



---

## **Influence du clivage linguistique sur l'offre de transport dans un pays fédéralisé : La frontière linguistique entre la Flandre et la Wallonie agit-elle comme une barrière atténuant les flux interrégionaux ?**

### **Influence of the linguistic divide on the transport offer in a federalized country: Does the Flanders/Wallonia linguistic border act as a barrier attenuating interregional flows?**

**Lange MUZALIWA Jean-Bosco**

Cercle de chercheurs en Sciences Commerciales et Financières (Bukavu-RDC)

Master en Transport et Logistique de l'Université Libre de Bruxelles

Assistant d'Enseignement et Chercheur de l'Institut Supérieur de Commerce de Bukavu

Bukavu – République Démocratique du Congo

---

**Résumé :** En Belgique, la régionalisation de transport en 1991 a conduit à la dissolution de la SNCV et la naissance de deux sociétés régionales, De Lijn et le TEC, respectivement société de transport régional en Flandre et en Wallonie, auxquelles ont été attribuées entre autres les lignes régionales de transport jadis exploitées par SNCV. L'attribution d'une ligne pour le TEC ou De Lijn dépendait fortement des Kilomètres parcourus dans une région plutôt que dans une autre. Dès le début, les négociations ont abouti à des consensus qui ont fait l'objet d'accords de coopération sur les lignes interrégionales. Ces accords assuraient un certain équilibre aux flamands se déplaçant vers la Wallonie et inversement. Néanmoins, la demande interrégionale ne s'en est pas suivie. Sur les axes interrégionaux, les flux demeurent très marginaux, illustrant bien la coupure sociologique telles qu'observée sur le territoire Belge.

**Mots-clés :** Clivage linguistique ; Offre de Transport ; Belgique.

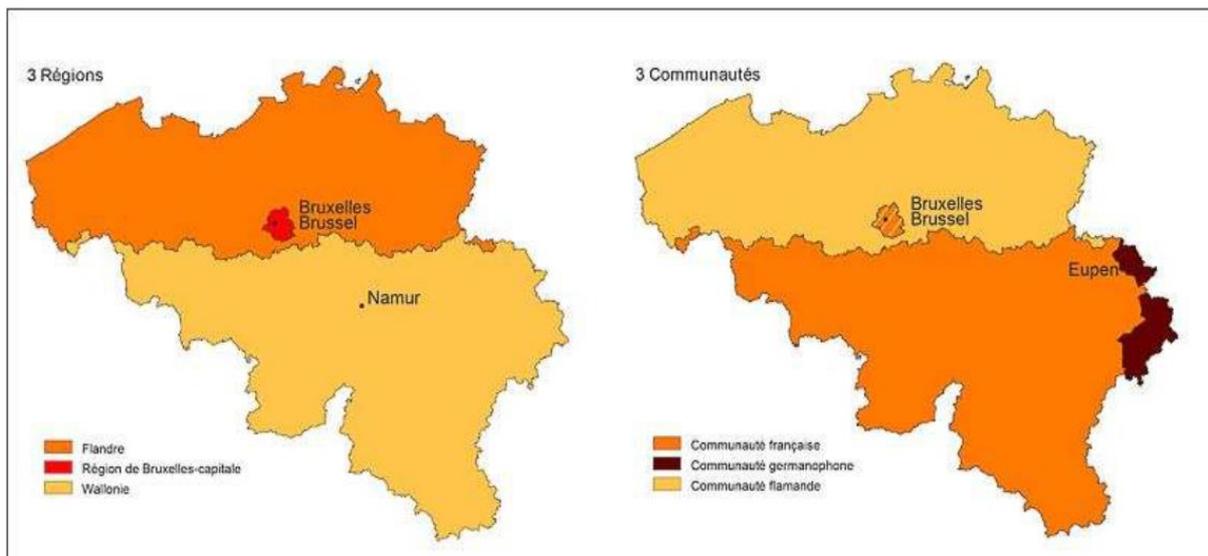
---

**Digital Object Identifier (DOI):** <https://doi.org/10.5281/zenodo.8005800>

## 1. Introduction

La Belgique est un pays fédéral abritant la Région flamande néerlandophone, la Région wallonne francophone (à l'exception de la région de langue allemande) et la Région de Bruxelles-Capitale bilingue français/néerlandais. Chacune de ces régions jouit d'une grande autonomie de décision et de gestion dans le domaine de ses compétences. Selon Visscher & Laborderie (2013), les entités fédérées y disposent des compétences les plus étendues. Nous pensons que cela se justifie, entre autres, par la mise en œuvre de politiques visant à réduire significativement les tensions et à limiter la controverse entre les deux communautés (wallonne et flamande). À cela s'ajoute, comme souligné par Leibfritz W. (2009) un désir de mieux adapter les biens et services publics aux préférences et aux besoins des citoyens. C'est dans cette logique que le transport en commun est organisé par la STIB<sup>1</sup> en Région de Bruxelles-Capital (RBC), De Lijn<sup>2</sup> (en Flandre), le TEC<sup>3</sup> (en Wallonie) tandis que la Société nationale des chemins de fer belges (SNCB) demeure la seule entreprise de transport public encore nationale.

*Image 1: Carte de la Belgique par région/communautés*



**Source :** Vandermotten Christian (2016)

Bien que la langue allemande soit parlée par une minorité à l'est du pays, la Belgique est principalement divisée en deux régions linguistiques. L'aire néerlandophone au nord en Flandre et l'aire francophone au Sud en Wallonie mais également à Bruxelles et à la fois le Français et le Néerlandais dans la Région de Bruxelles-Capitale (Poulain & Foulon, 1998). Ainsi, selon Ginsburgh & Weber (2007), 59 % des flamands (contre 99% des Wallons) déclarent connaître le français, 99 % des

<sup>1</sup> STIB/MVIB : Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles (en Français) / Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer Brussel (en néerlandais).

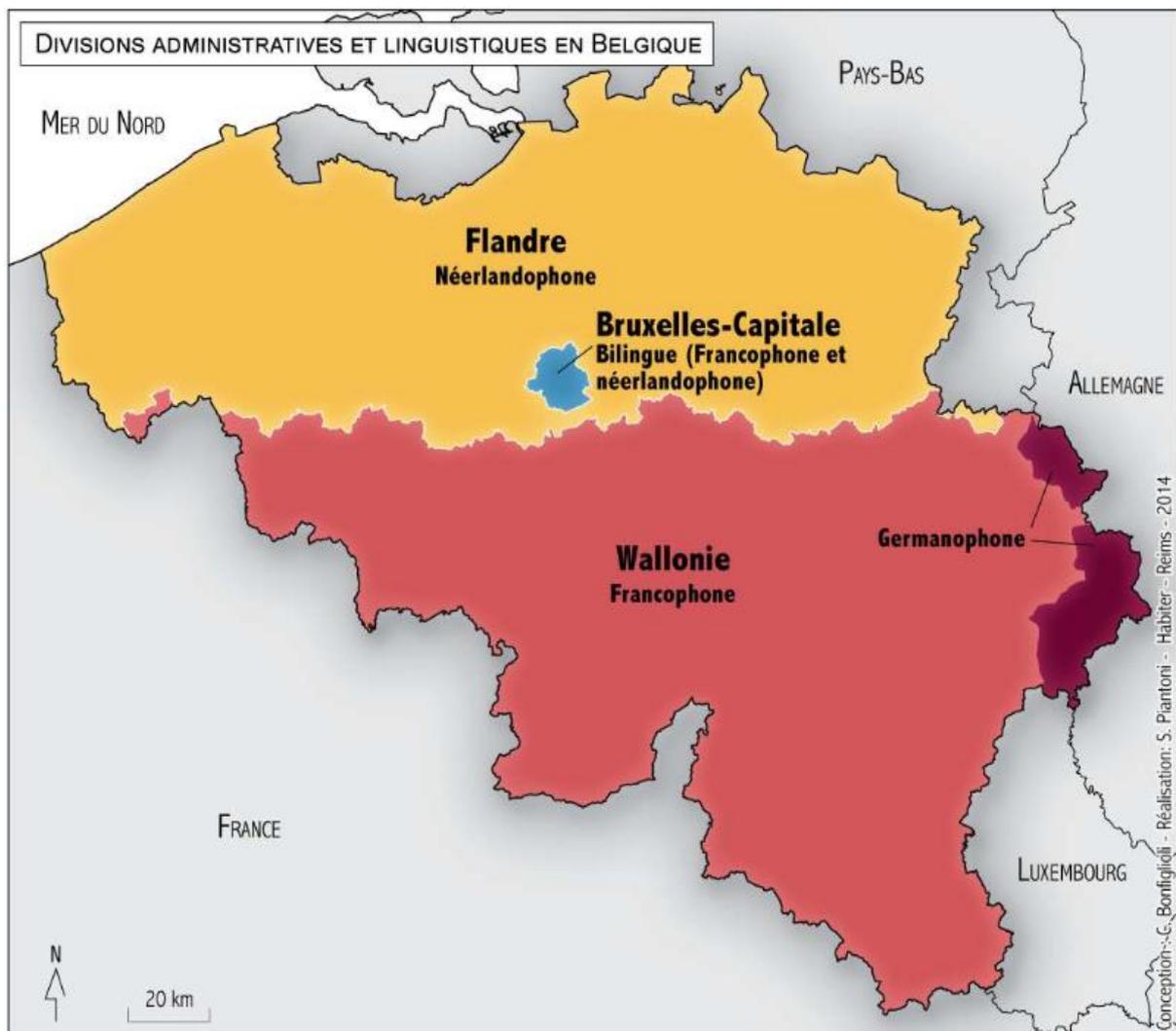
<sup>2</sup> VVM "De Lijn" : Vlaamse Vervoermaatschappij "De Lijn" (traduction littérale de Société flamande de transport « La Ligne »)

<sup>3</sup> TEC (Groupe Le) : Transport En Commun (opérateur de transport public sur le territoire wallon).

flamands (contre 19 % des Wallons) déclare connaître le Néerlandais. En effet, 57% des Wallons ne parle qu'en français, 28% des flamands ne parlent qu'en Néerlandais. Étant donné que chaque communauté est liée à son système linguistique, une frontière linguistique est établie depuis 1962. Certes, les barrières linguistiques influent sur le niveau de collaboration, d'échanges, de mobilités entre les communautés.

Toutefois, il existe aussi un régime particulier défini comme « communes à facilités linguistiques ». Dans ces dernières, l'administration travaille dans une seule langue (Néerlandais ou Français) mais utilise les deux langues dans ses relations avec le public. Ces communes offrent des facilités aux minorités qui parlent une langue autre que celle de la majorité dans la région.

Image 2 : Carte de la Belgique par aires linguistiques



Source : Clotilde Bonfiglioli (2020)

En effet, pour Tulkens (2007) les relations entre diverses communautés linguistiques vivant sur un territoire donné, se traduisent par une forme de rivalités, d'interaction, de concurrence et de conflit. Ainsi, il existe un clivage territorial entre la Flandre et la Wallonie (De Lannoy Walter et al., 1990). La

frontière linguistique induit un effet de barrière à l'égard de mouvements migratoires et des interactions sociales, et cela, indépendamment de la distance à parcourir par les voyageurs. C'est ainsi que pour la Flandre et la Wallonie, il s'est constaté un renforcement progressif de cet impact de frontière linguistique sur le comportement migratoire (Poulain & Foulon, 1998). Selon l'office belge de statistique (Statbel, juin 2021), il y a plus de Wallons et de Bruxellois qui se déplacent en Flandre, que de flamands qui se déplacent dans les deux autres régions. Ce qui peut refléter le fait que les deux communautés évoluent de plus en plus indépendamment l'une de l'autre et en décalage avec les besoins réels de la population proche de la limite entre régions. Dès lors que les élites sociales et politiques ont été incapables de transformer l'État belge en État-Nation, il s'est approfondi alors un fossé sociétal, politique et idéologique principalement entre la Flandre et la Wallonie (on laissera Bruxelles de côté dans le présent Article) (De Lannoy Walter et al., 1990). une frontière linguistique peut devenir tout un frein à la collaboration et cohabitation de deux ou plusieurs groupes de personnes sur un territoire, surtout si les deux groupes manquent de compréhension, d'acceptation et de tolérance mutuelle (De Lannoy Walter et al., 1990). On peut dès lors s'interroger sur le fait de savoir si ce clivage se matérialise dans l'offre de transport public des deux principales Régions, surtout que celle-ci a été régionalisée à l'exception notoire des chemins de fer.

Dans ce cadre, ce travail s'interroge sur la question principale suivante en ces termes : « **La frontière linguistique Flandre/Wallonie agit-elle comme une barrière atténuant les flux interrégionaux ?** ».

## **2. La régionalisation des transports**

La régionalisation de transport est une forme de décentralisation aux profits de régions auxquelles l'État transfère des prérogatives et de l'autonomie d'organisation et de gestion de transport collectif au sein de leurs régions respectives. Ainsi, c'est à chacune de ces régions qu'il incombe de financer les coûts et bénéficier des recettes liées à la mise en place et à l'exploitation du transport en commun sur son territoire. Le phénomène de régionalisation des transports (ou d'une partie des transports, surtout locaux/régionaux) s'est produit dans plusieurs pays à travers le monde. Il concerne tant les pays unitaires (la France, etc.) que les pays fédéraux (Allemagne, Suisse, Belgique, etc.).

S'agissant de la France, Sylvain Barone (2008), nous fait comprendre qu'à la base, ce n'est ni le choix des usagers, ni la volonté des élus régionaux, ni la volonté de la Société Nationale de Chemin de fer Français (SNCF) mais plutôt les politiques qui ont fait avancer la régionalisation de transport. Plus tard, cette réforme a fait l'objet d'un large consensus incluant l'État, la SNCF, les régions et les syndicats de travailleurs ferroviaires. En effet, la régionalisation de transport s'est concrétisée progressivement par des compromis qui ont eu lieu sur une période assez longue. Ce compromis s'est élaboré dans le temps

au travers de médiations. Pour ce faire, la SNCF a été appelée à adopter un comportement d'entreprise, rechercher la plus grande efficacité économique possible, tout en conciliant celle-ci avec ses missions de service public. Pour l'État, c'est une manière d'externaliser les coûts de la relance des transports collectifs régionaux. Cette régionalisation aura servi comme un instrument de sauvetage des lignes secondaires, elle aura permis de renforcer commercialement la SNCF et assainir le budget de l'État. Dans ce sens, la régionalisation de transport pourrait être interprétée comme étant une réponse fonctionnelle à un certain nombre de dysfonctionnements.

Pour ce qui est de l'Allemagne, la réforme législative de 1993 qui est entrée en vigueur en 1996 a permis aux Länder<sup>4</sup> allemands d'être maître de leur politique ferroviaire régionale pour le transport des voyageurs. Cette régionalisation à l'allemande a été fonction d'une forte volonté politique dont ont fait preuve les Länder pour développer le secteur de transport. Les résultats de cette régionalisation se sont avérés positifs et prometteurs, car depuis la régionalisation ferroviaire, l'augmentation de l'offre exprimée en trains-kilomètres régionaux a été de 20% –500 millions avant, 600 millions après ; soit une augmentation de 100 millions de trains-kilomètres et la croissance du nombre de voyageurs a atteint 30%. La régionalisation allemande de transport a été un formidable potentiel de croissance (Quidort, 2005).

En Suisse, la régionalisation ferroviaire a précédé et initié les réformes des chemins de fer. Cette réforme a été introduite par la loi fédérale sur les chemins de fer (LCDF) du 24 mars 1995 et entrée en vigueur le 1er janvier 1996 (Genoud, 2000). Les motivations qui ont conduit à cette réforme restent similaires à celles prévalant dans les autres pays européens. Toutefois, la raison principale des succès de cette réforme ferroviaire suisse tient à une gouvernance publique très spécifique qui a visé à promouvoir un système de mobilité durable centré sur le rail (Desmaris, 2014).

En Belgique, la régionalisation de transport public est intervenue en 1989 (Goethals C., 2015). Le transport urbain et régional est basé sur le bus et tramway permettant de relier les banlieues et les autres villes entre elles et desservir les pôles d'attraction situés au centre. Au début, le transport public et urbain étaient assurés par plusieurs sociétés. Il s'agit concrètement de sept compagnies publiques. Ainsi, le transport régional, notamment par bus, était assuré par la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux (SNCV<sup>5</sup>), alors que les villes de Bruxelles, Anvers, Gand, Liège, Charleroi et Verviers possédaient chacune une société de Transports Intercommunaux (STI). Le transport ferroviaire était

---

<sup>4</sup> Un Land est un État fédéré d'Allemagne

<sup>5</sup> La SNCV était un opérateur régional de lignes de bus et de tramway dans toute la Belgique, dans les régions flamande et wallonne et dans la ville de Bruxelles capitale. Elle était alors l'organisme national qui administrait les transports publics partout en Belgique, à la fin de 1990, à l'exception du réseau des rues des villes de Bruxelles, Anvers, Gand, Liège, Verviers et Charleroi.

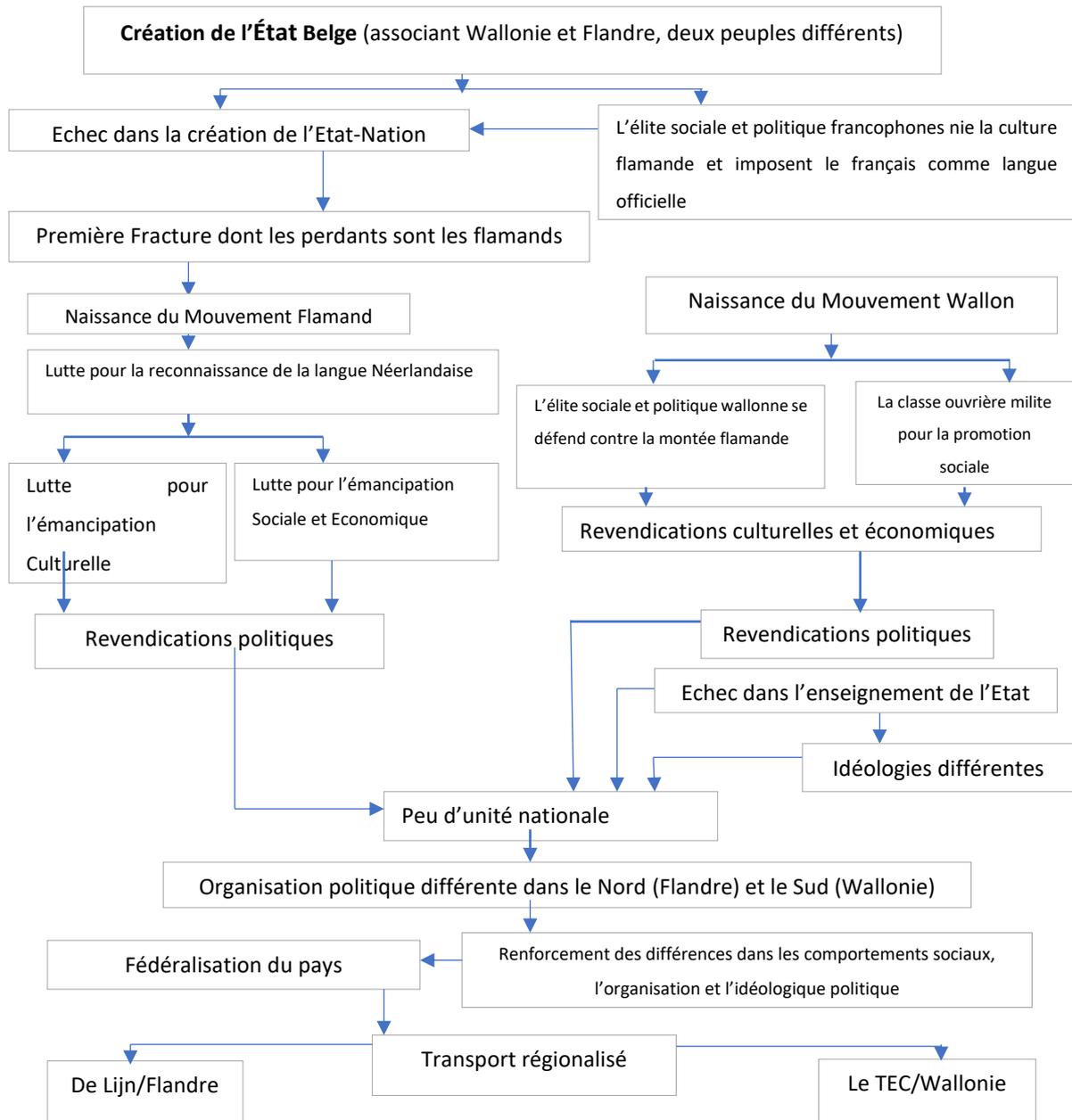
assuré par la Société Nationale des Chemins de fer Belges (SNCB). Lorsque la régionalisation de transport intervient, les chemins de fer sont restés sous la compétence du gouvernement fédéral alors que la gestion des six STI et de la SNCV est transférée aux trois régions (Wallonie, Flandre et Bruxelles-Capitale). C'est à ces deux régions qu'il revient dès lors, chacune dans les limites de son territoire, l'organisation et la réglementation des transports régionaux et urbains dont spécifiquement par bus, trams, métros (Goethals, 2010). Ce sont ces événements qui ont donné naissance à deux nouveaux opérateurs publics de transport : De Lijn (en Flandre) et le TEC (en Wallonie). Par ailleurs, la Société Intercommunale des Transports Bruxellois (STIB) continue l'exploitation de son réseau à Bruxelles, et les quelques lignes SNCV présentes à Bruxelles sont reprises par De Lijn et le Groupe TEC (Goethals, idem, 2010). Et pour légaliser concrètement toutes ces réformes, en Flandre, c'est le décret du 31 juillet 1990 qui a fixé le cadre juridique des activités de la société Vlaamse Vervoermaatschappij (VVM), connue sous le nom commercial De Lijn, et de ses cinq entités décentralisées. En Wallonie, c'est le décret du 21 décembre 1989 qui donne naissance au Groupe TEC composé d'une société mère faisant office de holding, la Société Régionale wallonne du Transport (S.R.W.T.), et de cinq Sociétés autonomes d'exploitation, le TEC (pour Transport En Commun), chacune responsable du transport public de personnes par route sur un territoire défini (Goethals, idem, 2010). En effet, depuis 1er janvier 2019 les 5 sociétés d'exploitation TEC et l'Opérateur de Transport de Wallonie (ex-SRWT) ont fusionné (TEC, 2019).

En revanche, pour Gautier (2004), la régionalisation du transport est compatible avec l'idée d'une exploitation commune d'infrastructures. Il poursuit en disant qu'au lieu de régionaliser la société qui gère l'infrastructure, il est simple de régionaliser son financement. Les régions pourraient financer les infrastructures entièrement ou en partie, mais tout en conservant un seul gestionnaire. Cela devrait permettre un plus large accès des opérateurs concurrents sur le réseau tout en augmentant les revenus provenant des redevances d'infrastructures.

### **2.1. Présentation du Modèle Théorique**

Partant de la littérature théorique, il en résulte un modèle théorique que nous pouvons représenter comme suit :

Figure 1 : De barrière linguistique à la régionalisation du transport



Source : Conçu par l'Auteur

À partir de la figure ci-dessous, nous constatons que la régionalisation de transport en Belgique émane de la fédéralisation du pays, qui à son tour, provient du renforcement des différences dans les comportements sociaux, organisationnels et idéologiques de la Flandre à la Wallonie.

## 2.2. Présentation de l'Hypothèses

De la revue de la littérature théorique et empirique précédentes, nous pouvons retenir l'hypothèse suivante à la question principale de la problématique soulevée dans l'introduction :

H1 : Une partie de l'offre interrégionale entre la Flandre et Wallonie est l'héritage des décisions de 1991 prises à l'époque pour dissoudre la SNCV unitaire. L'autre partie serait le résultat de l'évolution de cette offre dans le temps et dans l'espace. La frontière linguistique Flandre/Wallonie agit comme barrière atténuant les flux interrégionaux ; dès lors que la demande de mobilité serait faible, l'offre de transport public serait faible également.

### 3. MÉTHODOLOGIE

Plusieurs techniques complémentaires ont été utilisées pour entrer en contact avec les données. Cette complémentarité est intervenue en ce sens que les données auxquelles nous ne pouvions pas accéder par une technique l'ont été par une autre. Ainsi, nous sommes servis des techniques de Technique d'observation, de la Technique documentaire et de la Technique d'enquête par entretien.

En effet, une part des données récoltées a été analysée selon une méthode qualitative d'analyse de discours. C'est-à-dire qu'elles ont été retranscrites fidèlement dans le Logiciel Ms Word, puis synthétisée en regroupant ensemble les idées similaires des interviewées sur chaque question particulière. Puis ces résultats ont été interprétés, commentés et discutés.

Par ailleurs, le reste de données collectées ont été analysées selon deux approches ; géographique et quantitative. Dans l'objectif d'identifier les lignes interrégionales, l'approche géographique a consisté en l'analyse cartographique, c'est-à-dire, la consultation des cartes de réseau de transport en Flandre comme en Wallonie mais en ne considérant que les provinces frontalières, car, ce sont ces dernières qui sont les plus susceptibles à émettre ou attirer l'offre ou la demande interrégionale. Quant à l'approche quantitative, elle a consisté en l'analyse de l'évolution des aspects quantitatifs de l'offre et demande de transport interrégional entre Flandre et Wallonie. Il s'agit des aspects tels que les statistiques de kilomètres parcourus principalement entre Flandre et Wallonie (et Bruxelles accessoirement). Tout cela nous a permis de vérifier notre troisième hypothèse.

### 4. Résultats

#### 4.1. Processus décisionnel d'attribution d'une ligne vers la Flandre ou la Wallonie

Partant de la revue de la littérature théorique et empirique, nous avons pu comprendre les circonstances qui ont conduit à la création de De Lijn et Le TEC. Cependant, le processus décisionnel par lequel une ligne de transport est attribuée à De Lijn ou le TEC n'est jusque-là, pas été clairement expliqué. A cet effet, nous nous sommes entretenus avec un expert des transports de la Région flamande, qui nous a confié ceci :

*[...] des discussions ont été menées parallèlement pour diviser ce réseau national entre les deux sociétés régionales. À la base on regardait le nombre de kilomètres parcourus dans les deux régions : une ligne qui roulait majoritairement en Flandre était accordée à De Lijn, l'inverse au TEC. Ainsi, l'accord de coopération sur les lignes interrégionales a réglé - et règle encore - cette question. (Experts de transports de la région flamande, communication personnelle, 14 avril, 2022).*

Du l'entretien ci-dessus nous pouvons déduire que l'attribution d'une ligne à TEC ou De Lijn dépendait fortement des Kilomètres parcourus (ou à parcourir) dans les deux régions. A cet effet, lorsque sur une route donnée plus de distance est parcourue ou à parcourir dans une région plutôt que dans une autre, cette route était affectée à la région ayant été le plus parcourue. Notons surtout que dès le début, les négociations ont abouti à un consensus pour faire l'objet d'une coopération sur les lignes interrégionales. En résumé, plus de détails à ce sujet nous ont été fournis comme suit :

*Des lignes de De Lijn issues de l'ex SNCV et qui reliaient une ville flamande à une ville wallonne parcourent des kms en Wallonie et inversement. Il en va de même pour les trajets au départ de Lijn vers Bruxelles. A cet égard, ces lignes de De Lijn et TEC desservant Bruxelles depuis la Flandre et la Wallonie sont qualifiées de lignes de pénétration. Il n'était pas approprié d'arrêter une ligne de bus aux frontières régionales. En 1991, nous avons pris des photos de ces intrusions et pour les gérer nous avons rédigé une convention de coopération entre les différentes Régions ; en fait, il y avait deux accords, le premier concernant Bruxelles et celui concernant la Flandre et la Wallonie. Pour information, il y a également été conclu en 1991 un accord de coopération entre les trois Régions à propos de la gestion du Ring de Bruxelles. (Experts de transports de la région flamande, communication personnelle, 14 avril, 2022).*

Nous comprenons par-là que les lignes de pénétrations, c'est-à-dire des lignes De Lijn qui pour lier une ville flamande à la Wallonie, devraient parcourir de Km en Flandre (majoritairement) et Wallonie ; ou des lignes le TEC qui pour lier une ville wallonne à la Flandre, devraient parcourir de Kms en Wallonie (majoritairement) et Flandre ; ou encore les lignes De Lijn et le TEC qui devraient desservir la ville capitale de Bruxelles, ont toutes fait l'objet des accords de coopérations. Le premier et deuxième accord de coopérations sont entrés en vigueur depuis le 1er janvier 1991 à lors que le troisième l'a été cinq mois plus tard à partir du 17 juin 1991. L'accord concernant la problématique de Bruxelles est consultable via le lien : <https://wallex.wallonie.be/de/contents/acts/3/3009/1.html?doc=2937>. Celui sur la coopération entre la Région flamande et la Région wallonne peut être consultée sur l'adresse : <https://wallex.wallonie.be/contents/acts/5/5258/1.html?doc=2948&rev=2290-312>. Enfin, celui traitant de coopération entre les trois Régions à propos de la gestion du Ring de Bruxelles est à consulter sur : <https://wallex.wallonie.be/de/contents/acts/0/772/1.html?doc=2938&rev=2280-1342>.

Selon la Direction de l'Autorité organisatrice du Transport (AOT), derrière cette répartition de lignes de pénétrations (que l'on pourrait qualifier aussi d'interrégionales) se cache deux enjeux qu'elle explique en ce termes :

*[...] Que faire de lignes qui ne sont pas que wallonne ou que flamande ? Qui va exploiter quelle ligne existante ? [...] Deux enjeux pragmatiques. Premièrement, cet accord avait pour but de maintenir en soi un équilibre, il ne fallait pas que la Flandre retire toutes ses lignes et n'aille plus en Wallonie ou qu'à l'inverse la Wallonie retire l'offre vers la Flandre. Deuxièmement, derrière cette répartition il y avait la question de la répartition de l'assiette financière [...]. (Direction de l'AOT, communication personnelle, 14 avril, 2022).*

En fait, si au moment de la régionalisation, les lignes du réseau étaient attribuées à une région ou une autre selon que le trajet était majoritairement parcouru en Région flamande ou Région wallonne, aujourd'hui il faut dire que le réseau a évolué, pas nécessairement dans le respect des accords initiaux de coopération. En observant l'évolution du réseau de transport interrégional l'on s'aperçoit très vite que l'équilibre fixé dans les accords de 1991 n'a plus été suivi à la lettre ces dix-quinze dernières années.

Pour reprendre les mots de la Direction de l'AOT :

*[...] pendant beaucoup d'années il n'y a pas eu de suivi rigoureux de la manière dont les lignes de pénétration ont évolué. Il n'y avait pas d'instance de gouvernance qui suivait de près ces enjeux-là. [...] à ces jours, on a entrepris de communs accords avec l'administration flamande et l'administration de Bruxelles Mobilité, et cela depuis un an et demi déjà, de mettre à jour la situation existante. On a déjà eu 5 à 6 réunions entre autorités régionales. (Direction de l'AOT, communication personnelle, 14 avril, 2022).*

Et donc, l'histoire de la régionalisation de transport est une des raisons qui explique une partie de l'organisation de l'offre de transport actuelle. Une autre partie s'explique par l'évolution de ces lignes. En fait, il est également important de comprendre que le territoire de 2022 et les besoins de 2022 ne sont pas les mêmes que ceux de 1991. De deux coté, chaque région augmente/diminue ses lignes de pénétration selon les résultats de ses " études de potentiel ". Ces études consistent à identifier un besoin en mobilité (non comblé ou mal comblé) sur une partie donnée du territoire de la région. Elles visent à répondre à la question de savoir : « Où est-ce qu'il y a d'autres ambitions/opportunités de croissance ? » C'est dans ce cadre que la Région wallonne a récemment pris l'initiative de raccorder les lignes du TEC à Renaix (Ronse) (ville à facilités linguistiques) (Direction de l'AOT, communication personnelle, 14 avril, 2022). Dans un tel cas, la région concernée est clairement appelée à dialoguer avec les agences de l'autre région pour obtenir un avis favorable. Disons aussi que dans le cas précis consistant à connecter la Wallonie à Renaix, l'ensemble des coûts sont assurés par le TEC (Direction de l'AOT, communication personnelle, 14 avril, 2022). C'est un facteur important car, comme on peut l'imaginer, il est très facile et rapide d'obtenir un avis favorable tant qu'il n'y a pas d'enjeu de financement liés de part et d'autre des deux régions concernées. Dans le cas contraire, le compromis capital est traduit en clés de répartition des revenus et des dépenses par région.

Suivant la même logique d'étude des potentiels, De Lijn qui desservait à l'origine la ville de Waremme et la commune de Berloz, a décidé de supprimer celle-ci malgré le fait que Berloz était proche de la région flamande et desservie uniquement par De Lijn. (Direction de l'AOT, communication personnelle, 14 avril, 2022). En effet, selon les études de potentiel menées par De Lijn, il n'y a pas de flux sortant important pour justifier son exploitation commerciale.

**Image 3 : Proximité de la commune de Berloz à la région de Flandre**



Source : <https://fr.wikipedia.org/wiki/Berloz> (Consulté le 14 mai 2022)

La suppression d'une ligne affecte directement le réseau. En effet, selon la Direction de l'AOT (Communication personnelle, 14 avril, 2022) le TEC réfléchit à la mise en service de la ligne Berloz – Waremme si l'offre de De Lijn venait à être coupée. La suppression de cette ligne et beaucoup d'autres changements prévus au niveau de la Flandre ressortent du cadre plus général des plans de transport des vervoerregio's aujourd'hui reportés à date ultérieure (probablement en 2023) (SPW, octobre 2022).

Il convient également de noter que la compétitivité et/ou la complémentarité influence à leur manière le réseau interrégional de transport en Belgique, tel que nous le connaissons aujourd'hui. Si le TEC veut créer/étendre l'offre en Région flamande et inversement, l'autre région analyse la proposition afin de s'avoir si la nouvelle ligne est complémentaire ou concurrente à son offre (lignes) existante(s). S'il s'avère qu'elle est concurrente l'avis de l'autre région pourrait être probablement défavorable. Dans le cas contraire, si la ligne est complémentaire au réseau, il y a des fortes chances que l'avis soit favorable. Mais encore faut-il que d'autres conditions (souvent techniques) soient remplies. Il s'agit de s'assurer que les principes d'exploitation (Information aux voyageurs, arrêts équipés, place d'arrêt

disponible, panneaux, etc.) sont ou pourront être respectées et mises en place par l'autre société de transport quémandeuse. En passant, l'on peut supposer que tous les chauffeurs ne seront pas bilingues, et donc sur certaines lignes de pénétration, les affichages doivent (ou devraient) être bilingues.

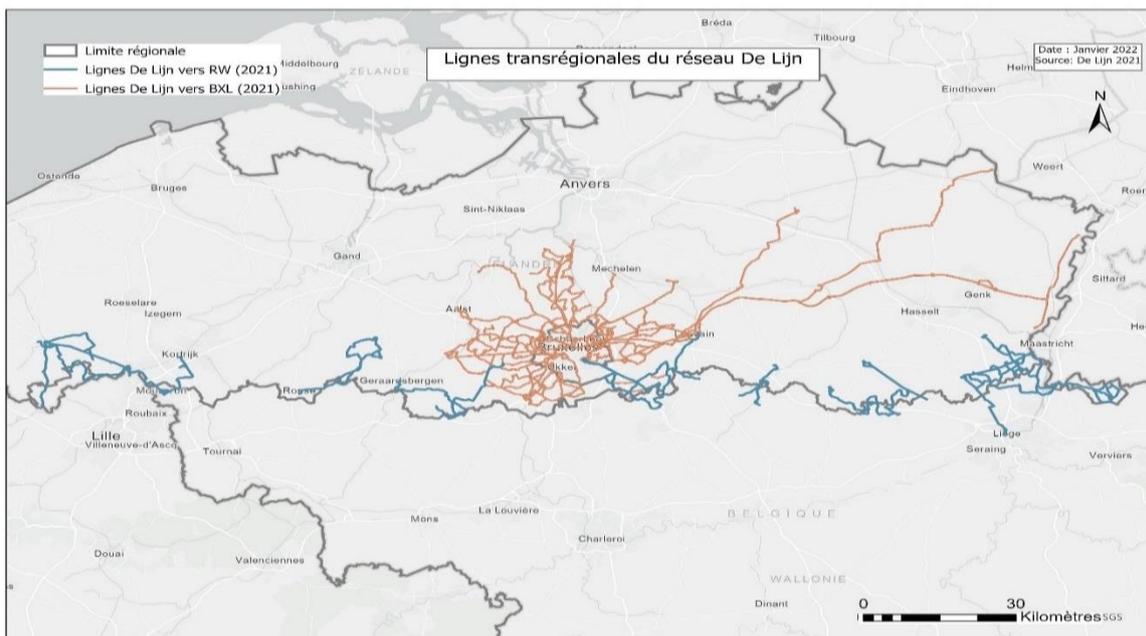
En sommes, pour ainsi reprendre les mots de l'expert de transports de la Région flamande :

*La régionalisation n'a pas tellement influencé la demande, mais l'offre de transport dans les deux régions a évolué suite à des décisions politiques (p.e. l'implémentation de « Basismobiliteit » en Flandre), des contraintes ou des évolutions budgétaires (p.e. des économies ou des investissements au fil des années), des évolutions sociales et économiques (p.e. la disparition de la plupart de l'industrie sidérurgique à Liège et donc des lignes de bus du Limbourg à Herstal) et finalement la simple fréquentation des lignes (la suppression de lignes non ou à peine utilisées). (Expert de transports de la région flamande, communication personnelle, 14 avril, 2022).*

Dans les pages suivantes, nous présentons les résultats de l'analyse des services de transport interrégionaux. De cette façon, nous essayons de comprendre les différents motifs qui expliquent la mobilité interrégionale entre la Flandre et la Wallonie et par la même occasion, nous essayons de comprendre l'influence du clivage entre la Flandre et la Wallonie sur l'offre de transport public de transport par Bus en Belgique.

#### 4.2. Motifs d'existence de lignes interrégionales flamandes

Image 4 : Desserte interrégionale de transport de Flandre vers la Wallonie/Bruxelles en 2022



Source : De Lijn, rapport 2021

Sur la carte ci-dessous, les lignes en Bleu représentent la desserte interrégionale orientées vers la Région wallonne alors que celles en orange représentent les lignes qui desservent la Région de Bruxelles-Capitale.

Plusieurs motifs expliquent l'existence de ces lignes interrégionales.

### **1<sup>er</sup> motif : Le rabattement vers le train et l'effet de polarisation**

Plusieurs liaisons peuvent être classées dans ces deux typologies. La commune de Commines est polarisée depuis longtemps par Ieper (Ypres). Dans le temps les femmes de Commines allaient accoucher à la maternité à Ieper (Vandermotten C., communication personnelle, 18 mai, 2022). Il faut noter aussi que, Commines a été une partie du territoire de Flandre-Occidentale (et donc de la Région de Flandre) avant d'être rattachée à la province de Hainaut (Région wallonne). La liaison Wavre (Waver) vers Louvain (Leuven) est un autre exemple. Les deux sont des villes régionales. De Lijn vient à Wavre (et Bruxelles notamment) étant donné qu'une partie non négligeable de flamands travaillent à Bruxelles (polarisation principale) et à Wavre (polarisation secondaire) mais aussi, par ce trajet De Lijn récupère des étudiants qui doivent se rendre au cours à l'Université Catholique de Louvain. À son tour, Wavre est un bassin d'emploi bruxellois, elle est ainsi connectée à la Région de Bruxelles-Capitale, c'est ce qui explique en partie toutes les liaisons de Wavre à l'aire urbaine bruxelloise (Etterbeek - Overijse - Terl. - Ottenburg – Waver ; Herrmann-Debroux - Hoeilaart – Waver ; etc). Par ailleurs, Tirlemont (Tienen) - Hoegaarden – Jodoigne (Geldenaken) est une autre ligne sur laquelle des faits historiques expliquent la mobilité des passagers d'une région vers une autre (Vandermotten C., communication personnelle, 18 mai, 2022). En fait, dans le passé des ouvriers quittaient Jodoigne pour aller travailler à Tirlemont notamment dans la sucrerie d'Heylissem, fusionnée et absorbée par la S.A. Raffinerie Tirlemontoise. Le rabattement vers le train fait partie de motifs expliquant la mobilité sur l'axe Jodoigne – Tirlemont. Ces liens de mobilité sont restés jusqu'à aujourd'hui. Il faut aussi dire que sur cet axe, le TEC et De Lijn se font une concurrence directe en mettant à la disposition de passagers directement deux offres de transport concurrentes. Le tronçon Tongre vers Liège reste caractérisé essentiellement par un flux mobilité domicile-travail, il y a suffisamment de personnes qui partent de Tongres pour travailler à Liège (Vandermotten C., communication personnelle, 18 mai, 2022). Beaucoup d'autres personnes se déplacent vers Liège pour des questions de mobilité domicile-commerce (shopping, etc.).

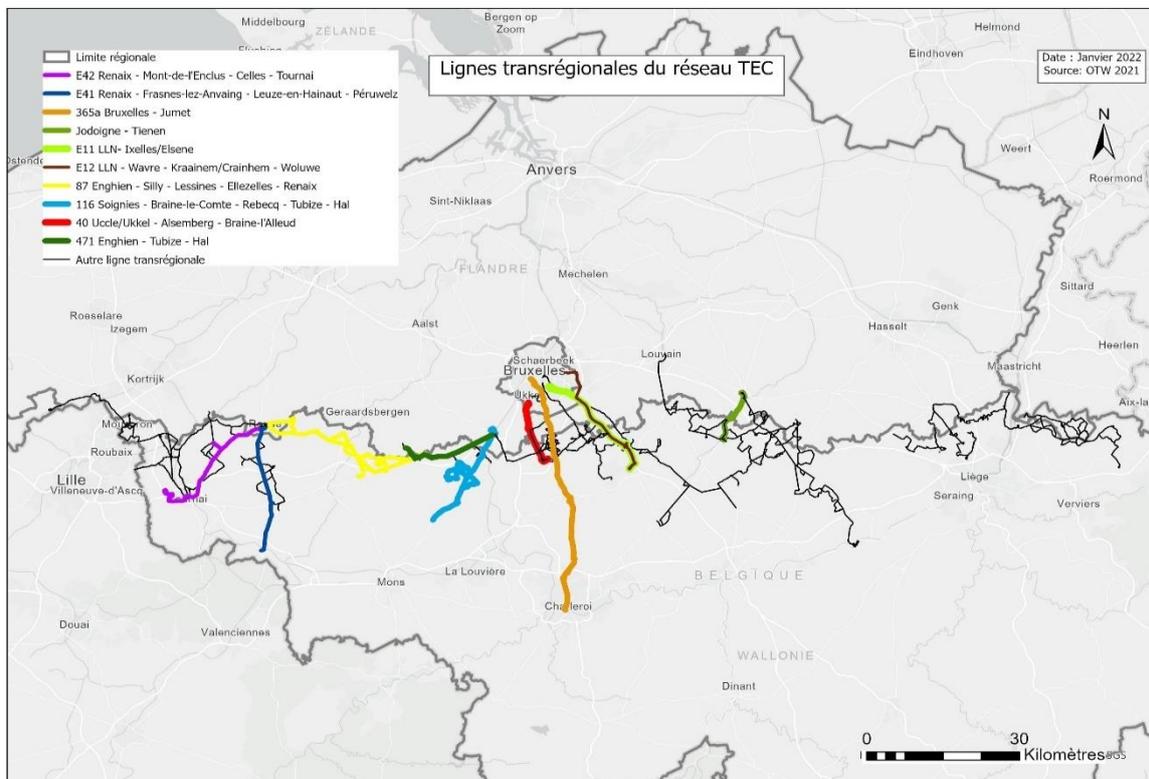
### **2<sup>ème</sup> motif : Communes/villes/villages à facilités et de lignes interrégionales par accident.**

D'autres liaisons s'expliquent sur base de leurs possibilités à accorder des facilités linguistiques. C'est le cas de la liaison Mouscron vers Kortrijk. En effet, Mouscron accorde des facilités linguistiques pour les néerlandophones. Il en est de même de la liaison Mouscron vers Ieper (Région flamande) qui par hasard passe sur Commines (Ville à facilités). Sur la liaison Renaix vers Flobecq

(commune francophone à facilités linguistiques pour néerlandophones). Il est imaginable de dire que la ligne dessert la région wallonne par accident, la première vocation est de desservir Zottegem, elle est donc nécessairement une ligne flamande qui n'a pas d'autres choix que de passer par la Wallonie et au passage desservir Houpe (D'Hoppe), qui, d'ailleurs, est majoritairement néerlandophone. Dans le même sens, la ligne Geraardsbergen-Moerbeke-Galmaarden-Enghien/Edingen frôle la Wallonie, elle n'y arrive que par hasard, et surtout parce que, Enghien accorde des facilités linguistiques pour les néerlandophones. C'est aussi le même cas de figure sur le tronçon Sint-Truiden - Engelmanshoven – Heers- Oreye, la route frontalière passe de nombreuses fois d'une région à l'autre ce qui est difficile de savoir exactement quand on roule en territoire wallon ou flamand. (Vandermotten C., communication personnelle, 18 mai, 2022). La ligne Tongeren (Tongres) - Visé – Voeren (Fourons) n'est pas vraiment une ligne interrégionale car, en réalité, Fourons étant enclavée, l'on ne peut faire autrement que passer sur le territoire Wallon pour aller en Flandre. Ainsi, la liaison dessert au passage la ville de Visé (Région wallonne). À Visé, il se constate une demande suffisante expliquée notamment par le motif de domicile-école (Vandermotten C., communication personnelle, 18 mai, 2022).

#### 4.3. Motifs d'existence de lignes interrégionales wallonnes

### Image 5 : Desserte interrégionale de transport de Wallonie vers Flandre/Bruxelles en 2022



Source : OTW<sup>6</sup>, 2021

<sup>6</sup> OTW : Opérateur de Transport de Wallonie (le TEC)

S'agissant de l'interprétation de la carte ci-dessous, les lignes en couleurs représentent les lignes sur lesquelles l'AOT a déjà mené des études socio-économiques (Direction de l'AOT, communication personnelle, 14 avril, 2022).

Plusieurs motifs expliquent l'existence de ces lignes interrégionales.

### **1<sup>er</sup> Motif : Le rabattement vers le train et effet de polarisation**

Les flux sur les lignes E11 LLN- Ixelles/Elsene ; E12 LLN – Wavre – Kraainem/Crainhem Woluwe et 40 Uccle/Ukkel – Alesberg – Braine-l'Alleud, s'expliquent par le fait qu'il s'agit d'un rabattement vers la région Bruxelles-Capitale (pôle d'emploi). Quant à la ligne 40, il faut dire qu'il est impossible de quitter la Wallonie (Braine-l'Alleud) pour se rendre à Bruxelles-Capitale (Uccle) sans passer par la Flandre (Alesberg). A propos des lignes 471 Enghien – Tubize – Hal (Hall) ; 116 Soignies – Braine-le-Compte – Rebecq – Tubize – Hal ; ou encore 87 Enghien – Silly – Lessines – Ellezelles – Renaix : il s'agit des grands axes avec rabattement sur le train car il y a moins d'offres en train à Tubize qu'à Hal (Vandermotten C., communication personnelle, 18 mai, 2022). La ligne 471 Enghien – Tubize – Hal (Hall), trouve une autre explication liée aux déplacements commerciaux, avec inévitablement des passagers venant à Hal pour faire des achats. Le flux vers Liège sont encore suffisants au point de justifier l'offre de transport sur ce tronçon (Vandermotten C., communication personnelle, 18 mai, 2022). Ces flux sont en grande partie de nature économique (aller au Travail, faire du shopping, etc.), ou éducative (accéder aux installations scolaire et universitaire, etc). En effet, l'agglomération liégeoise joue un rôle polarisant, elle attire donc du trafic. Pour ce qui est de la ligne 365a Bruxelles – Jumet : La ligne quitte Bruxelles pour aller jusqu'à Charleroi. Au fait, ce dernier n'attire du trafic que pour son aéroport (Direction de l'AOT, communication personnelle, 14 avril, 2022). Sur cet axe c'est généralement une offre d'un bus chaque après deux heures. De plus, sur la ligne Jodoigne – Tirlemont (Tienen), les flux s'expliquent du fait que Jodoigne est polarisé par Tirlemont, jouant notamment le rôle de centre commerciale. Par ailleurs, les lignes secondaires des régions Tirlemont - Jodoigne et Jodoigne – Louvain, peuvent s'expliquer pour différentes raisons. A titre d'exemple, Beauvechain (Beaulieu de Louvain) attire beaucoup de flamands à cause notamment de ses prix de loyer accessibles (Vandermotten C., communication personnelle, 18 mai, 2022).

### **2<sup>ème</sup> motif : Communes/villes/villages à facilités et lignes interrégionales par accident.**

La ligne Tournai – Mouscron est un axe wallon et donc non interrégional. Sur le tronçon de la ligne interrégionale E41 Renaix – Frasnez-lez-Anvaing – Leuze-en-Hainaut – Péruwelz et E42 Renaix – Mont-de-l'Ecluse – Celles – Tournai, le trafic s'explique principalement par le fait que Renaix (Ronse) est une ville néerlandophone mais à facilités linguistique. Une autre raison non de moindre est que Ronse est également considérée comme un terminus, le bus doit y commencer et/ou terminer son itinéraire (Vandermotten C., communication personnelle, 18 mai, 2022). Sur les lignes 471 Enghien – Tubize –

Hal (Hall) ; 116 Soignies – Braine-le-Compte – Rebecq – Tubize – Hal ; ou encore 87 Enghien – Silly – Lessines – Ellezelles – Renaix : le trafic s’explique notamment parce qu’Enghien et Renaix sont des villes à facilités linguistiques. Ces deux villes comptent aussi un nombre suffisant d’habitants, ce qui justifie la demande en transport. Dans ces conditions, les lignes 471 et 87 relient une ville à facilités (Enghien) à une ville néerlandophone (Hal) en desservant au passage quelques villes wallonne (Tubize, Lessines, etc.), d’ailleurs nous le voyons très bien sur la carte que la ligne 471 commence et termine son parcours sur le territoire flamand.

#### **4.4. Le clivage Flandre/Wallonie et l’offre de transport public entre ces deux Régions**

Pour créer ou maintenir une offre de transport interrégionale, il faut qu’un besoin (demande) le justifie. Il faut dire que les relations entre les deux Régions ne se sont pas développées dans le temps. Vu l’évolution de l’offre et de la demande interrégionale de transport de 1991 à 2022, l’on pourrait même être tenté de dire qu’elles ont faiblies. Le fait que des lignes interrégionales de transport soient de plus en plus supprimée témoigne de faussées qui se sont créée et continue à se créer entre les deux régions. Cette situation illustre bien la coupure sociologique telles qu’observée sur le territoire Belge. Sur la plupart d’axes interrégionales, les flux demeurent très marginaux et très limités que l’offre est de deux fois (voire une) par jour (une fois le matin, une fois le soir). L’on a comme l’impression (exception faite au phénomène de polarisation dans certains milieux) que si les communes reliées n’étaient pas à facilités il n’existerait pas d’offre interrégionale. Cela témoigne à quelle point la frontière linguistique a limité la collaboration entre le Nord et le Sud du pays.

Lors de nos enquêtes, un de nos interviewés s’est exprimé en ces termes sur cette question :

*...Où est ce qu’il y a une véritablement desserte interrégionale ? à voir ces cartes (allusion à l’image 4 et 5) il n’y a presque pratiquement plus de relation entre la Flandre et Wallonie. Il n’y a pas de véritable desserte, les gens n’ont pas envies. Le marché de travail avait plus de transfert d’une région vers une autre il y a 50 ans qu’aujourd’hui. Pourquoi mettre le bus si les gens ne peuvent pas aller à l’école dans l’autre région ? ne peuvent pas se marier avec l’autre région ? ne peuvent pas travailler dans l’autre région ? (Vandermotten C., communication personnelle, 18 mai, 2022)*

En fait, pour Vandermotten C., ces lignes interrégionales sont des lignes d’exception. Les lignes interrégionales ne présentent pas d’enjeux majeurs pour les régions, l’enjeux est plutôt d’organiser son territoire par rapport à ses pôles mais pas tellement par rapport à l’autre région. Les régions restent ainsi dans une logique de « *se renfermer sur soi-même* » (à l’exception de l’offre développées vers Bruxelles).

#### 4.5. Des Perspectives sur l'exploitation partagée et commune de l'offre interrégionale de transport

D'après nos observations, parfois de bus le TEC et De Lijn font quasi la même chose sur certains tronçons, de manière pas harmonisée, aux mêmes heures ou presque. Un des exemples les plus parlant est celui du tronçon Jodoigne – Tirlemont. Mais, est-il possible d'identifier ces liaisons et avoir un seul opérateur ou peuvent-ils procéder à une combinaison d'offres de sorte que le client (voyageur d'une région ou d'une autre) puisse, à partir de son titre de transport (valable dans les Bus de toutes les deux compagnies), prendre n'importe quel bus sur son passage sans être inquiéter ? ce sont ces questions que nous avons voulu notamment comprendre lors de nos enquêtes.

À ce sujet, un expert de transport du côté de De Lijn nous faire savoir ceci :

*Une exploitation complètement mixte n'est – selon moi – pas possible sur base de la législation et les statuts des deux régions et leurs exploitants, y compris ce fameux accord de coopération. Une évolution récente est le lancement des « vervoerregio's » (= « régions de mobilité ») en Flandre et des bassins de mobilité en Wallonie, des organes qui ont un rôle consultatif ou décisif pour leurs respectifs réseaux de transport en commun. Dans ce cadre-ci il est possible que certains vervoerregio's ou bassins de mobilité demanderont une meilleure harmonisation des deux réseaux, comme par exemple sur la N5 Waterloo – Sint-Genesius-Rode – Bruxelles, où le TEC et De Lijn ont une exploitation en parallèle. Par contre, les vervoerregio's (en vigueur depuis 2019) et les bassins de mobilité sont trop récents pour voir des résultats concrets. Dans le cadre de la concertation autour du Réseau Express Régional à Bruxelles, les trois régions, le niveau fédéral et les 4 opérateurs (SNCB, TEC, STIB et De Lijn) mènent également des discussions sur l'intégration tarifaire (le groupe de travail « Tarifs RER »). Les deux résultats déjà visibles sont le Brupass (anciennement MTB) et Brupass XL (un nouveau produit tarifaire intégré dans une zone de 11 km autour du centre de Bruxelles). Des intégrations tarifaires se font également via des plateformes MaaS<sup>7</sup> Pour une intégration encore plus avancée il faudrait des accords politiques entre les 4 entités (le niveau fédéral et les 3 régions), des entités qui sont compétents pour la tarification de leurs opérateurs. (Experts de transports dans la périphérie de la région flamande, communication personnelle, 14 avril, 2022).*

Au sujet de la même question, la direction de l'AOT s'exprime en ces termes :

*Le nœud du problème n'est pas qui exploite mais c'est plutôt l'enjeu tarifaire qui est problématique. Les 2.000.000 d'offre Kilométrique sur les lignes interrégionales wallonnes rapportent très peu. Cela représente au tour de 2% comparé au Chiffre d'Affaires du TEC. Les enjeux restent plutôt symboliques et politiques. Ça serait quand même difficile de dire à la population de Jodoigne que le gouvernement wallon n'est pas compétent pour fixer votre tarif et que c'est le gouvernement flamand qui désormais fixe votre tarif pour aller à Bruxelles. [...] dans la ville liégeoise, il y a ce qu'on appelle un Citypass<sup>8</sup> (On peut déjà utiliser la ligne flamande*

<sup>7</sup> Maas : *Mobility as a service en français « Mobilité comme service ».*

<sup>8</sup> CityPass est un titre intégré de transport public régional permettant d'emprunter n'importe quel transport public régional dans l'agglomération urbaine flamande-wallonne-Bruxelloise

*avec son citypass) mais, moins de 1% de Liégeois adhèrent à ce service, ils préfèrent leurs titres TEC. (Direction de l'AOT, communication personnelle, 14 avril, 2022).*

Encore une fois ici, l'on peut aisément comprendre l'influence de barrière linguistique et tous les enjeux politiques qui vont avec, sur la mobilité. Il se constate nette et clair que ce clivage réduit sensiblement la mobilité interrégionale.

## 5. Conclusion

Grâce à cette étude, nous avons constaté que dès 1991, les lignes de pénétration interrégionales étaient attribuées à une région lorsque pour un trajet donné, le plus de kilomètres étaient parcouru sur son territoire. A cet effet, des négociations ont été menées et des consensus ont été trouvés dans le cadre d'accords sur les lignes interrégionales. Nos enquêtes ont montré que l'offre interrégionale de transport a évolué, non pas conformément aux accords de coopération initiaux mais avec des décisions politiques, des contraintes budgétaires, de développement économique et social, et simplement selon les fréquentations des lignes, faisant que les lignes non ou à peine utilisées ont été supprimées.

En effet, maintenir une offre de transport nécessite un réel besoin de mobilité. En observant l'offre interrégionale de 1991 à 2022, on peut voir comment la relation entre les deux Régions ne s'est pas développée mais s'est affaiblie. Sur la plupart d'axes interrégionales, les flux demeurent très marginaux. La demande ne tenant que pour de motifs de rabattement vers le train permettant d'accéder notamment à la Région de Bruxelles-Capitale, ou parce que les communes, villes ou villages traversés (ou reliés) sont à facilités linguistiques. On a l'impression, hormis le phénomène de polarisation dans certains milieux, que si les communes, villes ou villages reliées n'étaient pas à facilités, il n'y aurait pas d'incitations interrégionales. D'autres lignes interrégionales sont le fruit du hasard car il est indispensable de passer sur le territoire de l'autre région notamment pour aller à Bruxelles ou accéder à un territoire enclavé mais appartenant à la région. Cette situation illustre bien la coupure sociologique entre la Flandre et la Wallonie, et montre à quel point la frontière linguistique et tous les enjeux politiques qui en découlent, agissent comme une barrière qui réduit les flux interrégionaux entre la Flandre et la Wallonie. Cependant, cette recherche s'est limité aux seuls trafics interrégionaux (par bus et Tram). Si nous observons spécifiquement des déplacements au niveau fédéral (réseau ferroviaire) nous constaterons qu'un grand nombre de déplacements inter-régionaux sont effectués. Par conséquent, les résultats sur les déplacements interrégionaux ne seraient pas aussi marginaux et résiduels tels quels.

**BIBLIOGRAPHIE**

1. Barone, S. (2008). Régionalisation des transports collectifs : La fabrication d'une réforme « consensuelle ». *Sociologie du travail*, 50(4), 471-488. <https://doi.org/10.4000/sdt.19844>
2. Bonfiglioli, C. (2020). Maintenir une homogénéité culturelle et linguistique : Mise en perspective diachronique des stratégies de découpages territoriaux de la périphérie flamande de Bruxelles-Capitale. *L'Espace Politique. Revue en ligne de géographie politique et de géopolitique*, 39, Article 39. <https://doi.org/10.4000/espacepolitique.7138>
3. De Lijn (2020), Rapport annuel, [https://static.delijn.be/Images/jaarverslag\\_tcm6-27487.pdf](https://static.delijn.be/Images/jaarverslag_tcm6-27487.pdf)
4. Desmaris, C. (2014). La régionalisation ferroviaire en Suisse : La performance sans la compétition. Un exemple pour la France ? *Politiques et Management public*, 31(2), 169. <https://doi.org/10.3166/pmp.31.169-191>
5. Gautier, A. (2004). Le rail belge s'ouvre à la concurrence. Peut-on tirer parti de l'expérience étrangère ? *Regards économiques*.
6. Ginsburgh, V., & Weber, S. (2007). La connaissance des langues en Belgique. *Reflète et perspectives de la vie économique*, 1, 31-43.
7. Goethals, C. (2015). L'opérateur de transport public à Bruxelles (STIB) et la Région de Bruxelles-Capitale : 25 ans de vie commune. <https://doi.org/10.13140/RG.2.1.4732.0803>
8. Groupe de la Mort Subite: W. De Lannoy, C. Kesteloot, P. Saey, E. Swyngedouw, C. Vandermotten (1990), "Les fractionnements sociaux de l'espace belge. Une géographie de la société belge", *Contradictions*, n058-59.
9. Leibfritz Willi. (2009). Fédéralisme budgétaire en Belgique : Défis principaux et réformes envisageables (OECD Economics Department Working Papers No 743; OECD Economics Department Working Papers, Vol. 743). <https://doi.org/10.1787/218553473765>
10. Poulain, M., & Foulon, M. (1998). Frontières linguistiques, migrations et distribution spatiale des noms de famille en Belgique. *Espace géographique*, 27(1), 53-62. <https://doi.org/10.3406/spgeo.1998.1123>
11. Quidort, M. (2005). La régionalisation ferroviaire en Allemagne. *Transports urbains*, 107(1), 25-29.
12. Statbel [En ligne]. Bruxelles (BEL) : Scribbr; 2012 [modifié le 16 Juin 2021 ; cité le 23 oct 2021]. Disponible : <https://statbel.fgov.be/fr/themes/population/structure-de-la-population>
13. TEC (2019), Rapport annuel, <http://rapportannuel.letec.be/2019/rapport/#mot-de-la-direction>
14. TEC (2021), Rapport annuel, <https://rapportannuel.letec.be/rapport/#mot-de-la-direction>
15. Tulkens, H. (2007). Le fédéralisme, la démocratie et la Belgique. *Reflète et perspectives de la vie économique*, 1, 65-73.
16. Vandermotten, C. (2016). Adéquations et inadéquations du découpage territorial aux contextes politiques et économiques. *EchoGéo*, 35, Article 35. <https://doi.org/10.4000/echogeo.14490>
17. Visscher, C. de, & Laborderie, V. (2013). Belgium between Federalism, Confederalism and Separatism. *Politique étrangère*, 4, 23-35.

**Sites internet consultés**

1. Accord de coopération entre la Région flamande et la Région wallonne concernant les transports réguliers interrégionaux <https://wallex.wallonie.be/contents/acts/5/5258/1.html?doc=2948&rev=2290-312>
2. Accord de coopération entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant le transport régulier, de et vers la Région de Bruxelles-Capitale <https://wallex.wallonie.be/de/contents/acts/3/3009/1.html?doc=2937>
3. Accord de coopération entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant les routes dépassant les limites d'une Région <https://tinyurl.com/2p8u8hrb>