être présents sur l'ensemble du continent (au moins). Cette couverture territoriale est même perçue comme une condition essentielle de développement (voire de survie) et ils investissent massivement dans de grandes bases.

Dans ce contexte, les ports prennent une place majeure. A l'heure où nombre de produits manufacturés viennent d'Asie, alors que les producteurs ont l'impérieuse nécessité d'intégrer des composants au moindre coût (souvent venant de fort loin), le transport maritime devient un élément majeur sur la carte des échanges.

Aujourd'hui la Wallonie Picarde est doublement intéressée : d'abord parce qu'elle s'appuie pour commercialiser ses produits agricoles et industriels sur les ports (principalement du Benelux) et ensuite parce qu'elle est située sur un axe qui relie Anvers et Rotterdam au bassin parisien.

En étant positionnée à une distance très intéressante d'un point de vue social et économique (moins de 1h30 de camion), elle peut jouer le rôle d'arrière port et recevoir des investissements qui traitent (stockage, conditionnement, assemblage de produits semi-finis) les marchandises avant ou après passage portuaire.

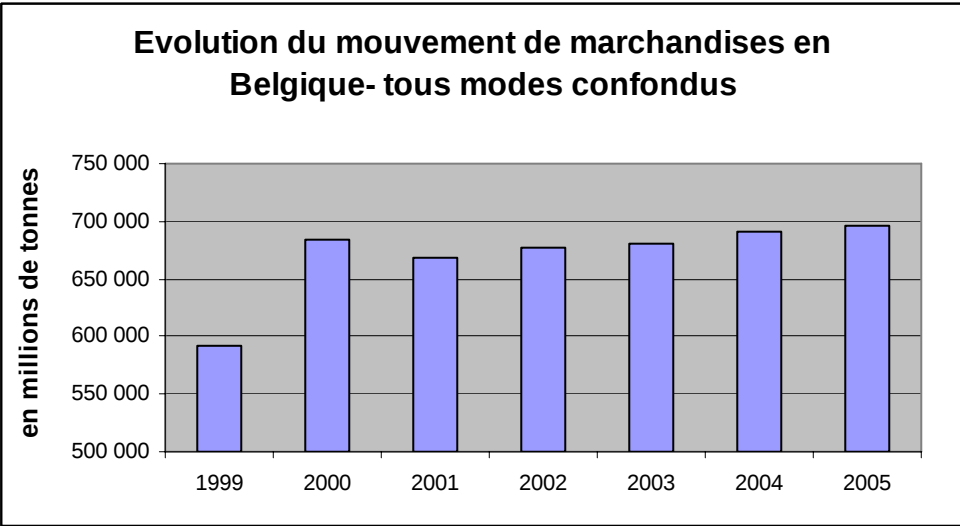
Ce lien Nord-Sud peut aussi se matérialiser en Est-Ouest avec relais du port du Havre et de Dunkerque vers les pays de l'Est de l'Europe.

Pour cela, il y a lieu de proposer des modes massifiés (fer) qui permettent de limiter les coûts et garantir la capacité à répondre à d'importants flux.

7.2. Les flux

Avant toute analyse, il est important de rappeler le manque de statistiques disponibles pour l'évaluation des marchandises, particulièrement pour les modes ferré et routier, Par contre pour le fluvial les données sont actualisées et très précises.

Le flux de marchandises en Belgique continue sa croissance (+0,6%).

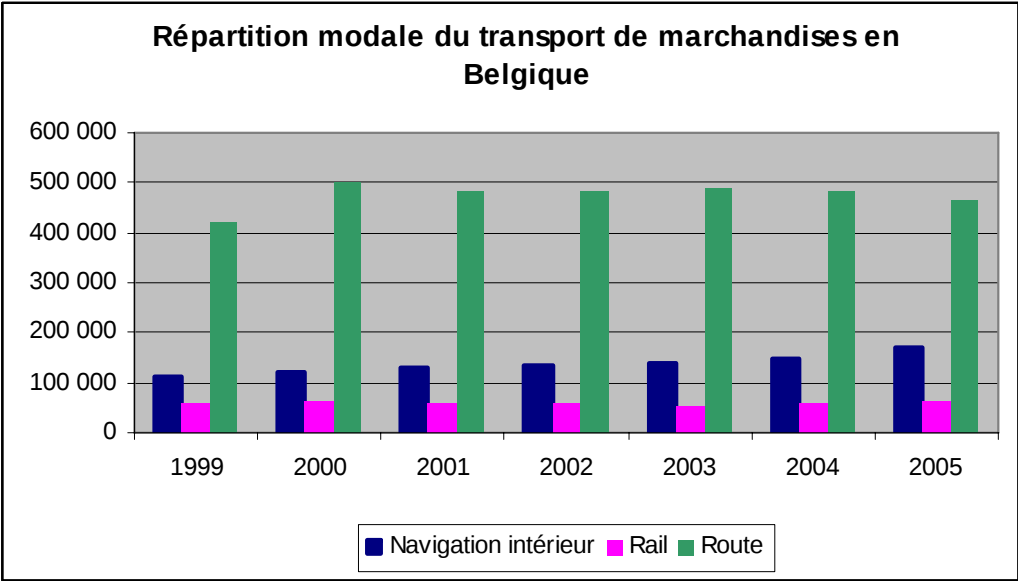


En terme de répartition modale, la route reste le mode principal utilisée, tant en tonnes transportées (67%) qu'en tonnes-kilomètres (76%).

Néanmoins en terme d'évolution, on constate depuis 2003 une érosion du volume transport par la route. A l'inverse le fluvial connaît une nette croissance avec 13% en volume transportés et 3,1% en tonnes kilomètre.

Le rail connaît un regain d'intérêt particulièrement pour les trajets de longue distance puisqu'il croît de 5,7% en tonnes-km.

Transport de marchandises : principaux modes de transport (1999-2005)									
Mode de transport	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2005/2004	Part modale
Quantités transportées (en 1.000 tonnes)									
Navigation intérieure	110 309	120 944	128 561	135 115	137 755	147 765	168 093	13,80%	24,15%
Chemin de fer	59 149	61 279	57 050	57 198	55 732	58 454	60 976	4,30%	8,76%
Transport routier	422 028	502 012	482 950	484 432	486 590	485 621	467 008	-3,80%	67,09%
trafic intérieur	267.490	320.494	297.596	306.290	299.199	274.580	271 903	-1,00%	39,06%
entrées	61.661	74.905	74.092	72.710	73.317	78.828	75 234	-4,60%	10,81%
sorties	74.387	90.556	92.740	87.936	86.836	88.977	81 568	-8,30%	11,72%
transit sans transbordement	18.491	16.057	18.521	17.406	27.237	43.236	38 303	-11,40%	5,50%
Tonnes-kilomètres prestées (en millions tkm)									
Navigation intérieure	6.455	7.313	7.732	8.150	8.302	8.459	8 720	3,10%	12,57%
Chemin de fer	7.392	7.674	7.080	7.298	7.293	7.691	8 130	5,70%	11,72%
Transport routier (a) (b)	42.214	50.767	52.484	51.198	51.147	54.856	52 537	-4,20%	75,74%
trafic intérieur	19.033	23.539	24.681	24.491	23.038	23.200	23 272	0,30%	33,55%
entrées	9.249	11.236	11.114	10.906	10.998	11.824	11 285	-4,60%	16,27%
sorties	11.158	13.583	13.911	13.190	13.025	13.346	12 235	-8,30%	17,64%
transit sans transbordement	2.774	2.409	2.778	2.611	4.086	6.485	5 745	-11,40%	8,28%



7.3. Le transport par voie routière

Un transport marqué par l'international

Les transports routiers étaient en progression constante jusqu'en 2003. En 2005, ils représentent encore 80% des déplacements au sein de l'UE. Les restrictions nationales qui entravaient, dans ce secteur, la libre prestation des services ont disparu progressivement.

Le transport routier international de marchandises en Europe, y compris le cabotage, représente en 2004, 28% de l'activité des pavillons de l'Union européenne (en tonnes-kilomètres). La route s'attribue 45% des marchandises transportées dans l'Union.

Cette progression est liée à l'ouverture du marché, et plus précisément au libre accès à la profession, à la liberté de circuler, à la surveillance des règles de concurrence, à l'harmonisation sociale et à la sécurité routière.

Mais en 2005, se dessine une Europe du transport routier de marchandises à deux vitesses : l'une dynamique, particulièrement à l'international, avec les pavillons allemand, espagnol, polonais,... et l'autre en perdant de part de marché pour le français, le britannique mais aussi le belge (-16,4%).

Les transports effectués par un transporteur belge sont pour moitié fait à l'international. Par contre lorsque l'on considère le volume global des échanges fait avec la Belgique, le pavillon national n'est plus que de 35%, pour 50% pour le pays partenaires (pays d'origine de la marchandise = pays du transporteur) et 15% pour un pavillon tiers (la nationalité du transporteur est différente du lieux d'origine ou de destination de la marchandise).

La carte ci-après montre clairement que pour les zones limitrophes de la Belgique, et donc pour la Wallonie Picarde, les transports de marchandises sont des transports internationaux. Ainsi les arrondissement de Mouscron et de Tournai se classe en 3ème et 5ème place du classement des régions comptant les pourcentages les plus élevés de transports internationaux de marchandises.

Mais les transports de ceux deux arrondissements sont de courte distance (<180km),

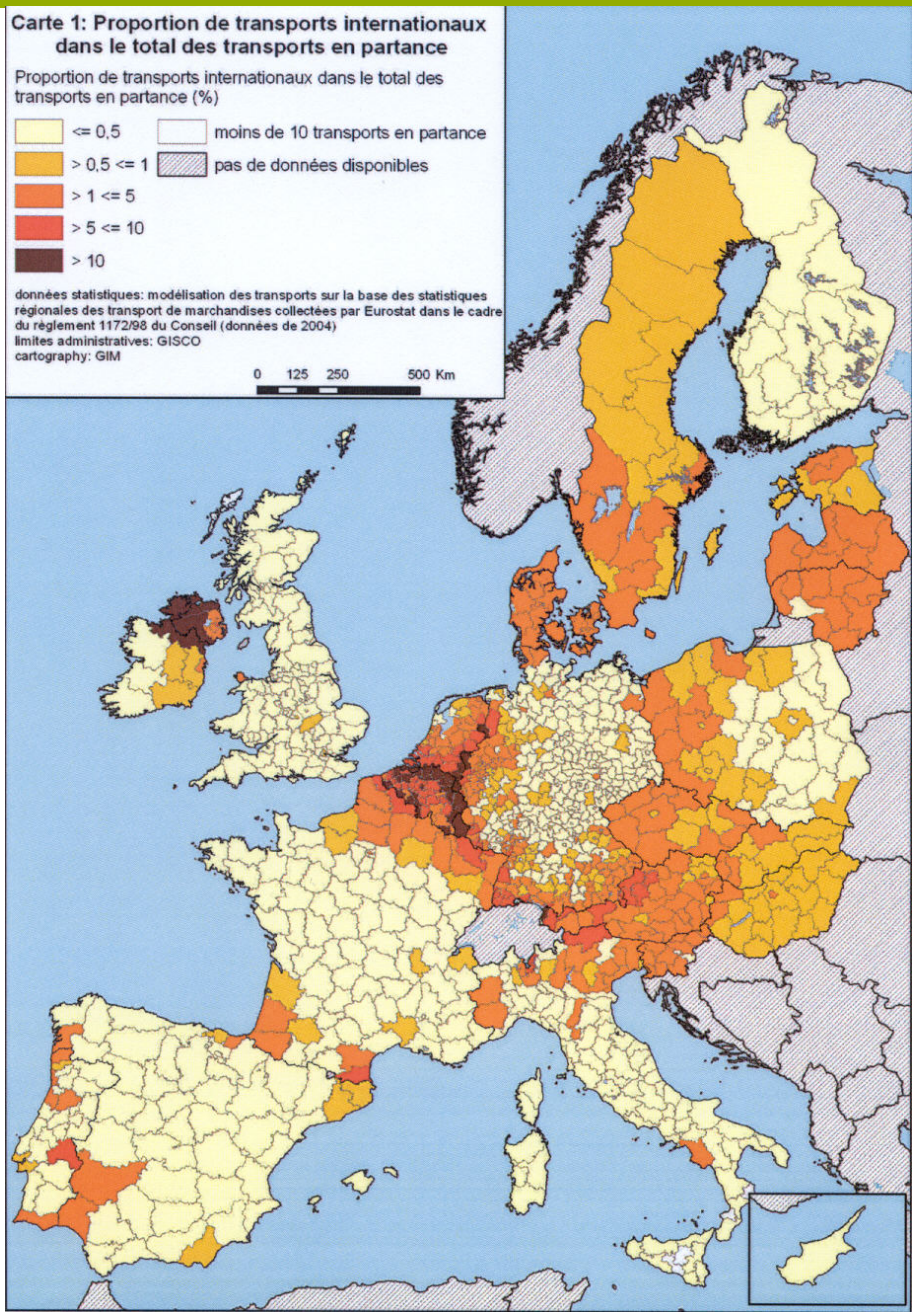
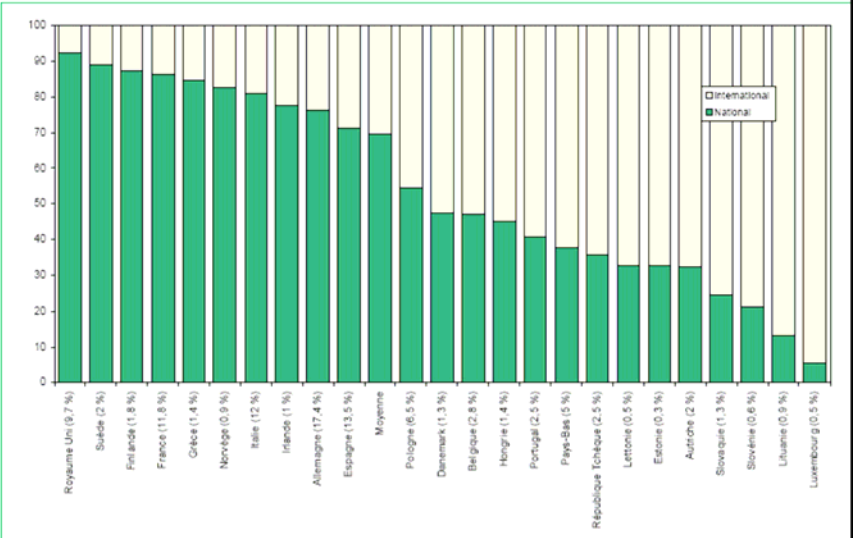


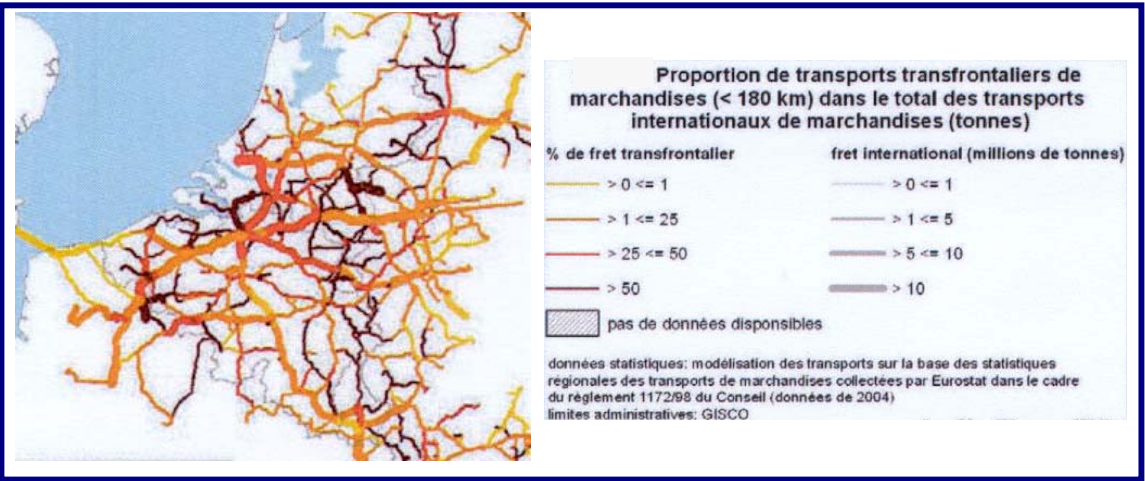
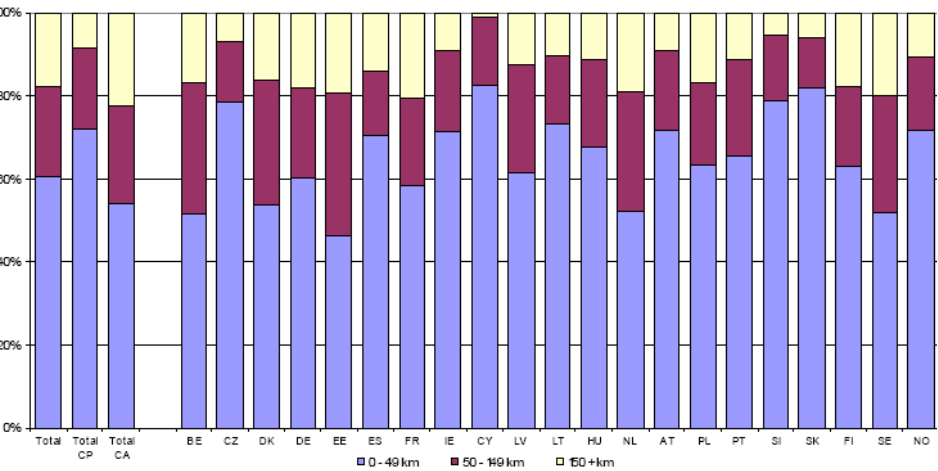
Figure 3 - Structure de l'activité des pavillons européens en 2005 (classés selon la part de l'activité nationale)



Source : enquêtes TRM française et européennes

Le chiffre entre parenthèses représente le poids du pavillon dans l'ensemble des pavillons.

Graphique 2: Transports nationaux par catégorie de distance et type de transport (pour le total uniquement), en 2005* - % exprimé en tonnes



7.4. Les échanges routiers régionaux

Les flux les plus importants sont les échanges internes au Hainaut. Ils représentent plus du triple de ceux réalisés avec la Flandre Occidentale, pourtant principal partenaire pour ce type d'échanges.

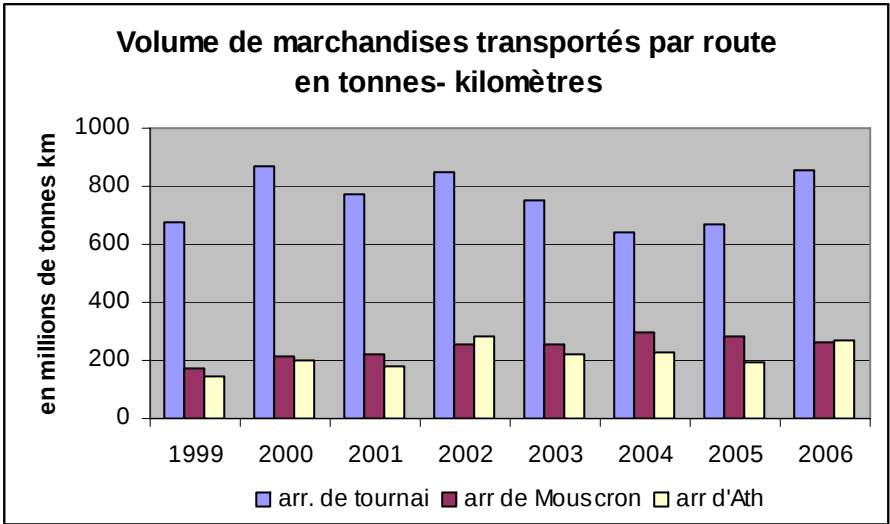
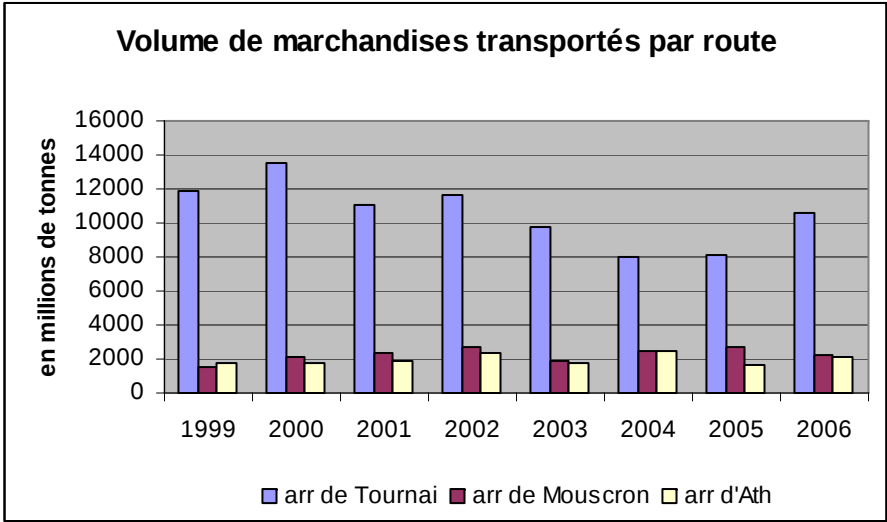
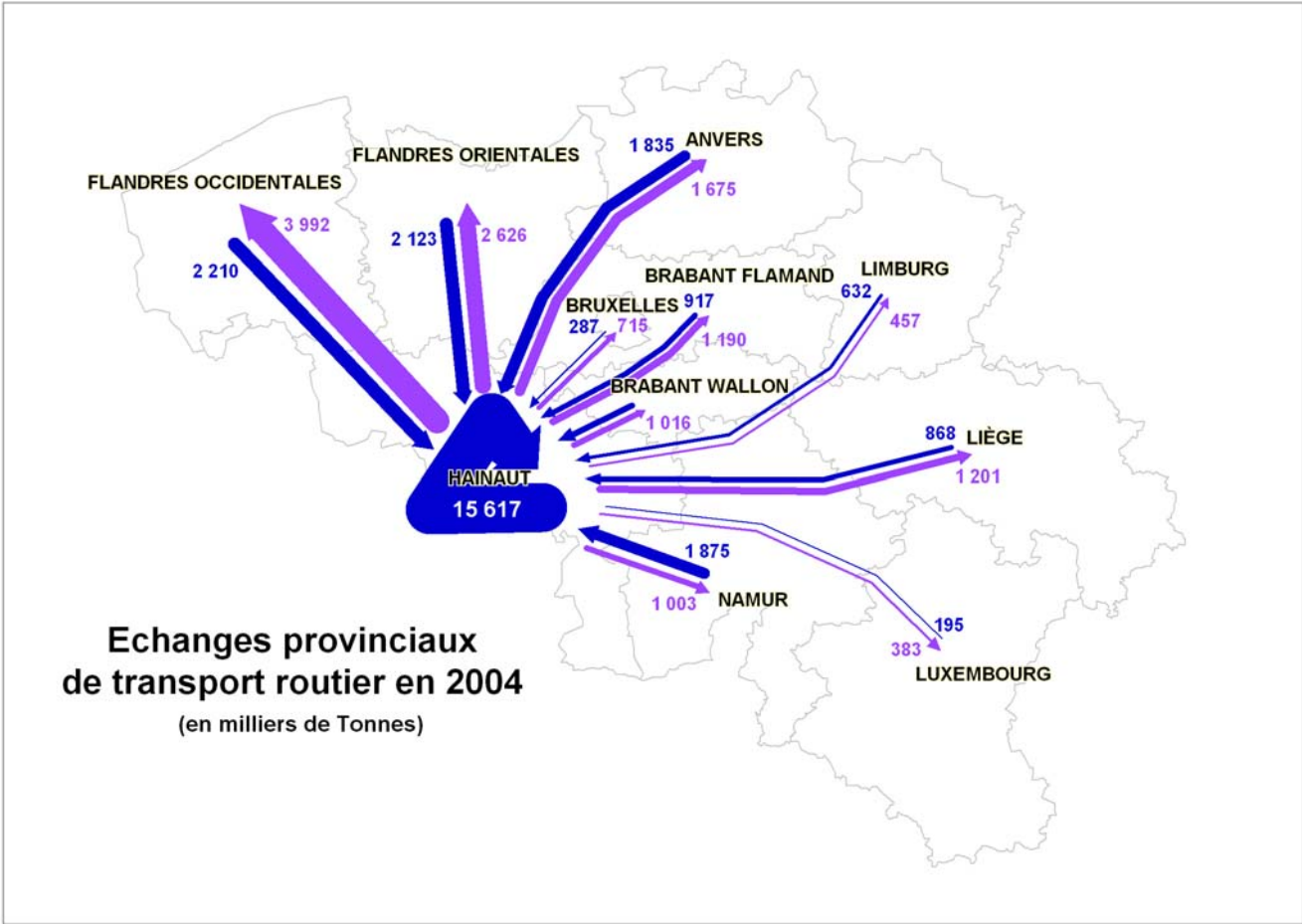
Vers l'extérieur, les échanges se font particulièrement vers les deux Flandres et la province d'Anvers. Plus les provinces sont éloignées moins les échanges sont nombreux.

En Wallonie Picarde, le Tournaisis est le principal générateur des flux transportés via la route avec des volumes 6 fois plus importants.

En terme d'évolution, le Tournaisis a connu un ralentissement dès 2002 qui s'est marqué jusqu'en 2005. En 2006, une nouvelle inflexion positive se marque de nouveau pour l'arrondissement connaît de nouveau une croissance, et ce tant en volume qu'en distance*volume.

Ces volumes sont corroborés par les chiffres d'affaires du secteur logistique dans le tournaisis qui est le deuxième dans le Hainaut après Charleroi.

Il n'existe pas de données régionale pour le type de marchandises transportés, néanmoins, il apparaît clairement que le secteur carrier intervient pour une grande part pour la prédominance des volumes de chargements dans le tournaisis.



7.5. L'offre ferroviaire

L'offre ferroviaire marchandises dans l'aire d'études est composée de plusieurs flux plus ou moins importants :

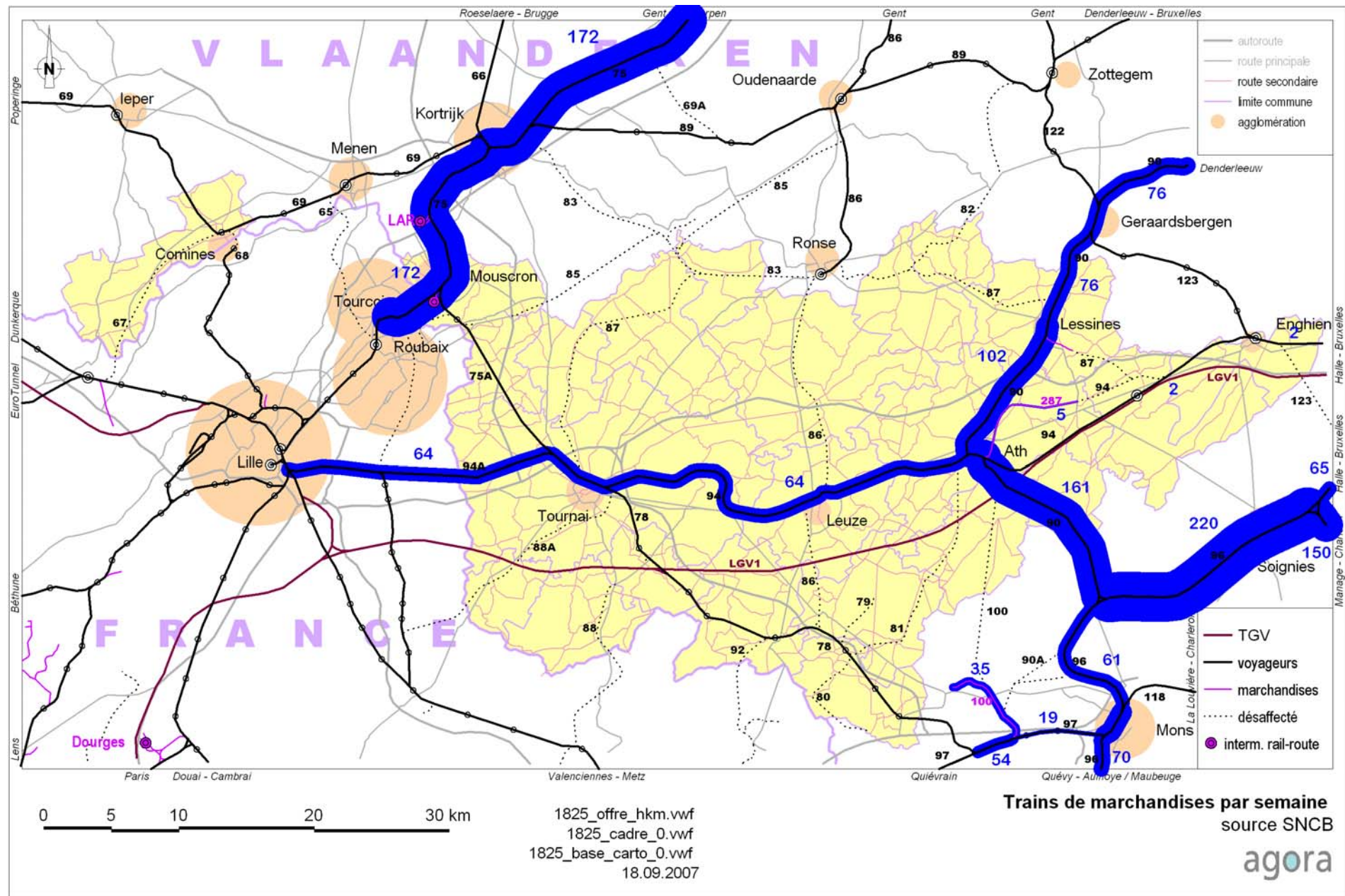
- Roubaix ⇄ Gent Zeehaven / Zeebrugge / Antwerpen : 172 trains par semaine passant par Mouscron
- Dunkerque – Lille – Tournai – Ath – Jurbise – Soignies – Monceau – Kinkempois : il s'agit en grande partie de trains d'acier pour les laminoirs de Liège, bien qu'il y ait aussi d'autres circulations : 64 trains / sem. au total.
- Monceau – Luttre – Manage – Soignies – Jurbise – Ath – Lessines, avec une partie majeure poursuivant vers Gent-Zeehaven / Zeebrugge : +/- 100 trains / sem.
- Aulnoye – Quévy – Mons – Jurbise – Soignies – Bruxelles – Antwerpen : +/- 60 trains / sem.
- Accès à Kemira Tertre depuis Saint-Ghislain, et circulations liées à Saint-Ghislain : +/- 50 trains/sem.

Nous n'avons pas de précision de tonnages, les tonnages usuels en transport ferroviaire se situant dans les gammes de 500 à 1800 tonnes, on peut, pour se fixer les idées multiplier le nombre de trains par un facteur de 1000. Mais ce ne serait qu'une très vague notion approchée de l'ordre de grandeur.

Notons le grand intérêt, par ailleurs partagé par nos interlocuteurs de Flandre, de disposer d'accès tant vers les ports de Flandre que vers la dorsale wallonne, et par là, l'Allemagne, le Luxembourg, l'Est de la France, la Suisse et au-delà.

Les lignes 75A et 78 Mouscron – Tournai – Saint-Ghislain ne sont utilisées qu'occasionnellement. Elles pourraient cependant présenter un intérêt si Quiévrain – Valenciennes venait à être rouvert, comme il en a été question pour 2010. Dans ce cas, une boucle permettant la circulation sans rebroussement à Saint-Ghislain pourrait être utile.

NB : le diagramme ci-dessus ne reprend que les trains que les parcours de trains marchandises circulant dans l'aire d'étude, ou à proximité immédiate en Hainaut (Mons, Jurbise). Il ne signale pas non plus les mouvements liés spécifiquement aux raccordements privés ou plates-formes d'échange (avant que les trains ne soient formés).



7.6. Le transport par voie fluviale

Le transport par voie fluvial est en pleine expansion. Entre 2000 et 2006, il a connu une croissance de 16% sur le territoire du PACO, pour atteindre 5,5M de tonnes en 2006.

Toutes les régions irriguées par une voie fluviale navigable connaissent le même essor. C'est une dynamique qui est présente à l'échelle européenne.

En Wallonie Picarde, les principaux générateurs de flux se localisent sur le Haut-Escaut et particulièrement dans le Tournaisis. Cette région est essentiellement exportatrice (rapport 1/6 import/export).

Depuis 1996, la croissance est de plus de 60% sur le Haut Escaut.

93% des produits chargés en 2006 sont des minerais ou des produits de construction. Par contre en déchargement, un tiers sont également des produits de construction mais aussi des engrais. Ce quasi monopole en chargement reflète une utilisation limitée du pôle logistique de la voie d'eau.

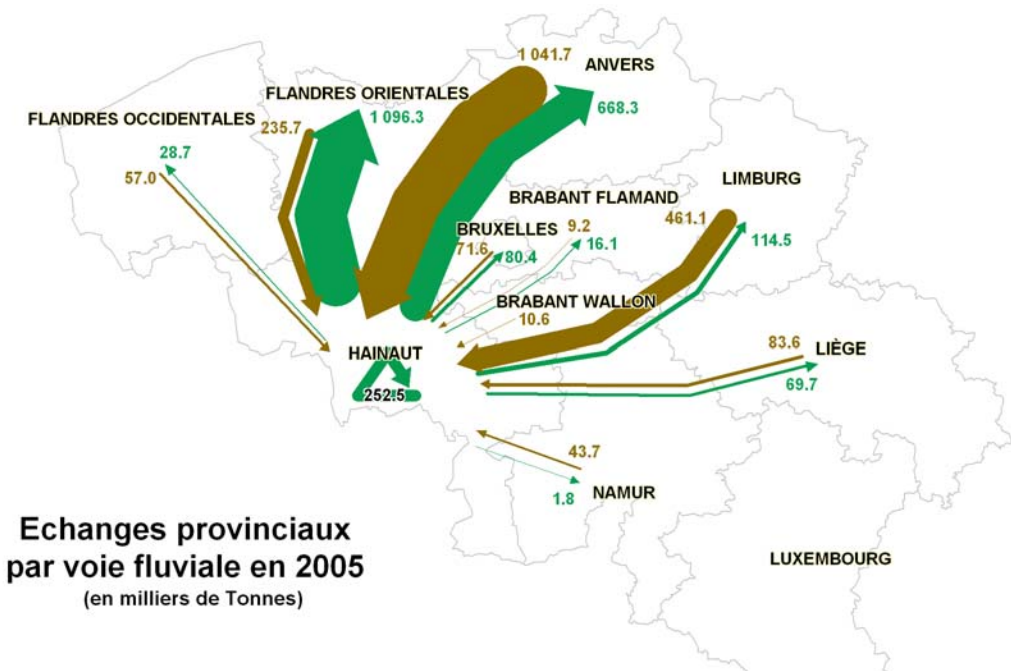
Les échanges, par voie d'eau, se réalise particulièrement avec la Flandre Orientale et Anvers., mais aussi dans une moindre mesure avec le Limbourg. Par contre, très peu d'échanges locaux se font par la voie d'eau

Actuellement, il y a une absence dans le transport de container. Un projet existe sur le port de Pecq. Mais la concurrence sera rude puisqu'il existe une ligne container à Avelgem, soit à quelques kilomètres de Pecq.

Il est à signaler qu'un des grandes problématiques que rencontre le PACO est le manque de terrains disponibles le long de la voie d'eau. Ceci est renforcé par la présence le long de la voie d'entreprises qui n'utilisent absolument pas l'axe fluvial.

Il est absolument nécessaire que les futur terrains le long du fleuve ou du canal devront être attribués à des entreprise qui s'engage à transporter une grande partie de leurs marchandises par la voie fluviale.

Le canal Seine-Nord –Europe peut représenter un formidable levier pour la voie d'eau en Wallonie Picarde, mais pour arriver à cette attractivité, il est nécessaire d'adapter l'infrastructure pour les 2 200 à 2500 tonnes, mais aussi de changer quelque peu les mentalités, notamment de certains d'entrepreneurs pour qui la voie d'eau reste anecdotique.



Transbordement sur le réseau fluvial en Wallonie Picarde								
en tonnes	Haut-escaut							
	1996		2000		2006		Evolution 1996 - 2006	
	Charg.	Décharg.	Charg.	Décharg.	Charg.	Décharg.	Charg.	Décharg.
Produits agricoles	10 795	0	18 506	0	107 198	3 944	893,0%	-
Denrées alimentaires	0	0	0	0	5 859	414	-	-
Combustibles solides	0	33 729	0	28 838	1 270	56 172	-	66,5%
Produits pétroliers	0	80 735	260	72 445	1 374	59 052	-	-26,9%
Minerais	0	43 236	1 301	46 255	0	28 618	-	-33,8%
Produits Métallurgiques	0	370	0	7 983	2 530	2 613	-	606,2%
Minéraux, mat. de construct.	1 475 158	108 529	1 944 128	68 328	2 264 113	120 458	53,5%	11,0%
Engrais	26 218	40 631	76 494	120 920	48 455	143 825	84,8%	254,0%
Produits chimiques	0	9 441	1 005	15 491	0	10 693	-	13,3%
Divers	7 062	28	2 338	1 990	3 249	2 212	-54,0%	7800,0%
Total	1 519 233	316 699	2 044 032	362 250	2 434 048	428 001	60,2%	35,1%
en tonnes	Canal Blaton - Ath*							
	1996		2000		2006		Evolution 1996 - 2006	
	Charg.	Décharg.	Charg.	Décharg.	Charg.	Décharg.	Charg.	Décharg.
Produits agricoles	0	6 649	0	12 739	0	261	-	-96,1%
Denrées alimentaires	0	0	0	0	8 941	0	-	-
Total	0	6 649	0	12 739	8 941	261	-	-96,1%
en tonnes	Canal Nimy - Blaton - Péronnes							
	1996		2000		2006		Evolution 1996 - 2006	
	Charg.	Décharg.	Charg.	Décharg.	Charg.	Décharg.	Charg.	Décharg.
Produits agricoles	400	13 145	0	25 698	4 050	54 266	912,5%	312,8%
Denrées alimentaires	32 371	500	34 705	0	13 241	2 987	-59,1%	497,4%
Combustibles solides	2 588	62 506	2 184	48 926	6 135	35 108	137,1%	-43,8%
Produits pétroliers	0	11 450	0	80 306	2 432	76 916	-	571,8%
Minerais	0	27 383	0	26 983	1 255	42 533	-	55,3%
Produits Métallurgiques	0	0	66	4 401	5 598	29 478	-	-
Minéraux, mat. de construct.	15 326	72 703	175 356	227 216	184 457	532 882	1103,6%	633,0%
Engrais	127 715	29 702	168 460	36 182	403 994	35 203	216,3%	18,5%
Produits chimiques	0	39 464	1 925	113 971	28 362	139 215	-	252,8%
Divers	0	350	87	366	429	3 506	-	901,7%
Total	178 400	257 203	382 783	564 049	649 953	952 094	264,3%	270,2%
en tonnes	Lys Mitoyenne							
	1996		2000		2006		Evolution 1996 - 2006	
	Charg.	Décharg.	Charg.	Décharg.	Charg.	Décharg.	Charg.	Décharg.
Denrées alimentaires	0	0	0	302	0	0	-	-
Minéraux, mat. de construct.	0	5 680	0	3 572	0	402	-	-92,9%
Engrais	0	0	0	0	0	1 350	-	-
Divers	0	0	0	0	260	0	-	-
Total	0	5 680	0	3 874	260	1 752	-	-69,2%

* les chiffres concernent l'ensemble du canal et pas que le tronçon compris en Wallonie Picarde

7.7. Les plates formes logistiques

La Wallonie Picarde compte une plate-forme logistique : le Dry Port Mouscron-Lille International .

C'est une plateforme cinétique bimodale fer-route d'une con,tenance de 117ha. Située à quelques centaines de mètres de la frontière française, les services proposés ne se limitent pas uniquement au transbordement de conteneurs mais l'on y retrouve une logistique à valeur ajoutée proposant un service complet : transport routier, transport ferroviaire, prestataire de service et préparation de conteneurs. En outre, un service douanier est disponible.

La capacité actuelle du DPMLI se situe aux environs de 25.000 conteneurs et le trafic actuel devrait être de 23.000 conteneurs en 2004. A l'horizon 2010, le DPMLI a pour objectif de quadrupler sa capacité et d'atteindre ainsi 100.000 conteneurs par an. Outre sa capacité théorique, son volume effectif devrait se chiffrer entre 60.000 et 80.000 conteneurs annuellement.

Actuellement, un aller – retour (80 TEU) est organisé quotidiennement vers Anvers et un autre vers Rotterdam.

Les plates-forme multimodales à proximité de la Wallonie Picarde

