

Les transports en commun et les communes

Les transports en commun constituent un outil essentiel pour le développement d'une politique intégrée de gestion de la mobilité à l'échelle de la commune. Il s'agit d'un enjeu de plus en plus important pour permettre, en milieu urbain, de trouver une solution aux problèmes de congestion ou de stationnement et, en milieu rural, d'offrir une accessibilité aisée aux services et au territoire.

Le transport de personnes est une activité soumise à autorisation et la mise en place d'un service de transport est soumise à des conditions d'exploitation. La commune peut ainsi développer des services de transport ponctuellement et sous certaines conditions, ou développer des services de transport régulier, en collaboration avec les TEC.

Les services des TEC constituent cependant l'offre de transport en commun de base, complémentairement à l'offre de la SNCB.

La commune dispose, par ailleurs, de compétences importantes quant à l'autorisation et à la définition de conditions complémentaires d'exploitation des services de taxis.

1. L'Autorité organisatrice des transports (AOT) et l'Opérateur de transport de Wallonie (OTW)

En mars 2018, un décret relatif au service de transport public de personnes a largement modifié le système wallon du transport en commun et mis en place une nouvelle gouvernance de celui-ci pour davantage d'efficacité et de pertinence. Aujourd'hui, on n'en mesure pas encore tous les effets.

Avec cette réforme, est créé un **Opérateur de transport de Wallonie (OTW)**. Celui-ci reprend les droits des cinq sociétés d'exploitation TEC (TEC Brabant wallon, TEC Charleroi, TEC Hainaut, TEC Liège-Verviers et TEC Namur-Luxembourg) et de l'ancienne SRWT. Toutefois, les TEC restent la marque commerciale du Groupe. L'OTW a pour missions l'étude, la promotion, l'établissement et l'exploitation des services de transport public des personnes et est chargé d'opérationnaliser les services réguliers de transport en commun.

Une **Autorité organisatrice de transport (AOT)** est instituée. Elle est intégrée au Service public de Wallonie et a entre autres pour mission de traduire la vision du Gouvernement en une politique d'accessibilité au territoire et en objectifs opérationnels, et d'assurer la concertation avec les parties prenantes locales, régionales et fédérales en vue de mettre en œuvre la politique d'accessibilité. Le décret lui confie donc une mission d'organisation, de régulation et de surveillance du transport en commun wallon.

La notion de **bassin de mobilité** est introduite dans l'arrêté du Gouvernement wallon afin de tenir compte des particularités locales. Il est décrit de la manière suivante : « une circonscription géographique comprenant plusieurs territoires communaux résultant de l'existence d'un ou de plusieurs pôles d'attraction vers lesquels les habitants du bassin se déplacent quotidiennement, étant entendu que les déplacements internes au bassin de mobilité sont plus importants que les déplacements vers ou depuis l'extérieur de ce même bassin ». Ce concept est important car il devrait orienter la réflexion et les décisions en matière de desserte et de liaisons existantes et à créer.

À titre d'information, les TEC parcourent chaque année près de 120 millions de kilomètres pour transporter plus de 155 millions de voyageurs, qui embarquent depuis l'un des 16.707 arrêts implantés sur tout le territoire de la Région wallonne.

A. Le rôle des communes

Les communes détiennent des actions qui leur confèrent uniquement le droit de nommer un représentant à l'organe de consultation des bassins de mobilité, visé à l'article 1^{er} bis, 8° du décret. En effet, chaque commune wallonne détient une action de « catégorie B » qui lui a été attribuée en échange de ses participations dans le capital des anciennes sociétés d'exploitation.

Pour chaque bassin de mobilité, il est créé un organe de consultation chargé d'émettre, sur initiative propre ou à la demande de l'autorité organisatrice du transport, des recommandations concernant les modalités locales de traduction des orientations stratégiques, définies préalablement par l'autorité organisatrice du transport, compte tenu du contexte de l'offre, des besoins et du budget, et concernant tout autre mode de transport. Chaque organe de consultation de bassin de mobilité se réunit deux fois par an, à l'initiative de l'autorité organisatrice du transport et chaque commune y est utilement représentée.

B. Le contrat de service public entre la Wallonie et l'OTW 2019-2023

Ce contrat s'inscrit dans le cadre des priorités et des orientations globales poursuivies par le Gouvernement wallon exprimées dans la Vision FAST et dans la Stratégie régionale de mobilité. En effet, celui-ci a décidé de développer un **système de mobilité global**, dans lequel la part du transport collectif doit s'accroître fortement et passer de 4 à 10 % en 2030. L'objectif est d'augmenter la part modale du transport collectif de 1 % (soit passer de 4 à 5 % de part modale) sur la durée de ce contrat-ci.

L'AOT établit les projets de Plans régionaux de transport public en capitalisant sur l'expertise de l'OTW et d'autres parties prenantes, comprenant notamment les lignes, les itinéraires, les horaires et les arrêts. Elle met en œuvre les concertations des OCBM sur base de ces plans. Ensuite elle doit les officialiser et les décliner par bassin de mobilité.

Le contrat insiste sur « l'agilité » de l'offre qu'il définit comme la « capacité à planifier et à mettre en exploitation les modifications de l'offre endéans des délais adéquats ». On peut donc en déduire que le futur réseau devra être souple et évolutif, en permanence attentif à sa capacité de rencontrer les besoins et de répondre aux objectifs de base.

Ces Plans régionaux de transport figurent **les lignes structurantes** envisagées pour relier les pôles d'attraction en desservant tous les futurs mobipôles. Ce concept désigne un lieu physique qui sera donc relié au réseau structurant de transport en commun (bus, tram, train), où sera proposée une offre de transport diversifiée et vers laquelle convergeront des infrastructures de mobilité qualitatives et performantes. Selon les cas, il s'agira d'un parking de covoiturage, de voitures partagées, de stations de rechargement des véhicules (voiture, vélo...), d'abris vélo sécurisés, de locations de vélo, un lieu d'attente protégé et éclairé, voire des espaces de coworking, etc. La localisation des futurs mobipôles devra être déterminée « en lien avec les attentes des communes et sur base de l'objectivation de la demande de mobilité.

C. Les partenariats avec les communes

Des partenariats entre les communes et les TEC permettent de développer les services publics de transport et de proposer de nouveaux services de mobilité à la population.

La mise en place d'un **bus local** ou **proxibus** constitue l'exemple de partenariat en matière de transport de personnes. Il permet aux communes de développer un service sur mesure correspondant aux besoins de sa population (transport vers le marché ou les services communaux, rabattement vers la gare, etc.). Classiquement, le partenariat est le suivant : la commune prend en

charge le coût du chauffeur, le TEC met à la disposition de la commune le bus et une formation pour le chauffeur. Les autres frais (entretiens, carburants, etc.) sont répartis entre les partenaires.

Un autre exemple concerne l'installation des **abribus**. Le confort, la propreté et la protection contre les intempéries sont, pour les usagers des TEC, un des critères d'appréciation les plus importants, avec la ponctualité et la rapidité du voyage. L'initiative du placement ou du remplacement des abris pour voyageurs incombe aux communes. Le placement, par l'intermédiaire de l'OTW, d'abris de type standard est subsidié à 80 % par l'OTW. Une convention met à charge de la commune, en contrepartie du subside de 80 % du coût de l'abri, la mise à disposition gratuite du terrain nécessaire, le nettoyage et l'entretien (réparations éventuelles), la vidange régulière de la poubelle. Dans le cas d'un remplacement, l'enlèvement de l'abri existant doit être effectué par la commune (propriétaire).

D'autres types de partenariats importants peuvent encore être noués, notamment pour ce qui concerne les aménagements aux abords des gares, le respect des règles de stationnement sur les aires d'arrêts de bus, l'organisation de transport pour des événements ponctuels, etc.

2. Les services de taxis

La réglementation relative aux services de taxis est régie par le décret du 18 octobre 2007 et ses arrêtés du 3 juin 2009.

Le collège communal est compétent pour délivrer, suspendre et retirer les autorisations d'exploiter un service de taxis sur le territoire de la commune. Une enquête préalable relative aux garanties morales, à la qualification et à la solvabilité du requérant doit être réalisée par la commune. La décision du collège d'autoriser le requérant à exploiter un service de taxis sera soumise à une tutelle d'approbation exercée par le Gouvernement wallon. Les décisions de refus d'autorisation, de retrait ou de suspension peuvent faire l'objet d'un recours au Gouvernement.

Le conseil communal est compétent pour compléter, par l'adoption d'un règlement communal, les conditions minimales d'exploitation établies par la réglementation régionale.

Références utiles

- Décret du 29 mars 2018 réformant la gouvernance au sein de la Société régionale wallonne du transport et modifiant le décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne (*M.B.* du 16/04/2018).
- Arrêté du Gouvernement wallon du 5 juillet 2018 portant approbation de la fusion des sociétés du Groupe TEC et des statuts modifiés et coordonnés de l'Opérateur de Transport de Wallonie (*M.B.* du 07/08/2018).
- Contrat de gestion 2019-2023 : <http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/politiques%20de%20mobilite%20public/transport%20public/contrat-service-public-otw-2019-2023.pdf>

