



## Transport public wallon

Position paper **Inter-Environnement Wallonie** | Octobre 2017

### Position paper de la Fédération Inter-Environnement Wallonie

#### Considérant que :

- Les émissions polluantes issues du secteur du transport routier en Belgique provoquent chaque année la mort d'environ 2 400 personnes (en Wallonie, les transports ont émis 14,3 % des PM2.5 et 51 % des NOx – chiffres 2012).
- Les accidents routiers en Belgique ont engendré en 2015 plus de 15.000 victimes : 326 décédés et 15 164 blessés.
- Le secteur des transports est le premier secteur émetteur de GES en Wallonie (25% des émissions). La législation européenne (ESR) impose une réduction de l'ordre de 35 % d'ici à 2030 pour les secteurs non industriels. Pour respecter les engagements de Paris de rester sous la barre de 2 °C de réchauffement, cet objectif est insuffisant.
- A politique inchangée, le Bureau fédéral du Plan prévoit, pour 2030, une augmentation de 20 % des voyageurs par km et une diminution des parts modales des bus (englués dans la circulation).

Ces constats sont sans appel : un changement de paradigme au niveau de la mobilité wallonne est indispensable. Cela passe, d'une part, par une maîtrise de la demande de déplacements et, d'autre part, par une réduction de l'usage de la voiture auto-soliste au profit des solutions de mobilité générant moins d'impact sur l'environnement et plus efficaces tant d'un point de vue social qu'économique. Il s'agit davantage de penser les politiques publiques en termes d'amélioration de l'accessibilité aux biens et services pour les citoyens plutôt qu'en termes d'amélioration de la mobilité pouvant conduire à une croissance de celle-ci.



#### La Fédération Inter-Environnement Wallonie recommande

##### **Recommande au Gouvernement wallon de se fixer un objectif en termes de répartition des parts modales à atteindre**

IEW a élaboré un scénario d'évolution des parts modales pour atteindre en 2030 un système de mobilité des personnes qui soit climato-compatible, c'est-à-dire, qui réponde à l'objectif de réduire les émissions de GES du secteur du transport des personnes de 67,1 % entre 2014 et 2030<sup>1</sup>. Cela implique d'agir pour réduire de manière conséquente la demande de mobilité, et en même temps, de réduire la part de la voiture auto-soliste au profit d'autres modes de transport moins polluants (train, bus, co-voiturage, vélo, marche).

<sup>1</sup> Les hypothèses et la méthodologie suivie concernant ce scénario sont explicitées dans une note spécifique sur le sujet, disponible sur demande auprès d'IEW.

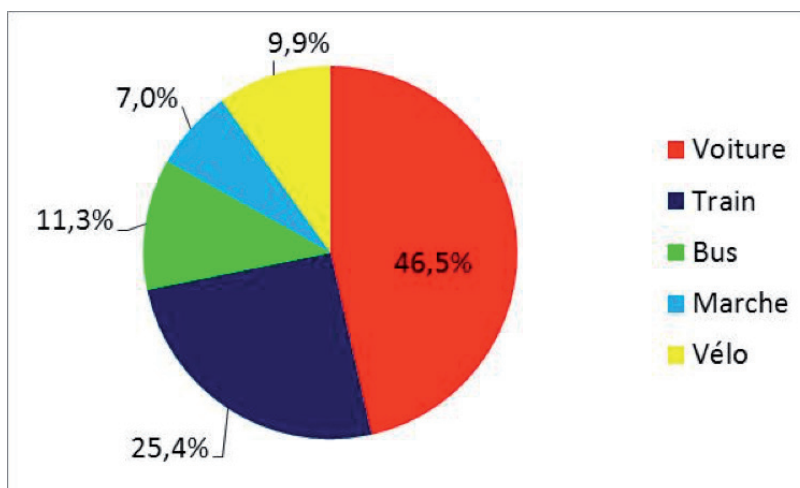


Figure:  
Parts modales en pourcentage du volume de transports en 2030 – Scénario COP21 réalisé par IEW<sup>1</sup>  
(l'augmentation du co-voiturage est intégrée en tablant sur un taux d'occupation des voitures de 1.5)

<sup>1</sup> Les hypothèses et la méthodologie suivie concernant ce scénario sont explicitées dans une note spécifique sur le sujet, disponible sur demande auprès d'IEW.

## Identifie comme enjeu pour le transport public wallon

De développer une offre de transport public attractive pour attirer de nombreux nouveaux utilisateurs (actuellement automobilistes) et rendre l'offre de services publics plus performante d'un point de vue social, environnemental et économique.

## Recommande comme leviers d'action

- Aménagement du territoire: recourir à un usage parcimonieux du sol et une localisation pertinente des services et activités pour rendre les alternatives (vélo, marche et transport public) beaucoup plus performantes et attractives grâce à une densité et une multifonctionnalité des espaces bâtis.
- Offre de transport public: faire évoluer l'offre de transport public wallon selon deux principes: d'une part, une meilleure complémentarité train-bus (intégration horaire des services et création de nœuds multimodaux), et, d'autre part, une hiérarchisation et une diversification des services de transport public wallon (distinction entre transport public régulier et transport public flexible).
- Gouvernance: face à la nécessité d'enclencher une vraie dynamique d'évolution de l'offre de transport public, attribuer au Gouvernement wallon et à son administration le rôle d'Autorité Organisatrice du Transport, chargée de définir la politique de desserte en transport public et de confier la concrétisation de celle-ci aux opérateurs, dont le TEC.
- Financement: adopter un moratoire sur les nouvelles infrastructures routières pour dégager les moyens nécessaires à l'aménagement (quasi systématique) de voiries prioritaires pour les bus en agglomération. A côté de la dotation d'exploitation pour le transport public régulier (contrat de service public TEC), une dotation pour le transport public flexible est prévue et affectée contractuellement pour l'organisation de solutions de déplacements complémentaires.

## Formule les propositions concrètes suivantes pour l'évolution de l'offre de transport public wallon

### 1) Organiser l'offre de transport public flexible

#### *Situation actuelle*

Aujourd'hui, à côté des initiatives de mobilité alternatives en milieu rural (taxis sociaux, centrales des moins mobiles, transport PMR, etc. souvent rassemblés sous l'acronyme IMRA), qui sont parfois coordonnés au sein d'une centrale de mobilité (3 projets pilote en Wallonie), il existe d'autres services de transport complémentaires aux lignes régulières qui sont orga-

nisés et/ou financés par le TEC. Il s'agit des 25 services Proxibus présents dans les communes wallonnes partenaires, et des 8 services Flexitec, du service Taxitec, et du service Telbus uniquement présents sur la zone du TEC Namur-Luxembourg.

A l'heure actuelle, une disparité territoriale et un financement non pérenne caractérisent ces offres de déplacement complémentaires.

### *Proposition concrète*

Pour répondre à des enjeux sociaux, sans soutenir l'éparpillement de l'habitat, **les pouvoirs publics sont chargés d'organiser, structurer et financer une offre de transport public** qui puisse permettre aux citoyens résidents dans des zones moins densément peuplées et n'ayant pas accès à des solutions de déplacement individuelles ou privées (marche, vélo, voiture partagée, co-voiturage, voiture personnelle) d'avoir accès aux biens et services fondamentaux.

Ces services de transport flexible, type transport à la demande (TAD), permettent aux citoyens d'avoir accès au centre communal le plus proche ou au réseau de transport public régulier, à un coût abordable pour le citoyen et pour les pouvoirs publics.

➔ **La Région wallonne en tant qu'autorité organisatrice du transport prévoit le cadre et le financement du transport public flexible, en partenariat étroit avec les pouvoirs locaux.**

Confier ces services à d'autres opérateurs (locaux, publics ou privés) que le TEC permet à ce dernier de se concentrer sur sa mission fondamentale : restructurer son réseau afin d'exploiter une offre de transport public régulier attractive.

## 2) Restructurer l'offre de transport public régulier afin d'attirer d'autres publics

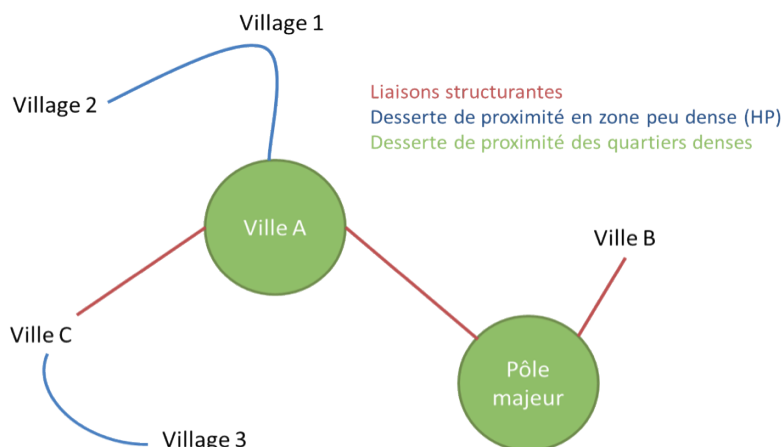
### *Situation actuelle*

Aujourd'hui, la majorité des utilisateurs de l'offre TEC est constituée du public scolaire et étudiant. A côté de la demande domicile-école (qui doit continuer à être rencontrée), il existe d'autres segments auquel l'offre actuelle ne répond pas

### *Proposition concrète*

➔ **L'offre de transport public régulier est adaptée pour former un réseau hiérarchisé dans lequel se distinguent des liaisons structurantes et des services de proximité.**

L'offre de transport public devient attractive en proposant des **liaisons de type bus à haut niveau de service** (BHNS - avec fréquence et vitesse commerciale élevées) entre les pôles d'habitats et d'emplois, une **desserte de proximité** adaptée au segment scolaire et une **desserte fine** (amplitude élargie) en zones denses là où se concentrent lieux d'achats et de loisirs.



Cette restructuration de l'offre de transport public peut se réaliser en s'appuyant sur l'offre de transport public flexible qui sera alors présente partout en Wallonie pour les segments à faibles flux, permettant ainsi d'affecter les moyens du transport public régulier (bus et tram) où ils sont les plus pertinents.

### **Préconise comme outils de mise en œuvre**

- Une vision mobilité: une note d'orientations stratégiques approuvée par le Gouvernement wallon qui arrête des objectifs (parts modales) et définit les axes et priorités d'actions
- Un cadre décretal: la révision du cadre décretal organisant la fusion des sociétés du Groupe TEC est une occasion immanquable pour clarifier les rôles et missions des acteurs de la mobilité en Wallonie (Gouvernement wallon, Service public de Wallonie, Groupe TEC, pouvoirs locaux). Le dispositif du décret institue le Gouvernement wallon et son Administration comme Autorité Organisatrice du Transport en précisant leurs missions respectives, détermine la structure et le fonctionnement de l'opérateur TEC ainsi que sa mission principale d'exploitation de l'offre de transport public régulier, et aussi prévoit le cadre adéquat à la mise en place d'une offre de transport public flexible sur l'ensemble du territoire wallon en précisant le rôle que peuvent y jouer les pouvoirs locaux.
- Un plan d'actions: le Schéma Régional de Mobilité (SRM) est révisé et adopté. Il précise pour le transport public wallon la politique de desserte souhaitée en arrêtant les principes qui serviront de guides pour restructurer l'offre de transport public régulier et en définissant les balises de fonctionnement de l'offre de transport public flexible.
- Des contrats de service public: la concrétisation de l'offre de transport public doit être confiée à des opérateurs. L'exploitation de l'offre de transport public régulier est confiée au TEC à travers un contrat de service public reprenant des objectifs précis en matière d'adaptation du réseau (ex. 10 %/an) et de qualité du service (ponctualité). Des indicateurs définis dans le CSP permettent de lier l'évolution de la dotation d'exploitation à l'évolution quantitative et qualitative de l'offre. L'exploitation de l'offre de transport public flexible est confiée à travers des contrats de services publics à des opérateurs publics ou privés, à une échelle plus locale et en partenariat étroit avec les pouvoirs locaux.

Contact: **Juliette Walckiers** - Chargée de mission Mobilité  
j.walckiers@iew.be - 081 390 766