



Armentières

Foto – Photo Dirk Van Assche

GRENZEN AAN HET SPOORVERKEER

Openbare mobiliteit in de Westhoek en Frans-Vlaanderen

Yvo J.D. Peeters

Met rasse schreden nadert de driehonderdste verjaardag van het Verdrag van Utrecht (1713), waarbij de staatsgrens tussen de (Oostenrijkse) Nederlanden en Frankrijk definitief werd vastgelegd. Hierdoor werd een derde van het grondgebied van het historische Vlaanderen geamputeerd. Tot aan de Franse Revolutie zou dit het saamhorigheidsgevoel in de Westhoek echter niet fundamenteel aantasten omdat een grens in die tijden niet zoveel betekende als in de hoogdagen van de natiestaat, een negentiende-eeuwse uitvinding. Kort na de Revolutie verdween trouwens door de Franse bezetting en annexatie van Vlaanderen deze grens voor twintig jaar zelfs volledig van de kaart.

Het begin van het reële grenseffect mag dus bij de vorming van het Koninkrijk der Verenigde Nederlanden in 1814 geplaatst worden. In die tijd verplaatsten de mensen zich nog uitsluitend te voet, te paard of

179

LES LIMITES DU TRAFIC FERROVIAIRE

Mobilité publique dans le Westhoek et en Flandre française

Yvo J.D. Peeters

Le tricentenaire du traité d'Utrecht (1713) qui fixait définitivement la frontière entre les Pays-Bas autrichiens et la France, approche à grands pas. La Flandre historique se trouvait du même coup amputée d'un tiers de son territoire. Cependant, jusqu'à la Révolution française cela n'affecterait pas fondamentalement le sentiment d'appartenance dans le Westhoek parce qu'à l'époque une frontière n'avait pas autant d'importance qu'à l'apogée de l'État-nation, une invention du dix-neuvième siècle. Du reste, peu après la Révolution, cette frontière disparut même complètement de la carte durant vingt ans, du fait de l'occupation française et de l'annexion de la Flandre.

Le début du véritable effet frontalier doit donc être situé en 1814, au moment de la création du royaume des Pays-Bas. À cette époque, l'homme se déplaçait encore exclusivement à pied, à cheval ou par ba-

per schip. Zo begaf men zich vanuit Vlaanderen naar de markten van Sint-Winoksbergen (Bergues), Hondschote (Hondschoote), Hazebroek (Hazebrouck) en Belle (Bailleul), ging men inkopen doen in Armentiers (Armentières), Rijsel (Lille) of Tourkonje (Tourcoing) of monsterde men aan op de vissersboten van Duinkerke (Dunkerque) en Grevelingen (Gravelines). Hierin zou echter verandering komen na de Belgische Omwenteling en vooral door de ontwikkeling van de spoorwegen.

Toen op 27 september 1825 in Engeland de eerste stoomtrein reed, betekende dit immers een revolutionaire ommekeer in de menselijke mobiliteit. Voor de eerste keer kon de mens zich sneller voortbewegen dan een ruiter. De nieuwe verkeerstechniek verspreidde zich razendsnel en amper tien jaar later, op 5 mei 1835, kon men tussen Brussel en Mechelen de eerste trein van het Europese continent zien voorbijstomen. Niet meer dan twee decennia later waren alle belangrijke steden van het land al door het spoor met elkaar verbonden en telde België een netwerk van drieduizend kilometer waarvan tweederde in handen van privé-ondernemingen was.

Met de opening van de verbinding tussen Luik en Aken op 15 oktober 1843 overschreed voor het eerst in de geschiedenis de trein een staatsgrens. In zeer korte tijd werden de verbindingen Antwerpen-Roosen-

teau. C'est ainsi que l'on se rendait de Flandre aux marchés de Bergues, Hondschoote, Hazebrouck et Bailleul, que l'on allait faire ses achats à Armentières, Lille ou Tourcoing, ou que l'on allait s'enrôler sur les bateaux de pêche de Dunkerque et Gravelines. Un changement interviendrait toutefois en la matière après la révolution belge et surtout du fait du développement des chemins de fer.

Quand, le 27 septembre 1825, circula en Angleterre le premier train à vapeur, c'était en effet le signal d'une révolution pour la mobilité humaine. Pour la première fois, l'homme pouvait se déplacer plus vite qu'un cavalier. Les nouvelles techniques de circulation se répandirent avec une rapidité fulgurante et dix ans plus tard à peine, le 5 mai 1835, on pouvait voir, entre Bruxelles et Malines, passer le nuage de vapeur du premier train du continent européen. Pas plus de deux décennies plus tard, toutes les villes importantes du pays étaient déjà reliées les unes aux autres et la Belgique totalisait un réseau ferré de trois mille kilomètres de voies dont les deux tiers exploités par des sociétés privées.

Avec l'ouverture de la liaison entre Liège et Aix-la-Chapelle le 15 octobre 1843, le train franchissait pour la première fois dans l'histoire une frontière nationale. En très peu de temps, les liaisons Anvers-Roosendaal (1854), Hasselt-Maastricht (1856) et Turnhout-Tilburg (1867) fu-

daal (1854), Hasselt-Maastricht (1856) en Turnhout-Tilburg (1867) verzezenlijkt en was ook Zeeuws-Vlaanderen door twee spoorlijnen met Gent en Sint-Niklaas verbonden. In de eeuw van de natiestaat lieten de initiatiefnemers van het spoorverkeer zich toch niet door grenzen afschrikken, zoals zelfs de benaming van de maatschappijen in 1864 opgerichte spoorwegmaatschappijen Oostende-Armentiers en Gent-Duinkerke ons leert. Deze laatste verbinding was al in 1870 in gebruik. Niet meer dan dertig jaar na de start van het spoorverkeer in België reikte het net tot aan de grenzen van onze vier buurlanden en rond de eeuwwisseling telde Vlaanderen 15 grensoverschrijdende spoorlijnen, waarvan niet minder dan zes met Noord-Frankrijk, dat een relatief korte grens heeft met België in vergelijking met die met Nederland. In de negentiende eeuw bereikte de trein zo goed als elke plaats van enig belang en dit niet zozeer wegens de bijzondere geschiktheid van de spoorweg voor verbindingen van soms beperkte omvang, maar eerder wegens de afwezigheid van enig redelijk alternatief. Laten wij niet vergeten dat de auto pas rond 1900 op onze wegen verschijnt, vooralsnog als rijkelieden-amusement en dat van enig betekenisvol busvervoer slechts sinds 1925 sprake is. Gedurende ongeveer een eeuw had de trein daardoor als enige concurrenten de postkoets en

rent réalisées et la Flandre zélandaise reliée également, par deux voies ferrées, à Gand et Saint-Nicolas. Au siècle de l'État-nation, les promoteurs de la circulation ferroviaire ne se laissèrent pas intimider par les frontières comme nous le montrent jusqu'aux appellations des sociétés créées en 1864: les sociétés des chemins de fer Ostende-Armentières et Gand-Dunkerque. Cette dernière liaison fut mise en service dès 1870. Trente ans au plus après le début du trafic ferroviaire en Belgique, le réseau s'étendait jusqu'aux frontières avec nos quatre pays limitrophes et, vers le tournant du siècle, la Flandre comptait quinze lignes transfrontalières, dont pas moins de six avec le nord de la France dont la frontière avec la Belgique est relativement courte, en comparaison avec celle avec les Pays-Bas.

Au dix-neuvième siècle, le train atteignait pratiquement tout lieu de quelque intérêt, pas tant du fait de l'adéquation particulière de la voie ferrée à des liaisons d'importance parfois limitée, mais plutôt de l'absence de toute alternative valable. N'oublions pas que l'automobile n'apparut sur nos routes qu'aux alentours de 1900, alors comme amusement pour nantis, et qu'il n'est question de transport par autobus de quelque ampleur que vers 1925. Durant un siècle environ, le train n'eut par conséquent comme seuls concurrents que la diligence et le

de trekschuit. De ontwikkeling van de spoorweg had bovendien als voornaamste maatschappelijk gevolg de scheiding van woonplaats en werkplaats tot stand gebracht en het spoor had dus een nieuw soort burger gecreëerd: de pendelaar. Hun aantal zou tot op heden onverbiddeijk groeien.

Een tramnet

Ondanks de snelle expansie van het net waren er op het einde van de negentiende eeuw toch nog vele dorpen niet per trein bereikbaar. Hiervoor zou een nieuw transportmiddel meer geschikt zijn. Een soort lichtere versie van de trein, die bekend werd onder zijn Engelse naam "tram(way)". Deze verscheen in het stadsbeeld, eerst meestal getrokken door paarden en later steeds meer door stoomlocomotieven. De wet van 9 juli 1875 had hiervoor het wettelijke kader geschapen.

Met de introductie door Siemens van de elektrische tractie openden zich ook voor de tramwegen nieuwe perspectieven, zodat gedacht kon worden aan een fijnmazig buurtspoorwegennet dat een aanvulling was op de spoorweg. Plaatselijke politici waren de grootste pleitbezorgers van dit nieuwe verkeersnet. Zo ijverden alle burgemeesters van de kustgemeentes al vanaf 1870 voor een verbinding tussen al hun bad-

coche d'eau. Le développement du chemin de fer avait en outre entraîné, conséquence sociale majeure, la séparation entre domicile et lieu de travail et le rail avait ainsi créé une nouvelle sorte de citoyens: les « navetteurs ». Leur nombre ne cesserait de croître inexorablement jusqu'à nos jours.

Un réseau de tramways

Malgré l'expansion rapide du réseau, beaucoup de villages demeuraient cependant encore inaccessibles par train à la fin du dix-neuvième siècle. Pour cela, un nouveau moyen de transport serait mieux adapté. Une sorte de version allégée du train, qui fut popularisée sous son appellation anglaise de « tram(way) ». Les trams firent leur apparition dans le paysage urbain, d'abord tirés, le plus souvent, par des chevaux et avec le temps, de plus en plus, par des locomotives à vapeur. La loi du 9 juillet 1875 en avait défini le cadre juridique.

Avec l'introduction de la traction électrique par Siemens, des perspectives nouvelles s'ouvrirent pour les lignes de tram, de telle sorte qu'on put imaginer un réseau ferré vicinal à mailles fines, complémentaire du chemin de fer. Les politiciens locaux furent les principaux avocats de ce nouveau réseau de circulation. C'est ainsi que tous les bourg-

plaatsen, waarbij de verbinding met Frankrijk uiteraard ook niet uit het oog werd verloren, zoals blijkt uit de archieven waarin gesproken wordt over een “spoorlijn van Duinkerke tot de Schelde” als alternatief voor de “grote” spoorverbinding via Rijsel en Kortrijk. Toch zou deze tramverbinding nooit tot stand komen, eigenaardig genoeg uit milieu-overwegingen. Initiatieven tot bescherming van de zogenaamde Westhoekduinen tussen De Panne en de Franse grens vinden inderdaad hun oorsprong in die periode en beperkten het net tot De Panne.

Om orde te scheppen in de ontelbare initiatieven van lokale spoorlijnen werd op 18 mei 1884 (gewijzigd op 24 juni 1885) de wet op de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen aangenomen. Op basis daarvan zouden het Rijk, de provincies en de gemeentes over het gehele land een smalspoornetwerk uitwerken. In art. 2 van de statuten werd vanaf het begin vastgelegd dat de maatschappij ook grensoverschrijdende lijnen mocht exploiteren. Van deze mogelijkheid werd in de Westhoek slechts zeer beperkt gebruik gemaakt.

Het grensoverschrijdend treinaanbod

In de eerste helft van de twintigste eeuw werd de ontwikkeling van het openbaar vervoersnetwerk in een korte tijdspanne tweemaal onderbro-

mestres des communes littorales militèrent, dès 1870, pour une liaison entre toutes leurs stations balnéaires. Dans ce projet, naturellement, la connexion avec la France n'était pas perdue de vue non plus, ainsi qu'en témoignent les archives dans lesquelles on évoque une « ligne de Dunkerque jusqu'à l'Escaut » comme alternative à la « grande » liaison ferroviaire via Lille et Courtrai. Toutefois, cette liaison par tramway ne serait jamais réalisée, assez bizarrement pour des considérations environnementales. Les initiatives visant à la protection de la zone dite des « dunes du Westhoek », entre La Panne et la frontière française, trouvent en effet leur origine dans cette période et elles limitèrent le tram à La Panne.

Afin de mettre de l'ordre parmi les innombrables initiatives de lignes locales, fut votée la loi du 18 mai 1884 (modifiée le 24 juin 1885) créant la Société nationale des chemins de fer vicinaux. En application de cette loi, l'État, les provinces et les communes développeraient, sur l'ensemble du territoire, un réseau ferré à voies étroites. Dans l'article 2 des statuts il était affirmé, dès le début, que la société était habilitée aussi à exploiter des lignes transfrontalières. L'usage de cette possibilité ne fut, dans le Westhoek, que très limité.

ken door oorlogsomstandigheden. Toch heeft dit het vervoersnet niet zo erg geschaad als men vandaag soms wil laten geloven. Tijdens de Eerste Wereldoorlog werd de Westhoek bijzonder getroffen omdat de grens met Frankrijk uiteraard in het midden van het slagveld lag. Hier werd het net razendsnel vanuit een militair perspectief aangepast aan de oorlogsvoering, die absolute voorrang had op het normale vervoer. Tijdens de Tweede Wereldoorlog had het net relatief meer te lijden onder de krijgsverrichtingen, maar toch bleef het gedurende de gehele bezetting vrij normaal functioneren, ook de meeste grensoverschrijdende verbindingen. Daarbij mag niet vergeten worden dat Noord-Frankrijk onder het Duits Militair Bestuur te Brussel viel, wat voor de verbindingen met die streek uiteraard belangrijk was. De grootste hinder ontstond waar bruggen over rivieren werden gebombardeerd, zoals over de Leie te Komen. In het algemeen kreeg bij de wederopbouw na 1945 het vervoersnet een hoge prioriteit en mag worden gesteld dat het in 1950 weer zijn vooroorlogse niveau had bereikt. In het decennium 1950-'60 kende het zijn grootste expansie. In die jaren werden bij de Belgische spoorwegen ook rationaliseringsmaatregelen doorgevoerd en enkele regionale lijnen afgeschaft of ingekort, wat leidde tot een buitensporig aantal doodlopende verbindin-

L'offre de trains transfrontaliers

Par deux fois durant la première moitié du vingtième siècle, le développement du réseau de transports publics fut interrompu sur un court laps de temps, pour cause de guerres. Cependant, cela n'a pas causé tant de dégâts au réseau de transport qu'on voudrait parfois le laisser croire aujourd'hui. Pendant la Première Guerre mondiale, le Westhoek fut spécialement sinistré dans la mesure où la frontière avec la France se trouvait au beau milieu du champ de bataille. Ici, le réseau fut promptement adapté dans la perspective militaire à la participation aux combats, qui avait la préférence absolue sur le transport normal. Durant la Seconde Guerre mondiale, le réseau eut relativement davantage à souffrir des opérations militaires, mais il continua à fonctionner à peu près normalement pendant toute l'Occupation, et même les principales liaisons transfrontalières. Il ne faut pas oublier aussi que le nord de la France se trouvait sous l'autorité du commandement militaire allemand basé à Bruxelles, ce qui était bien entendu important pour les liaisons avec cette région. Le plus gros tracas était le bombardement des ponts franchissant des rivières, comme celui sur la Lys à Comines. Dans l'ensemble, le réseau de transport fut largement prioritaire lors de la reconstruction après 1945 et l'on peut affirmer qu'en 1950 il avait

gen zoals in Poperinge en De Panne. De grensoverschrijdende lijnen waren hier het voornaamste slachtoffer van, zoals zal blijken uit het hiernavolgende overzicht van de situatie in de Westhoek.

Omstreeks 1950 verbonden zes spoorlijnen Vlaanderen met Noord-Frankrijk.

Lijn 73 – Gent-Duinkerke werd geopend in 1870 en gesloten op 28 september 1958. In 1980 pleitten diverse werkgroepen, waaronder “Trekhaak 73” en “Rail Flandre/Spoor in Vlaanderen” voor de heropening van de lijn. Op voorstel van deze laatste vereniging namen alle gemeenteraden op de lijn Deinze tot Duinkerke hierover een motie aan.

**De huidige
toponomie te Abele
herinnert nog aan
de voormalige
spoorlijn**

Foto Dirk Van Assche

**La toponymie
actuelle rappelle
l'ancienne ligne de
chemin de fer**

Photo Dirk Van Assche



185

retrouvé son niveau d'avant-guerre. Il connut sa plus grande expansion dans la décennie 1950-1960.

Au cours de ces années, des mesures de rationalisation furent appliquées également aux chemins de fer belges et quelques lignes régionales supprimées ou raccourcies, ce qui aboutit à un nombre exorbitant de liaisons en cul-de-sac, comme à Poperinge ou à La Panne. Les lignes transfrontalières en furent les principales victimes, comme il apparaîtra dans l'aperçu ci-après de la situation dans le Westhoek.

Vers 1950, six voies ferrées reliaient la Flandre au nord de la France.

Het mocht echter niet baten. Begin 1990 vonden enkele toeristische ritten plaats. Af en toe reden tot voor kort enkele goederentreinen met producten van de USINOR-fabriek van Duinkerke naar Antwerpen. Aan Franse zijde reden tot 2000 soms ook nog vakantietreinen op het baanvak Duinkerke-Bray-Dunes.

Door deze bewegingen is het baanvak De Panne-Duinkerke nog altijd juridisch operationeel en blijft de heringebruikname voor reizigersverkeer altijd mogelijk. In het regionaal verkeersplan Nord-Pas-de-Calais is deze heringebruikname opgenomen. In het Vlaamse beleidsplan 2020 van de Lijn worden voor dit traject diverse opties opengelaten.

Lijn 69 – *Ieper-Poperinge-Hazebroek* werd op 10 juni 1870 geopend. Aan het reizigersverkeer Poperinge-Abele kwam een einde in 1952 en aan dat van Abele-Hazebroek in 1954. Er bleef nog goederenverkeer tot 1971. Daarna werd het spoor opgebroken.

Lijn 68 – *Ieper-Komen/Comines-Rijsel* werd geopend in 1876 en het grensoverschrijdend verkeer werd opgeheven in 1955. Op het Franse deel van de lijn is er nog een beperkt pendelverkeer tussen Rijsel en Comines.

Lijn 67 – *Menen-Komen/Comines-Armentiers*, werd geopend in 1870 en het grensoverschrijdend reizigersverkeer werd vermoedelijk opgeheven net voor de Tweede Wereldoorlog. In Vlaanderen was er tot 1950 of 1953(?)

La ligne 73 – Gand - Dunkerque fut ouverte en 1870 et fermée le 28 septembre 1958. En 1980, différents groupes de travail, parmi lesquels « *Trekhaak 73* » et « *Rail Flandre/Spoor in Vlaanderen* », menèrent campagne pour la réouverture de la ligne. Sur proposition de cette dernière association, tous les conseils communaux situés sur la ligne de Deinze à Dunkerque approuvèrent une motion en ce sens. Ce fut en vain. Au début de 1990, quelques trajets touristiques furent assurés. Il y a peu, quelques trains de marchandises circulaient occasionnellement, transportant vers Anvers des produits de l'usine USINOR de Dunkerque. Du côté français, des trains de vacances circulaient encore jusqu'en 2000, épisodiquement, sur le tronçon Dunkerque – Bray-Dunes.

Au travers de toutes ces évolutions, le tronçon La Panne-Dunkerque est toujours juridiquement opérationnel et sa remise en service demeure possible pour le trafic des voyageurs. Dans le schéma régional des transports du Nord - Pas-de-Calais cette remise en service a été retenue. Du côté flamand, différentes options sont ouvertes pour ce trajet dans le plan stratégique 2020 de *De Lijn*.¹

La Ligne 69 – Ypres – Poperinge – Hazebrouck fut ouverte le 10 juin 1870. Le trafic des voyageurs sur le tronçon Poperinge – L'Abeele fut interrompu

nog reizigersverkeer tot aan de grens en goederenverkeer tot 1988, waarna het spoor werd opgebroken.

Lijn 65 – *Menen-Tourcoing* werd geopend in 1887 of 1889. Het reizigersverkeer werd grotendeels opgeheven in 1950, maar er reed nog dagelijks een trein tot 1955.

Lijn 75 – *Kortrijk-Rijsel* werd geopend in 1842 tot Moeskroen, waarna het nog een tijd duurde voor de verbinding met het Franse net werd gemaakt. Dit is op dit ogenblik de enige overgebleven spoorverbinding van Vlaanderen met Noord-Frankrijk. Door de overheveling van Moeskroen naar Wallonië in 1962 loopt deze verbinding sindsdien door het Waalse Gewest. De jaren vijftig betekenen dus voor de Westhoek een dramatische ineenstorting van het grensoverschrijdend treinaanbod.

Over de situatie van het buurtspoornet in diezelfde periode valt heel weinig te melden aangezien er eigenlijk zo goed als geen verbindingen waren. De enige grensoverschrijdende buurtspoorlijn in de Westhoek was Ieper-Steenwerk (station), geopend in 1909. Het Franse traject werd al in 1932 opgeheven en het Vlaamse gedeelte werd vervangen door een buslijn tot aan de grens (gehucht De Seule), zonder aansluiting.

en 1952, et sur L'Abeele – Hazebrouck, en 1954. Un trafic de marchandises subsista jusqu'en 1971. Les voies furent ensuite démontées.

La ligne 68 – *Ypres – Komen / Comines – Lille* fut ouverte en 1876 et la circulation transfrontalière supprimée en 1955. Sur la portion française de la ligne reste un trafic réduit de navettes entre Lille et Comines.

La ligne 67 – *Menin – Komen / Comines – Armentières* fut ouverte en 1870 et la circulation transfrontalière des voyageurs fut probablement supprimée juste avant la Seconde Guerre mondiale. En Flandre, il existait encore, jusqu'en 1950 ou 1953 (?), un trafic de voyageurs se terminant à la frontière. Des marchandises circulèrent encore jusqu'en 1988, puis les voies furent démontées.

La ligne 65 – *Menin – Tourcoing* fut ouverte en 1887 ou 1889. Le trafic de voyageurs fut interrompu en majeure partie en 1950, mais un train quotidien circula jusqu'en 1955.

La ligne 75 – *Courtrai – Lille* fut ouverte en 1842 jusqu'à Mouscron, après quoi, un certain temps s'écoula avant la réalisation de la connexion au réseau français. C'est, en ce moment, la seule liaison ferroviaire subsistant entre la Flandre et le nord de la France. Avec l'incorporation de Mouscron à la Wallonie en 1962, cette liaison est depuis lors du ressort de la Région wallonne.

Met de rug naar elkaar

Het Frans-Vlaamse grensgebied in de Westhoek kan daarom sinds eind jaren '50 van de vorige eeuw wat betreft het grensoverschrijdend openbaar vervoer niet minder dan een woestijn genoemd worden. Hiervoor kunnen verschillende oorzaken aangestipt worden. Buiten de agglomeraties Duinkerke en Rijsel omvat de Westhoek aan Franse zijde niet minder dan zestien kleine tot zeer kleine gemeenten, terwijl het in Vlaanderen slechts om acht gemeenten gaat.

Verder mag men niet uit het oog verliezen dat het kanton Komen-Waasten, nu onderdeel van Wallonië, tussen West-Vlaanderen en Rijsel ligt. In deze bijdrage laat ik dit even buiten beschouwing, zodat verbindingen tussen Vlaamse en Franse plaatsen die door dit kanton gaan ook als Vlaamse grensoverschrijdende verbindingen worden beschouwd. Dit kanton grenst in Frankrijk aan Armentiers (Armentières), Komen (Comines) (F) en Wervik (Wervicq-Sud) (F).

Vanuit Frankrijk verzorgen de Duinkerke stadsbussen sinds februari 2000 aan de kust op jaarbasis een uurverbinding (DK'bus, lijn 2B), die aansluiting geeft op de trein in De Panne (Adinkerke). In de maanden juli en augustus wordt de verbinding versterkt met een tiental ritten naar De Panne Esplanade. (DK'bus, lijn B).

Les années cinquante se traduisent donc pour le Westhoek par un effondrement dramatique de l'offre de trains transfrontaliers.

Sur la situation du réseau vicinal durant la même période, il y a très peu à dire dans la mesure où il n'existait pour ainsi dire aucune liaison. La seule ligne vicinale transfrontalière du Westhoek était la liaison Ypres – Steenwerck (gare), ouverte en 1909. La portion française du parcours fut supprimée dès 1932 et la partie flamande remplacée par une ligne de bus jusqu'à la frontière (hameau De Seule), sans correspondance.

Dos à dos

La zone frontalière franco-flamande du Westhoek peut par conséquent, depuis la fin des années cinquante du siècle dernier, être qualifiée de véritable désert pour ce qui est des transports publics transfrontaliers. Diverses causes à cet état de fait peuvent être avancées. En dehors des agglomérations de Dunkerque et de Lille, le Westhoek comprend, du côté français, pas moins de seize communes petites à très petites, contre huit seulement en Flandre.

De plus, il ne faut pas perdre de vue que le canton de Comines-Warnton, faisant maintenant partie de la Région wallonne, se trouve entre la Flandre-Occidentale et Lille. J'en fais abstraction dans cette contribu-

Aan de rechteroever van de Leie paalt het gehele grensgebied aan de agglomeratie Rijsel, zodat de verbindingen verzorgd kunnen worden door de vervoersmaatschappij Transpole. Het aanbod is echter toch vrij beperkt. Het gaat om niet meer dan drie trajecten:

- Lijn 82 Wervik B-Armentiers via Wervik (Wervicq-Sud), waar aansluiting is op de lijnen 36 en de snelbus LIANE naar het centrum van Rijsel en lijn 37 naar Tourcoing.
- Lijn 22 van Menen naar Tourcoing, aansluitend op de metro en de tram.
- Lijn 39 belbus van Menen naar Halewijn (Halluin).

De lijn 84 (De Lijn) (Moeskroen-)Menen-leper loopt parallel met de grens en op schooldagen bedient ze ook éénmaal per dag Halewijn (Halluin).

Bovendien moeten wij ook nog melding maken van een verbinding verzorgd door de Waalse vervoersmaatschappij TEC (Lijn 6) (Moeskroen-)Menen-Armentiers. Deze lijn verbindt ook diverse Vlaamse gemeenten met Armentiers.

Buiten beide stadsnetten wordt het openbaar vervoer in Frankrijk verzorgd door twee kleine vervoerders Calicar en Arc-en-Ciel, die samen

tion, de sorte que les liaisons entre localités flamandes et françaises qui traversent ce canton sont considérées également comme des liaisons flamandes transfrontalières. Ce canton est limitrophe, en France, d'Armentières, Comines (F) et Wervicq-Sud (F).

Depuis février 2000, les bus de la ville de Dunkerque assurent à l'année un service horaire vers la côte (bus DK', ligne 2B), avec correspondance avec le train à La Panne (Adinkerke). Durant les mois de juillet et d'août, la liaison est renforcée avec une dizaine de départs à destination de La Panne Esplanade (bus DK', ligne B).

Sur la rive droite de la Lys, la zone frontalière tout entière jouxte l'agglomération lilloise, de telle sorte que les liaisons peuvent être assurées par la société de transports Transpole. L'offre est malgré tout assez maigre. Il ne s'agit que de trois trajets, pas plus:

- La ligne 82 Wervik (B) – Armentières via Wervicq-Sud, où la correspondance est assurée avec la ligne 36 et le bus rapide LIANE vers le centre de la ville de Lille, et avec la ligne 37 vers Tourcoing.
- La ligne 22 de Menin à Tourcoing, rejoignant le métro et le tram.
- La ligne 39, Belbus² de Menin à Halluin.

meer dan zestig lijnen exploiteren, maar die geen enkele grensoverschrijdende verbinding aanbieden, al lopen sommige lijnen rakelings langs de grens. Op diverse plaatsen kunnen haltes vanuit Vlaanderen gezien worden, zoals in Hondshoote, Oostcappel, Houtkerke, Boeschepe, Steenwerck en Le Bizet (F). Enige voorzichtigheid is echter geboden bij het bestuderen van de netplannen, omdat verschillende van deze landelijke verbindingen uitsluitend bestaan uit school-werkverkeer en en daarom slechts een- à tweemaal per dag een bus rijdt. Dezelfde opmerking kan trouwens ook voor sommige verbindingen van De Lijn in de Westhoek gemaakt worden.

Vanuit Vlaanderen gezien ziet de situatie er als volgt uit:

- Lijn 60 Ieper-Poperinge-Abele rijdt 7 tot 8 maal per dag tot aan de grens.
- Belbussen 68 en 69 (Poperinge) hebben enkele haltes aan de grens.
- Lijn 70 is een scholierenrit van De Seule naar Ieper en terug.
- Lijn 72 op werkdagen 7 maal per dag van Ieper naar Le Bizet; de lijn eindigt ca. 300 m ten noorden van de centrale halte van Transpole en TEC.

La ligne 84 (De Lijn) (Mouscron -) Menin – Ypres a un parcours parallèle à la frontière et dessert également Halluin, une fois par jour, en période scolaire.

De plus, nous devons encore mentionner une liaison assurée par la société de transports wallonne TEC (ligne 6) (Mouscron -) – Menin – Armentières. Cette ligne relie aussi différentes communes flamandes à Armentières.

En dehors des deux réseaux municipaux, les transports en commun sont assurés en France par deux petits transporteurs, Calicar et Arc-en-Ciel qui, au total, exploitent plus de soixante lignes, mais ne proposent aucune liaison transfrontalière, bien que certaines lignes longent la frontière. En différents points, les arrêts sont même à portée de vue depuis la Flandre, comme à Hondshoote, Oost-Cappel, Houtkerque, Boeschèpe, Steenwerck et Le Bizet (F). Une certaine prudence s'impose cependant dans l'examen des horaires du réseau, dans la mesure où plusieurs de ces liaisons rurales ne se justifient que par le ramassage scolaire et ne sont par conséquent assurées qu'une à deux fois par jour. On peut d'ailleurs faire la même remarque à propos de certaines liaisons de De Lijn dans le Westhoek.

Depuis la Flandre, la situation s'établit comme suit:

- Lijn 89 is de enige echt grensoverschrijdende lijn; ze verbindt zes tot zevenmaal per dag Ieper met Komen (Comines)(F).

Hoewel in 2007 met Europese steun uit het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) een zeer degelijke kaart van het openbaar vervoer in West- en Frans-Vlaanderen werd gepubliceerd – een initiatief dat zeker navolging verdient in alle andere grensprovincies – moet helaas toch vastgesteld worden dat Vlaanderen en Frans-Vlaanderen, althans wat het openbaar vervoer betreft, met de rug naar elkaar staan en dat verbetering zeker mogelijk en nodig is.

Organisatie

Een andere belangrijke oorzaak voor de schraalheid van het grensoverschrijdend openbaar vervoer in de Westhoek vloeit voort uit het grote verschil in de organisatie van het vervoer tussen Vlaanderen en Frankrijk. Terwijl in Vlaanderen de federale overheid de spoorweg exploiteert en de Vlaamse overheid via “De Lijn” het monopolie op het streekvervoer heeft, is de toestand in Frankrijk veel diverser.

Het openbaar vervoer in Frankrijk is vandaag georganiseerd op basis van de “Wet op de oriëntatie van het binnenlands Verkeer” uit 1982, gewijzigd en aangevuld in 1995 en 1999. Deze wet moet samen gelezen

-
- La ligne 60 - Ypres – Poperinge – L’Abeele est opérationnelle 7 à 8 fois par jour jusqu’à la frontière.
 - Les Belbus 68 et 69 (Poperinge) ont quelques arrêts sur la frontière.
 - La ligne 70 est un circuit de ramassage scolaire qui va de De Seule à Ypres et retour.
 - La ligne 72 fonctionne les jours ouvrés, à raison de 7 trajets quotidiens d’Ypres au Bizet; le terminus de la ligne se situe à 300 m environ au nord de la halte centrale de Transpole et TEC.
 - La ligne 89 est la seule véritable ligne transfrontalière; six à sept fois par jour, elle relie Ypres à Comines (F).

Bien que, grâce au soutien de l’Europe apporté par le Fonds européen de développement régional (FEDER), une carte de qualité des transports en commun en Flandre-Occidentale et en Flandre française ait été publiée – une initiative qui mérite certainement d’être imitée dans toutes les autres provinces frontalières – il faut bien constater, hélas, que la Flandre et la Flandre française, du moins pour ce qui concerne les transports en commun, se tournent le dos et qu’une amélioration est certainement possible et tout indiquée.

worden met de “Wet op de plaatselijke rechten en verantwoordelijkheden” van 2004 om een coherente visie op het mobiliteitsbeleid in Noord-Frankrijk te krijgen.

Het spoornet van algemeen belang is de bevoegdheid van de SNCF, de nationale spoorwegmaatschappij. Wat betreft het overige personenvervoer zijn de verantwoordelijkheden als volgt verdeeld:

- a. Het gewest (Nord-Pas-de-Calais) staat in voor de regionale spoorverbindingen en de spoorvervangingsbussen.
- b. Het departement (Nord) organiseert de interstedelijke busverbindingen.
- c. De stadsgemeenschappen (Communauté Urbaine) (Duinkerke en Rijsel) zorgen voor het stadsverkeer binnen hun gebied (Périmètre de Transport Urbain: PTU).

Voor de uitvoering van het hierboven genoemd algemeen kader heeft de regio Nord-Pas-de-Calais een “regionaal Transportschema 2020” opgesteld als richtlijn voor de ontwikkeling van het openbaar vervoer in de regio. Uitgaande van het basisprincipe “recht op mobiliteit voor allen” wordt het mobiliteitsplan opgesteld via vier krachtlijnen: toegankelijkheid, inter-modaliteit, prestatie en duurzaamheid.

Organisation

Une autre cause importante de l'indigence des transports en commun transfrontaliers dans le Westhoek découle de la grande différence entre la Flandre et la France dans l'organisation du transport. Tandis qu'en Flandre c'est l'administration fédérale qui exploite les voies ferrées et le gouvernement flamand qui dispose, via « De Lijn », du monopole sur les transports régionaux, la situation est beaucoup plus variée en France.

De nos jours, les transports en commun sont organisés en France sur la base de la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) de 1982, révisée et complétée en 1995 et en 1999. Cette loi doit être lue en parallèle avec la loi relative aux libertés et responsabilités locales (LRL) de 2004 pour avoir une vision cohérente de la politique en la matière dans le nord de la France.

Le réseau ferré d'intérêt public est de la compétence de la SNCF, la société nationale des chemins de fer. Pour ce qui est des autres transports en commun, les responsabilités sont réparties comme suit:

- a. La région (Nord – Pas-de-Calais) statue en ce qui concerne les liaisons ferroviaires régionales et les autobus de substitution.
- b. Le département (Nord) organise les liaisons interurbaines par bus.

Om een vlotte samenwerking tussen alle betrokken instanties te verzekeren werd een “Syndicat mixte intermodal Regional de Transports” (SMIRT) opgericht, met als kerntaken: coördinatie, informatie en vaststelling van de tarieven. In de opdracht van het SMIRT staat samenwerking over de grenzen met Vlaanderen, Wallonië en Kent ingeschreven. Met 211 stations is het spoorwegnet van Nord-Pas-de-Calais het dichtste van Frankrijk.

De regio kan via het Plancontract Stad-Gewest (Contrat de Plan État-region, CPER) invloed uitoefenen op het algemeen mobiliteitsbeleid en vooral door medefinanciering haar eigen doelstellingen realiseren. Anderzijds is elke agglomeratie van meer dan 100.000 inwoners verplicht een “Plan de déplacement urbain” op te stellen. Door de al vermelde

De trein (België), de tram (Vlaanderen) en de bus (Frankrijk) in het station van De Panne

Foto Yvo Peeters



Le train (Belgique), le tram (Flandre) et le bus (France) à la gare de La Panne

Photo Yvo Peeters

- c. Les communautés urbaines (Dunkerque et Lille) se chargent de la circulation urbaine à l'intérieur de leur périmètre (Périmètre de transport urbain: PTU).

En exécution du cadre général ci-dessus la région Nord-Pas-de-Calais a établi un « Schéma régional des transports 2020 » (SRT) comme ligne directrice du développement des transports publics dans la région. Partant du principe de base « droit à la mobilité pour tous », le plan de mobilité est ordonné selon quatre lignes de force: accessibilité, intermodalité, performance et durabilité.

Pour assurer une collaboration aisée entre toutes les instances concernées, un « Syndicat mixte intermodal régional de transports » (SMIRT)

taakverdeling bestaat het openbaar vervoer in Nord-Pas-de-Calais, wat de Westhoek betreft dus uit:

- Twee stedelijke netten: Duinkerke en Rijsel.
- Een aantal departementale vervoerders zoals CALICAR en ARC-EN-CIEL.
- Het gewestelijke spoorwegnet (TER en TERGV)
- Het nationale spoorwegnet (SNCF)

Het CPER 2000-2006 legde een duidelijk accent op het spoorverkeer. De hoeksteen van dit beleid is de TER (Train Express Régional), gekoppeld aan de lokale en stadsnetwerken.

Veel belang wordt gehecht aan algemene informatie aan de bevolking in haar geheel en niet alleen aan de reizigers, om zo het aandeel van het openbaar vervoer in de dagelijkse verplaatsingen te verhogen (11% op dit ogenblik voor woon-werk/schoolverkeer). Het doel is een verdubbeling van het aantal reizigers per dag tegen 2020.

De actie steunt op drie pijlers: frequentie, snelheid en capaciteit.

In het SRT staat geen enkele verwijzing naar Vlaanderen of Nederland, ook niet bij de ontwikkelingsvoorstellen van het TER-net. Er is alleen een opmerking over de ontlasting van Lille-Flandres door het project Tram-Trein-Metropool.

fut créé, avec comme missions essentielles: la coordination, l'information et la tarification. La collaboration par-dessus les frontières avec la Flandre, la Wallonie et le Kent fait partie des tâches incombant au SMIRT. Avec 211 gares, le réseau ferré du Nord-Pas-de-Calais est le plus dense de France.

La Région peut, en vertu du Contrat de plan État-Région (CPER), exercer une influence sur la politique de mobilité dans son ensemble et, surtout, réaliser ses propres objectifs au moyen du cofinancement. D'autre part, chaque agglomération de plus de 100.000 habitants est tenue d'établir un « Plan de déplacement urbain ». Conformément à la répartition des tâches déjà évoquée, les transports en commun du Nord – Pas-de-Calais, pour ce qui concerne le Westhoek, se décomposent comme suit:

- Deux réseaux municipaux: Dunkerque et Lille.
- Un certain nombre de transporteurs départementaux comme CALICAR et ARC-EN-CIEL.
- Le réseau régional (TER et TERGV)
- Le réseau national (SNCF)

Le CPER 2000-2006 a mis nettement l'accent sur la circulation ferro-

De mobiliteit in de Westhoek werd ook onder de loep genomen door de in 2005 opgerichte Frans-Belgische parlementaire werkgroep inzake grensoverschrijdend vervoer. Uit het verslag van 9 mei 2006 vermelden wij slechts de voornaamste punten:

- Het ontbreken van hiërarchie en afstemming van de verschillende openbaarvervoer- netwerken, waardoor de aansluiting van een bepaald type verbinding op een verbinding van datzelfde type bemoeilijkt wordt.
- Het gebrek aan een degelijke methodiek om een gemeenschappelijk openbaar vervoeraanbod op de verschillende schaalniveaus te organiseren.
- De Franse en Belgische bestuursstructuren zijn onvoldoende op elkaar afgestemd.
- Het ontbreken van volwaardige en frequente IC-treinverbindingen tussen Franse en Belgische grootstedelijke gebieden.
- De kostprijs van een grensoverschrijdende verplaatsing weegt erg zwaar door in de prijs van een kaartje, bovendien zijn kortingen en voordeeltarieven vaak niet van toepassing op deze verbindingen.

viaire. La pierre angulaire de cette politique est le TER (Train express régional) associé aux réseaux urbains locaux.

Beaucoup d'importance est accordée à l'information générale de la population dans son ensemble et pas seulement à celle des voyageurs, afin de relever la part des transports en commun dans les déplacements journaliers (11% à l'heure actuelle des trajets domicile – travail/école). L'objectif est de doubler le nombre des voyageurs quotidiens à l'horizon 2020.

L'action repose sur trois piliers: la fréquence, la rapidité et la capacité. Dans le SRT ne figure pas la moindre référence à la Flandre ou aux Pays-Bas, et pas davantage dans les propositions de développement du réseau de TER. Il est seulement fait une remarque sur le décongestionnement de Lille-Flandres avec le projet Tram-Train-Métropole.

La mobilité dans le Westhoek fut également examinée à la loupe par le groupe de travail parlementaire franco-belge constitué en 2005 sur le sujet du transport transfrontalier. Nous ne mentionnons que les observations principales du rapport du 9 mai 2006:

- Le défaut de hiérarchie et d'harmonisation entre les différents réseaux de transports publics, qui rend difficile le raccordement d'un type déterminé de liaison à une liaison de même type.

- De verschillende betrokken maatschappijen hanteren hun eigen informatie- en communicatie-methoden voor hun klanten.
- De veelheid aan partners waardoor meerdere akkoorden met hetzelfde doel nodig zijn.
- De complexiteit bij het plannen van het openbaarvervoersaanbod, o.m. te wijten aan de verschillende vakantieregelingen.
- De verschillende bekwaamheidscriteria voor treinbestuurders in Frankrijk en België.
- De verschillende netspanningen op de geëlektrificeerde lijnen in Frankrijk en België, waardoor alleen speciaal aangepaste treinstellen grensoverschrijdend kunnen worden ingezet.
- De technische, juridische en institutionele complexiteit van het geplande trein-tram project.
- De verschillende BTW-tarieven in Frankrijk 5,5% en in België 6%).
- De problemen bij het toewijzen van middelen en bij het herverdelen van de ontvangsten op grensoverschrijdende verbindingen
- De verschillende types vervoersbewijzen die klachten van klanten tot gevolg hebben.

- L'absence d'une méthodologie sérieuse pour organiser une offre de transports collectifs publics aux différents niveaux de l'échelle.
- Les structures administratives françaises et belges sont insuffisamment harmonisées les unes avec les autres.
- Le manque de liaisons fiables et fréquentes par des trains Inter-Cités entre les zones fortement urbanisées de France et de Belgique.
- Un déplacement transfrontalier augmente sensiblement le prix du ticket, ce d'autant que les réductions et tarifs préférentiels ne sont, souvent, pas applicables à ce type de trajet.
- Les divers acteurs concernés appliquent les méthodes d'information et de communication qui leur sont propres, vis-à-vis de leur clientèle.
- La multiplicité des partenaires nécessite la conclusion de plusieurs accords pour un même objet.
- La difficulté à planifier l'offre de transports publics, imputable, entre autres, aux ordonnancements différents des vacances.
- La diversité des critères de compétence requis pour les conducteurs de trains en France et en Belgique.

- De verschillende data voor de invoering van tariefwijzigingen.

Bij het beschouwen van deze bloemlezing zou ook de meest enthousiaste voorstander van het openbaar vervoer de moed verliezen. Maar gelukkig worden ook meteen enkele oplossingen aangereikt en wel deze:

- Ontwikkeling van grensoverschrijdend overleg over openbaar vervoer om de verschillende deelnemers op elkaar af te stemmen.
- “Benchmarking” aanmoedigen en ontwikkelen van een reglementering ter bevordering van het grensoverschrijdend openbaar vervoer.
- Instellen van een platform voor grensoverschrijdende samenwerking, belast met het verzekeren van de grensoverschrijdende coördinatie van de transportmaatschappijen.
- Betere afstemming van grensoverschrijdende treinverbindingen en uitvoeren van bepaalde openbare werken om de verbindingen te verwezenlijken.
- Uitwerken van een uniform en goedkoper prijssysteem.
- Opmaken van een eengemaakt systeem ter ondersteuning van de informatie en een gemeenschappelijke marketingstrategie.

197

- Les différences de tension sur les lignes électrifiées en France et en Belgique, qui réservent les déplacements transfrontaliers aux seuls convois spécialement adaptés.
- La complexité technique, juridique et institutionnelle du projet train-tram.
- Les écarts de taux de T.V.A. en France (5,5%) et en Belgique (6%).
- Les problèmes posés par l’octroi de moyens et par la redistribution des recettes sur les liaisons transfrontalières.
- Les différents types de titres de transport, qui entraînent des réclamations d’usagers.
- Les différences de dates d’entrée en vigueur des modifications tarifaires.

Le foisonnement de ce florilège aurait raison du moral du plus enthousiaste des partisans des transports en commun. Mais heureusement se présentent en même temps quelques solutions comme celles-ci:

- Développement de la concertation transfrontalière sur le plan des transports en commun, afin de mettre en phase les différents acteurs les uns avec les autres.
- Encourager le « benchmarking » et le développement d’une

- Opmaken van een meerpartijen akkoord waarbij alle partners zijn betrokken.
- Vaststellen van een gemeenschappelijke datum voor tariefwijzigingen.
- Gebruik van gemeenschappelijke bekwaamheidscriteria voor treinbestuurders.
- Verminderen van het aantal verschillende vervoersbewijzen, enz.

Al deze voorstellen lijken voor een buitenstaander politiek ambitieus en tegelijk vanzelfsprekend.

We schrijven 2011, vijf jaar na het verslag met bovenstaande conclusies, maar aan het overgrote deel van de aangehaalde hinderpalen is nog niets gedaan en de voorgestelde oplossingen zijn nog steeds wat ze waren: vrome wensen.

Alleen wat betreft de tarifiering zou eind 2011 het Belgisch binnenlands tarief worden toegepast op de verbinding Vlaanderen-Rijsel, wat aan jarenlang geuite wensen tegemoetkomt en de prijs zal doen dalen.

Hoopgevend is ook de oprichting in januari 2008 van de Eurometro-pool Lille-Kortrijk-Tournai, die niet minder dan veertien overheden uit het grensgebied bundelt. In 2009 werden zes werkgroepen opgericht,

réglementation pour la promotion des transports en commun transfrontaliers.

- Réalisation d'une plateforme pour la collaboration transfrontalière, chargée d'assurer la coordination transfrontalière des acteurs du transport.
- Meilleure harmonisation des liaisons ferroviaires transfrontalières et exécution de certains travaux d'infrastructure nécessaires à la réalisation des liaisons.
- Élaboration d'un système de prix uniforme et meilleur marché.
- Mise au point d'un dispositif de soutien à une information unifiée et à une stratégie de marketing commune.
- Mise au point d'un accord multipartite qui impliquerait l'ensemble des partenaires.
- Détermination d'une date commune pour les changements tarifaires.
- Adoption de critères de compétence communs pour les conducteurs de trains.
- Réduction du nombre de titres de transport différents, etc.

Toutes ces propositions semblent politiquement ambitieuses et en même temps évidentes pour un observateur extérieur.

waaronder een voor mobiliteit, voorgezeten door gewezen Vlaams Minister van mobiliteit G. Bossuyt, nu burgemeester van Menen. Vandaag blijkt nog geen resultaat van deze werkgroep beschikbaar te zijn.

In haar "mission-statement" van 9 april 2010 stelt de Eurometropool: "Al zijn de grenzen tussen Frankrijk en België dus officieel opgeheven, toch blijven in het dagelijks leven (en in de hoofden) van de burger nog heel wat grenzen bestaan."

"De Eurometropool heeft de ambitie om ook deze grenzen te laten verdwijnen door te streven naar een efficiënt grensoverschrijdend openbaar vervoernet."

Laten we hopen dat de Eurometropool in dit lovenswaardig streven verwezenlijkt en zo een voorbeeld kan worden voor de rest van het grensgebied, zodat zeer binnenkort mensen van beide kanten zonder problemen, de "schreve" met trein-tram-bus kunnen oversteken.

Nous sommes en 2011, cinq ans après le rapport dont les conclusions figurent ci-dessus, mais rien n'a encore été fait pour remédier à l'immense majorité des obstacles répertoriés et les solutions proposées demeurent ce qu'elles étaient: des vœux pieux.

Simplement, pour ce qui concerne la tarification, le tarif intérieur belge serait applicable, fin 2011, à la liaison Flandre-Lille, ce qui prend en compte des années de lamentations et fera baisser le prix.

La création, en janvier 2008, de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai, qui réunit pas moins de quatorze autorités de la région frontalière, est également prometteuse. En 2009, six groupes de travail ont été constitués, dont l'un est consacré à la mobilité, dirigé par l'ancien ministre flamand de la Mobilité G. Bossuyt, maintenant bourgmestre de Menin. Il s'avère à la date d'aujourd'hui qu'aucun résultat tangible n'est issu de ce groupe de travail.

Il est affirmé dans la « déclaration de mission » de l'Eurométropole, du 9 avril 2010, que « Si les frontières officielles entre la France et la Belgique sont ainsi abolies, il existe encore dans la vie quotidienne (et dans les esprits) des citoyens bien des frontières.

L'Eurométropole a l'ambition de faire disparaître aussi ces frontières

Bibliografie:

D. DE VOLDER, *Geschiedkundig overzicht van het openbaar vervoer in de provincie West-Vlaanderen*, deel 1 (1981), Deel 2 (1983), Deel 3 (1984), Brugge, 37, 44 en 105 p.

J. NEYENS, *De buurtspoorwegen in de provincie West-Vlaanderen, 1885-1968*, Lier, 1980, 149 p.

W. TRIQUET en Y. PEETERS, *Studie voor bewustwording met de spoorproblemen in de Westhoek, Duinkerke* 15 p., [1982].

J. VANSTAEYEN, "Vrije baan voor trams in Noord-Frankrijk", in jaarboek *De Franse Nederlanden-Les Pays-Bas Français*, Rekkem, 2010, 151-170 pp.

Schéma régional des Transports. Faire du Nord-Pas-de-Calais un hub au cœur de l'Europe, Conseil Régional, 2006, 60 p.

Les Transports Transfrontaliers de Voyageurs. Cahier de la MOT, 6, 2006, 19 p.

Sélection d'indicateurs transport, CERT, juni 1999, 62 p.

* Dit artikel steunt op het eindrapport van het Grip-Project "Grensoverschrijdend interlokaal Personenvervoer", uitgevoerd in 2009-2010 door het Algemeen-Nederlands Verbond in samenwerking met TTB (Trein-Tram-Bus) en gefinancierd door de Vlaamse minister van mobiliteit.

en tendant vers un réseau de transports en commun transfrontalier efficient ».

Espérons que l'Eurométropole réussisse dans ce louable dessein et puisse constituer un exemple pour le reste de la zone frontalière, de telle sorte qu'à très brève échéance les gens d'un côté comme de l'autre puissent « passer les bornes » sans problème, avec le train-tram-bus.

Notes:

¹ De Lijn (La Ligne) est la société publique de transport de la Région flamande (N.d.T.).

² Le Belbus est un service d'autobus sur demande téléphonique (N.d.T.)

Bibliographie:

D. DE VOLDER, *Geschiedkundig overzicht van het openbaar vervoer in de provincie West-Vlaanderen* (Panorama historique des transports en commun dans la province de Flandre-Occidentale), tome 1 (1981), tome 2 (1983), tome 3 (1984), Bruges, 37, 44, et 105 p.

J. NEYENS, *De buurtspoorwegen in de provincie West-Vlaanderen, 1885-1968*, (Les chemins de fer vicinaux dans la province de Flandre-Occidentale, 1885-1968), Lierre, 1980, 149 p.

W. TRIQUET et Y. PEETERS, *Étude de sensibilisation pour le désenclavement ferroviaire du Westhoek*, Dunkerque, 15 p., [1982]

J. VANSTAEYEN, « Vrije baan voor trams in Noord-Frankrijk » (Le Nord redécouvre le tramway) in les annales *De Franse Nederlanden – Les Pays-Bas Français*, Rekkem, 2010, pp. 151 –170.

Schéma régional des transports. Faire du Nord-Pas-de-Calais un hub au cœur de l'Europe, Conseil régional, 2006, 60 p.

Les Transports transfrontaliers de voyageurs. Cahier de la MOT, 6, 2006, 19 p.
Sélection d'indicateurs transport, CERT, juin 1999, 62 p.

* Cet article s'appuie sur le rapport final du projet Grip « Grensoverschrijdend interlokaal Personenvervoer » (Transport des personnes interurbain transfrontalier), réalisé en 2009-2010 par l'Algemeen-Nederlands Verbond en collaboration avec TTB (Trein-Tram-Bus) et financé par le ministère flamand de la Mobilité.

(Traduit du néerlandais par Marcel Harmignies)