



# Mise en place d'un système intégré de transport public de personnes en Wallonie

***Mobilité et plateforme multimodale / 2021***  
Intégration des services et équipements

# Plan

1. Rappel du contexte
2. Evolution de l'offre de transport public régionale
3. Développement de solutions flexibles de mobilité locale
4. Création de nœuds intermodaux et mobipôles de transport collectif (TC)
5. Conclusion

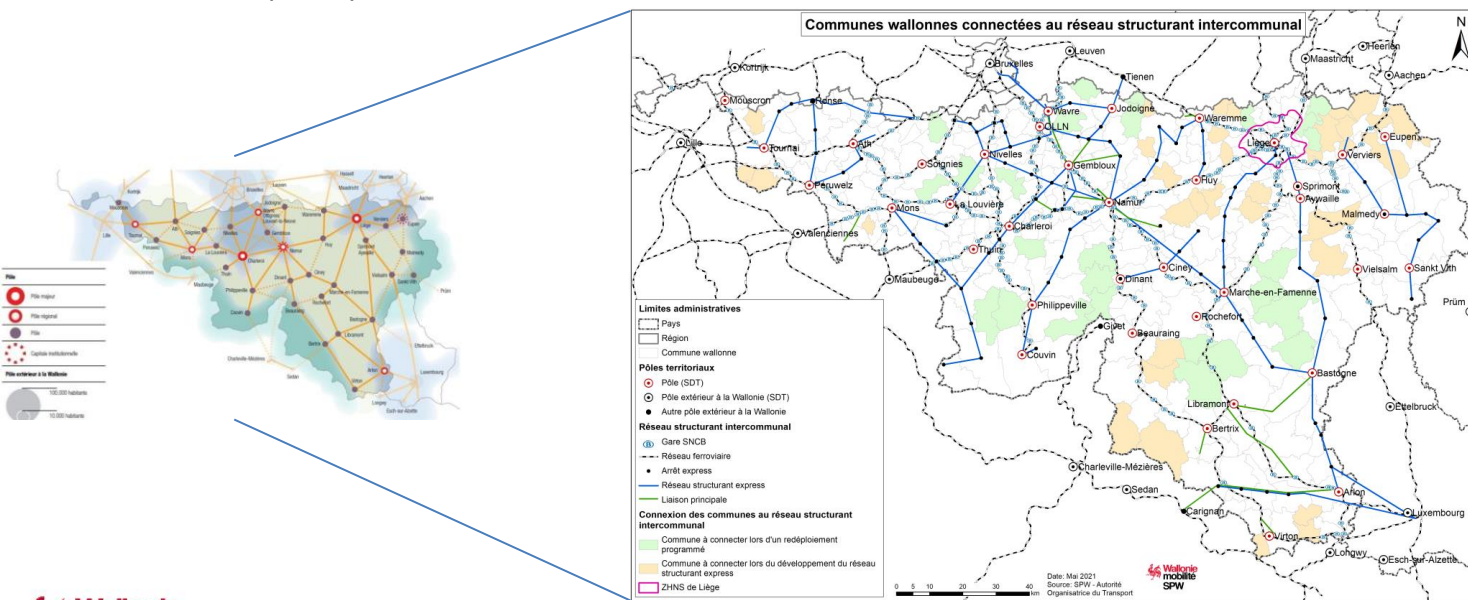
# 1. Rappel du contexte



- La **Stratégie Régionale de Mobilité (FAST 2030)** priorise 35 chantiers en matière d'offre, de demande et de gouvernance pour doubler la part modale des modes alternatifs à la voiture individuelle (vers les mode actifs et collectifs, de 17% à 35% d'ici 2030).
- La **Déclaration de Politique Régionale 2019-2024** confirme cette Stratégie et ambitionne de plus amples efforts, en faveur du climat notamment (-55% de gaz à effet de serre d'ici 2030).

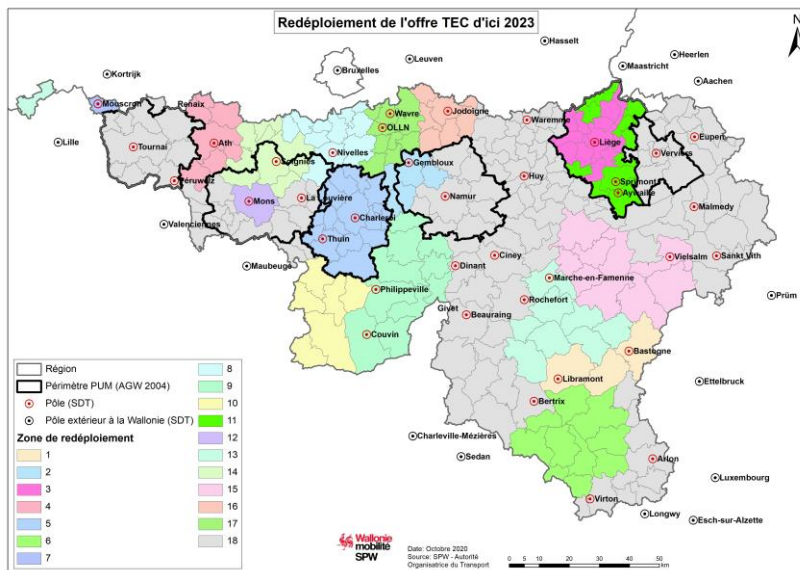
## 2. Evolution de l'offre de transport public

- Le **développement d'un réseau structurant intercommunal Express** en complément du réseau ferroviaire et des réseaux urbains, s'appuie sur la vision territoriale de la Région. Ce réseau structurant intercommunal sera complété par de nouvelles liaisons afin de couvrir l'ensemble du territoire wallon à l'horizon 2030.



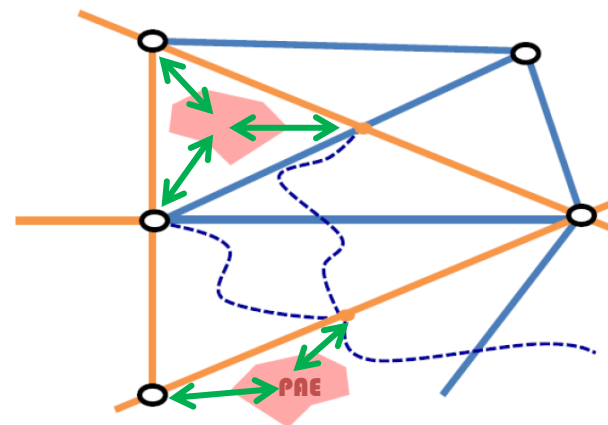
## 2. Evolution de l'offre de transport public

- Le **redéploiement progressif de l'actuel réseau TEC** (urbain et intercommunal) vers un réseau hiérarchisé et attractif, principalement en termes de vitesses commerciales des lignes structurantes.  
Ces redéploiements de l'offre sont mis à l'étude par l'Autorité Organisatrice du Transport, avec un objectif régional de redéployer 50% de l'offre kilométrique au sein des différents bassins de mobilité d'ici 2023.



## Hierarchisation visée lors des redéploiements de l'offre

Type de réseau	Niveau	Caractéristiques principales
Réseau intercommunal	Structurant ferroviaire	Sur réseau ferroviaire ; Capacitaire ; Cadencé InterCity (IC) / heures de pointe (P) / desserte fine (L) / Suburbain (S)
	Structurant Express	Sur voiries régionales ; Rapide (min 35 km/h) ; Confortable ; Principe de 1 arrêt par commune et par ZAE/PAE ; Cadencé
	Structurant principal	Sur voiries régionales ; Nombre d'arrêts plus élevés (1 par localité) ; Cadencé
	Tram - BHNS	Rapide (min. 20 km/h) ; Direct ; Capacitaire ; Fréquent et fiable
Réseaux urbains	Structurant principal	Rapide (min. 20 km/h) ; Direct ; Fréquent
	Secondaire	Réseau de desserte complémentaire de proximité
Mobilité locale	Liaisons secondaires	Sur voiries communales ; Desserte fine
	Services de mobilité locale flexibles	En rabattement/complémentaire au réseaux intercommunal et urbain
Réseau scolaire	Lignes régulières	De 1 à 2 A/R en heures de pointe par jour scolaire
	Transport scolaire	Circuits de carence <sup>1</sup>



<sup>1</sup> étude en cours

# 3. Développement de solutions flexibles de mobilité locale

## Objectifs régionaux

1. Développer significativement et adéquatement **l'offre de solutions flexibles** de mobilité locale à travers l'ensemble du territoire wallon.
2. Contribuer à la mise en place en Wallonie d'un **système de transport public intégré**, depuis le plus structurant (réseau ferroviaire national) au plus flexible (mobilité locale), en passant par le réseau régional hiérarchisé de transport public régulier.

## Objectifs (supra)locaux



Les services flexibles de mobilité à l'échelle (supra)locale doivent permettre :

1. le **rabattement** vers les réseaux structurants à l'échelle régional (ferroviaire et Express) et à l'échelle des agglomérations urbaines (ferré et à haut niveau de service) ;
2. une offre de mobilité **en complémentarité** avec les réseaux de transport public régulier :
  - dans des zones géographiques non-desservies ;
  - dans des plages horaires non-desservies (heures creuses, soirée, nuit, week-end, ...).

Ces éléments sont pré-identifiés dans le cadre des Plans Régionaux de Transport Public successifs.

### 3. Développement de solutions flexibles de mobilité locale

Ces services pourraient être classés dans les 5 catégories suivantes :

- catégorie 1 : transport collectif local motorisé de plus de 9 places (e.a. minibus à la demande, minibus local, ...) ;
- catégorie 2 : transport collectif local motorisé de moins de 9 places (e.a. taxi collectif, navette à la demande, ...) ;
- catégorie 3 : transports individuels partagés en mode collaboratif ou organisés (e.a. réseau de voitures partagées, système de co-voiturage ...) ;
- catégorie 4 : solutions de mobilité active individuelles avec engin léger partagées (e.a. système de vélos/trottinettes en libre-service (stations fixes) ou en free-floating, électriques ou non, ...) ;
- catégorie 5 : autres solutions innovantes.





### 3. Développement de solutions flexibles de mobilité locale

Budget régional affecté par territoire couvert, selon 3 paramètres :

- Par habitant (avec discrimination positive pour les communes rurales)
- Par emploi (pour les pôles économiques majeurs)
- Par visiteur (pour certains pôles touristiques)



Réparti en concertation avec les acteurs locaux selon le mix de catégories de service défini (pour le territoire couvert)

Ambition budgétaire régionale (additionnelle) :

**3 MEUR/an (d'ici 2024) et 10 MEUR/an (d'ici 2028)**

→ évolution en lien avec **le redéploiement progressif** effectif des réseaux de services réguliers, en visant 2,5 % du financement régional du transport public

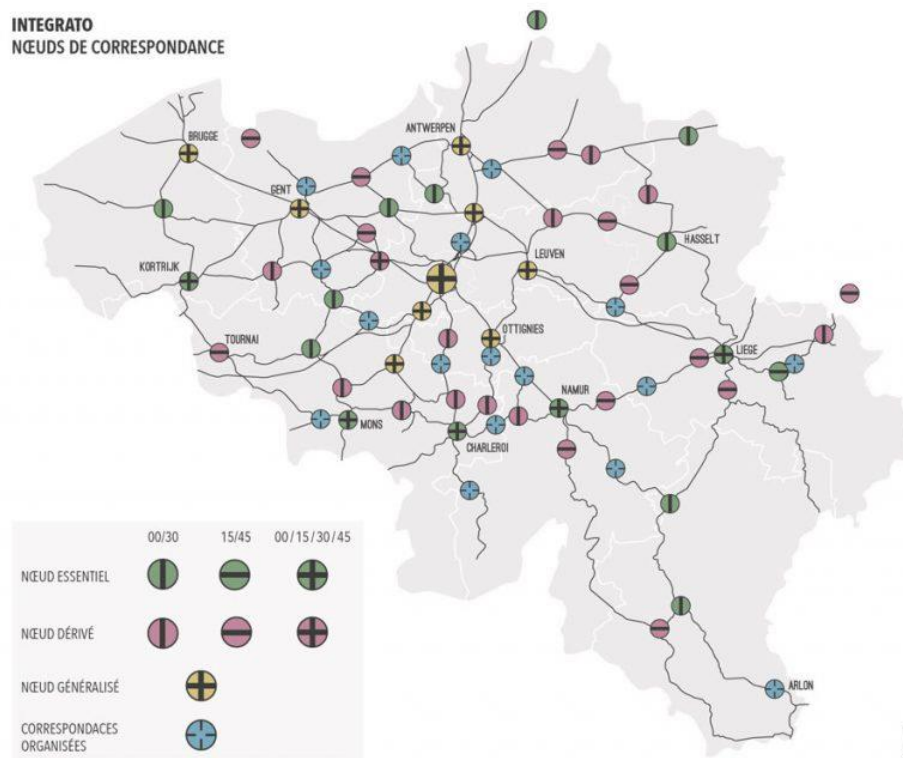
### 3. Développement de solutions flexibles de mobilité locale

	2021	2022	2024	2028
Offre de service régulier	93 Mkm	98 Mkm	102 Mkm (50% intégrée SRM)	108 Mkm (100% intégrée SRM)
<i>Compensation régionale pour l'offre de service régulier (hors frais de fonctionnement OTW)</i>	312 MEUR	328 MEUR	342 MEUR	362 MEUR
<i>Financement régional additionnel pour l'offre flexible de mobilité locale en rabatement et en complémentarité de l'offre de SR (hors financement coordination régionale)</i>	0.25 MEUR	1 MEUR	3 MEUR	10 MEUR
<i>Territoires progressivement couverts par une offre flexible de mobilité locale</i>	<i>quelques projets (en cours et pilotes)</i>	<i>+ zones redéployées autour de Gembloux, Libramont/Bastogne, ....</i>	<i>17 zones pluricommunales redéployées</i>	<i>100% des communes wallonnes</i>

# 4. Création de nœuds intermodaux et mobipôles TC

## Niveau 1 – Nœuds Integrato

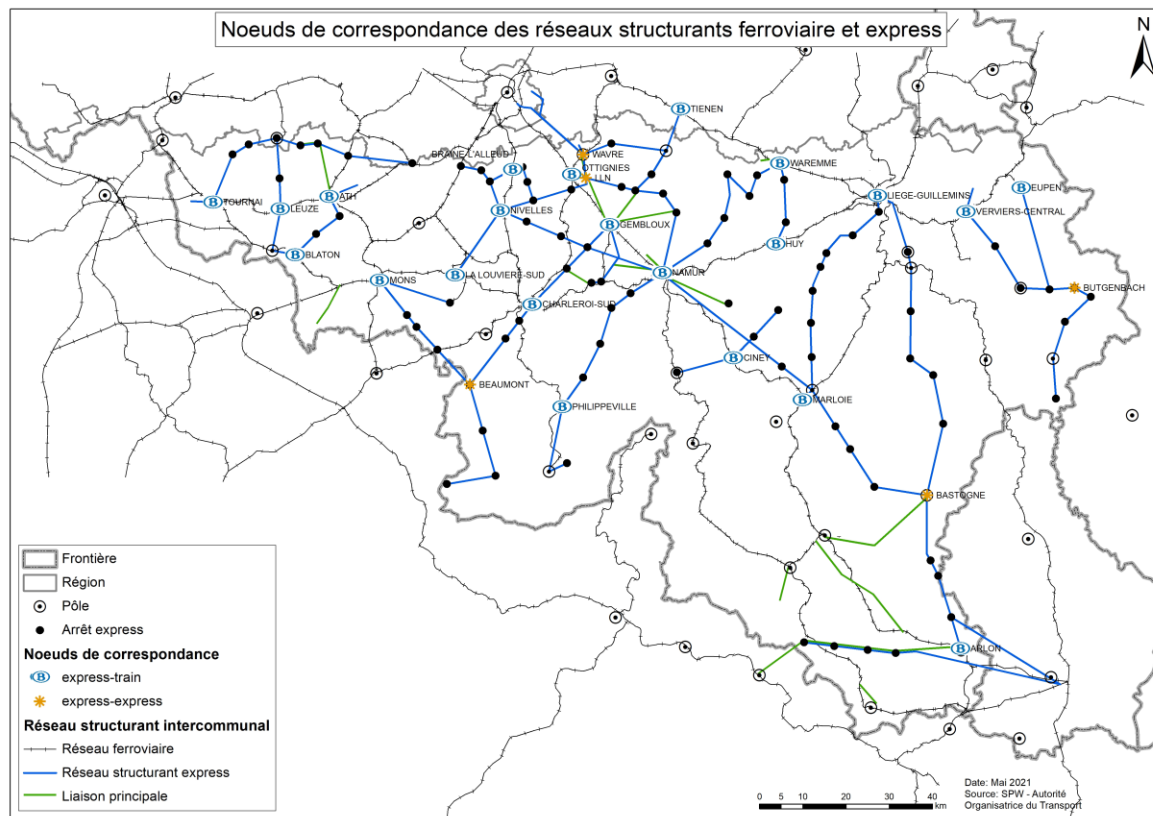
INTEGRATO  
NŒUDS DE CORRESPONDANCE



 © 18.09.2019

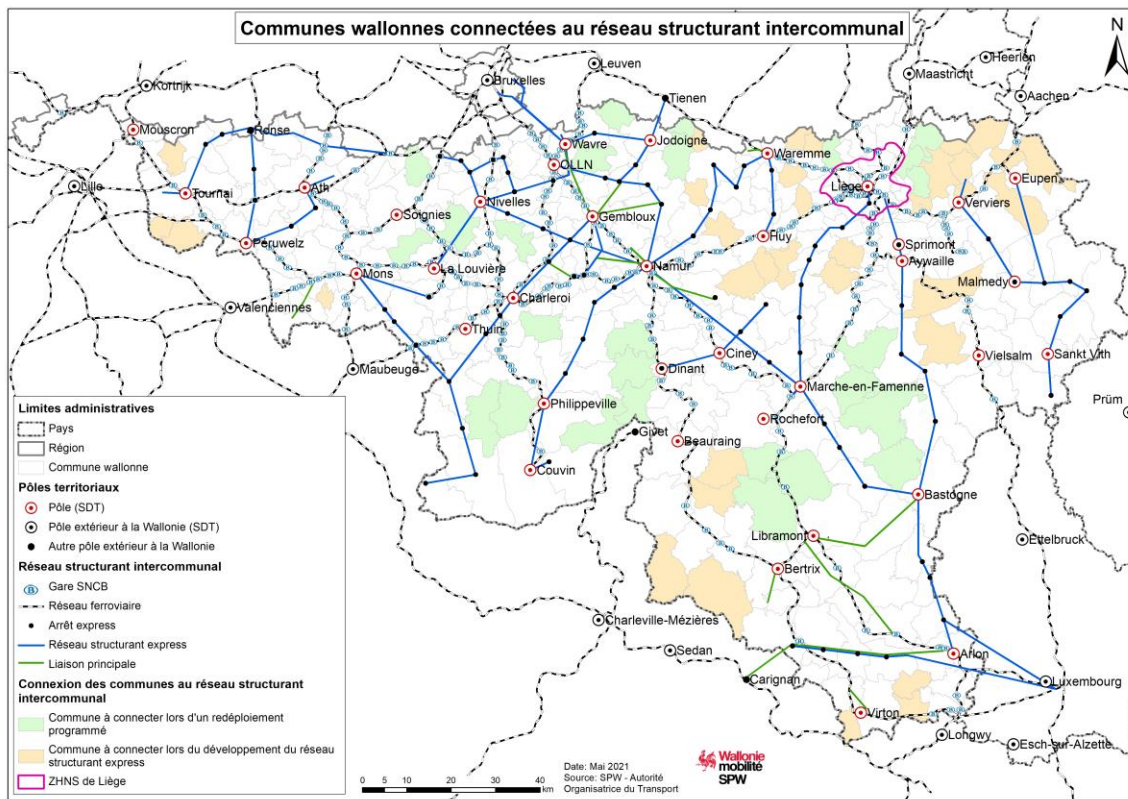
[www.integrato.be](http://www.integrato.be)

## 4. Création de nœuds intermodaux et mobipôles TC Niveau 2 - autres mobipôles régionaux de correspondance



## 4. Création de nœuds intermodaux et mobipôles TC

### Niveau 3 - autres mobipôles locaux de connexion vers le TC



## 5. Conclusion

A l'ensemble de ces nœuds (niveau 1 / 2 / 3),

1. une offre de transport public plus qualitative et plus fiable :

- Participation active aux Organes de Consultation des Bassins de Mobilité, pour **le développement et le redéploiement** des réseaux de transport public (acteurs régionaux et locaux)



2. une offre de solutions first/last mile conséquente et adéquate :

< 1 km → marche à pied

< 2 km → micromobilité

< 5 km → vélo (électrique)

> 5 km → véhicule motorisé

- Organisation régionale des **services** de mobilité flexible
- Pilotage local (avec soutien régional) pour des **cheminements** sécurisés



# Merci pour votre attention

**Autorité Organisatrice du Transport**

Boulevard du Nord 8

5000 Namur

[transportpublic.mobilite@spw.wallonie.be](mailto:transportpublic.mobilite@spw.wallonie.be)