

---

# PARLEMENT WALLON

SESSION 2010-2011

---

18 JANVIER 2011

---

**Rapports d'activités et financier de la Société Régionale Wallonne  
du Transport pour l'exercice 2009 \***

**Rapport annuel 2009  
de la société TEC Brabant wallon \***

**Rapports annuels des sociétés du groupe TEC  
Namur-Luxembourg, Liège-Verviers, Hainaut et Charleroi \***

## **RAPPORT**

présenté au nom de la Commission de l'environnement,  
de l'aménagement du territoire et de la mobilité

par

M. Senesael

---

\* Voir CRIC (2010-2011) – N° 77.

Mesdames,

Messieurs,

Votre Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de la mobilité s'est réunie en séance publique le 18 janvier 2011 afin de procéder à l'examen des rapports d'activités et financier de la Société Régionale Wallonne du Transport pour l'exercice 2009, du rapport annuel 2009 de la société TEC Brabant wallon, ainsi que des rapports annuels des sociétés du groupe TEC Namur-Luxembourg, Liège-Verviers, Hainaut et Charleroi <sup>(1)</sup>.

---

<sup>(1)</sup> *Ont participé à la réunion* : MM. Bayet, Binon, Bolland, Borsus, Mmes Cassart-Mailleux, Cornet, Cremasco, de Coster-Bauchau, M. de Lamotte (Président), MM. Desgain, Di Antonio, Dodrimont, Mme Gonzalez Moyano, MM. Jamar, Langendries, Lenzini, Maene, Mottard, M. Senesael (Rapporteur), Mmes Simonis, Trotta, Zrihen.

*A assisté à la réunion* : M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité.

## I. ÉCHANGE DE VUES

**M. le Président** déclare qu'il a attendu pour inscrire ce point à l'ordre du jour que tous les TEC aient rentré leurs rapports d'activités, ce qui est arrivé au mois de novembre.

Les rapports d'activités examinés dataient de 2009. Chaque membre effectif et suppléant de la commission a reçu par courriel ces documents à l'examen et il n'y aura pas de présentation.

Au cours de la présente commission, des questions et interpellations sont inscrites sur le sujet, c'est déjà une manière d'examiner les rapports d'activités des TEC et de la SRWT.

Les rapports d'activités et financier de la SRWT et les rapports d'activités des cinq TEC seront examinés conjointement.

**Mme de Coster-Bauchau** souligne que les rapports soumis à l'examen concernent l'année 2009 –, c'est un peu les «figues après Pâques» parce qu'aujourd'hui, la situation en 2011 est fortement différente de celle de 2009, particulièrement au niveau financier. On sait déjà que le budget de l'année 2011 viole les contrats de gestion de chacun des TEC puisqu'il ne va pas honorer la croissance de la dotation régionale qui avait été prévue, c'est-à-dire l'inflation + 1 %.

Or, cette augmentation est bien inscrite dans les contrats de gestion. On se retrouve donc dans une situation financière assez négative pour l'ensemble des différents TEC.

D'autre part, les nouveaux contrats de gestion auraient dû être opérationnels au 1<sup>er</sup> janvier 2011, ils ne le sont toujours pas. M. le Ministre avait annoncé que très rapidement, on allait y travailler.

L'oratrice intervient sur trois points relatifs à la croissance. Les chiffres sont bons en termes de nombre de passagers et, depuis une dizaine d'années, une croissance significative est observée, mais une question se pose: les chiffres des recettes augmentent également, mais pas de la même façon. Or, si on suit la croissance du nombre de passagers par rapport à la croissance des recettes, on a un différentiel. Les recettes augmentent de 5,57 % contre 8,24 % pour les usagers. Il y a lieu de se demander pourquoi.

Il y a certes une gratuité pour certains usagers, mais n'y a-t-il pas d'autres raisons pour lesquelles la croissance des recettes est inférieure à la croissance du trafic ?

L'année 2009 enregistre une croissance dans les investissements, particulièrement dans le parc des autobus du groupe TEC. Or, on est en stagnation depuis de nombreuses années. Cette donnée est donc plutôt une bonne nouvelle dont il est permis de se réjouir.

Par contre, il y a lieu de s'interroger sur la situation dans les années à venir, déjà en 2010 et particulièrement en 2011, connaissant la raison financière évoquée précédemment. Que va faire le groupe TEC si la croissance en termes d'investissements ne suit pas après cette période de 2009 ?

Par exemple, le tram à Liège a fait l'objet de belles promesses et, plusieurs fois, les commissaires se sont exprimés, et ils s'exprimeront encore certainement à l'avenir. Il convient de s'interroger sur le sort de cet investissement qui devait relancer la Wallonie en 2008.

De nouvelles lignes avaient été annoncées en 2009. On épingle six nouvelles lignes – ce qui n'est pas beaucoup par rapport aux annonces, d'abord du précédent gouvernement, puis de M. le Ministre Henry – visaient à stimuler la mobilité transrégionale. Aujourd'hui, le gouvernement est moins triomphant à ce niveau-là.

Dernier élément, le service minimum qui devait être mis en place par le prédécesseur de M. le Ministre est toujours attendu avec impatience.

M. le Ministre, en tant que Ministre Écolo, a souhaité promouvoir largement la mobilité lente. Il a écrit à toutes les communes en parlant d'un noyau urbain et il souhaitait qu'en moins de 15 minutes à pied, ou 20 minutes à vélo, on puisse rejoindre les noyaux urbains, mais qu'en est-il du transport en commun ? En observant la manière dont aujourd'hui on diminue les moyens financiers du TEC, on peut conclure qu'on ne lui donne pas les moyens de répondre à l'objectif d'amélioration du transport en commun.

L'oratrice se pose des questions parce qu'elle ne sent pas qu'on prend à bras le corps la problématique des transports en commun, alors que sur le terrain la demande est soutenue puisqu'on constate une croissance de leur utilisation.

Enfin, l'oratrice insiste sur deux points :

– le refinancement des TEC.

Mme de Coster-Bauchau insiste auprès de M. le Ministre pour qu'il mette tout en œuvre pour atteindre les objectifs qui, normalement, doivent être les siens et qui correspondent aux ambitions qu'il doit avoir;

– les nouveaux contrats de gestion.

Les nouveaux contrats de gestion doivent rapidement être mis en œuvre parce qu'aujourd'hui, on se trouve presque dans une situation où on gère sur base de douzièmes provisionnels, puisqu'ils devaient être adoptés pour le 1<sup>er</sup> janvier.

Si, dans le secteur privé, on se trouvait sans conseil d'administration, sans comité de direction, la gestion d'une société serait bien difficile. La commissaire s'étonne que les contrats de gestion, qui sont vraiment les lignes directrices par lesquelles on oriente les poli-

tiques de mobilité, ne soient toujours pas opérationnels, comme ils auraient dû l'être depuis le 1<sup>er</sup> janvier.

Monsieur le Ministre, pourrait-il justifier le temps mis pour l'élaboration des contrats de gestion et préciser s'il faudra attendre ceux-ci encore longtemps ?

**M. Senesael** relève en préambule que lors de l'examen du rapport de la SWDE, on avait posé la question de savoir s'il n'était pas opportun qu'un des auteurs du rapport puisse le présenter. La même remarque peut être formulée à l'occasion de l'examen des rapports de la SRWT et des TEC.

**M. le Président** répond qu'il a effectivement essayé que des représentants de la SRWT soient présents en commission, mais des contraintes d'agenda rendaient leur présence impossible. Cela n'a pas été oublié. On a essayé, mais en vain; ce sera pour une prochaine fois.

**M. Senesael** souligne qu'un débat aura lieu sur base d'interpellations et de questions orales sur la situation financière actuelle de la SRWT et des TEC, qui est beaucoup plus préoccupante. Le présent échange de vues porte sur le rapport d'activités de l'année 2009 pour lequel l'orateur attire l'attention sur trois éléments qui lui semblent en tout cas positifs.

D'abord, le renforcement du dialogue social a pu être enregistré durant cette année 2009. C'est un élément important pour éviter les dérives et les grèves connues précédemment.

Deuxièmement, toute la politique qui a été menée pour la diminution des actes d'incivilité et de vandalisme était également une des priorités qui avait été mentionnée par les différents TEC à l'époque. Un suivi positif a été réservé à cette problématique.

Troisièmement, l'adaptation du réseau, en fonction de l'évolution de la clientèle, est nécessaire. Il faut pouvoir adapter les lignes, ou en tout cas, les circuits. À ce niveau-là, l'année 2009 a vu la création de onze proxibus et de huit lignes supplémentaires. C'est positif.

Le commissaire tient aussi à souligner l'importance de l'augmentation de la clientèle. Il faut évidemment se réjouir car celle-ci augmente de 8,24%. Il importe, toutefois, d'attirer l'attention sur les côtés pervers de l'augmentation de la clientèle: il faut adapter le matériel roulant, il faut plus de bus articulés, il faut doubler certaines lignes à certains moments de la journée, parce qu'elles sont très fréquentées. L'augmentation des recettes ne compense pas l'augmentation des dépenses engendrées par l'augmentation de la clientèle. C'est un élément sur lequel, déjà en 2009, le rapport insiste. En 2010, les acteurs n'échapperont pas à la même réflexion. Il faut donc se pencher sur le devenir de cette augmentation de la clientèle que chacune et chacun appelle de ses vœux, mais qu'il faudra bien gérer, d'un point de vue financier, mais aussi pratique.

Mme de Coster-Bauchau faisait référence au contrat de gestion de l'année 2009. M. Senesael fait plutôt référence au contrat de services 2011 et dit combien ces dif-

férents éléments d'appréciation apportés par les rapports d'activités peuvent être porteurs de réflexions pour ce qu'il faudra mettre en place dans les années qui viennent. Il est souhaitable de tirer largement et positivement les leçons des mesures déjà réalisées, mais elles devront être amplifiées dans les années qui viennent.

**M. Di Antonio** s'étonne pour les bus propres, du pourcentage des installations de filtres à particules. Il est mentionné que 30,5% du parc de bus serait actuellement équipé de tels filtres. Or, on parle des filtres à particules depuis un certain nombre d'années et, vu le taux de renouvellement du parc – 247 nouveaux bus ont été livrés sur un total de 1 826 – rien que les nouveaux véhicules pour l'année 2009 représentent 15%. L'orateur imagine que la totalité des nouveaux bus acquis en sont équipés. Qu'on atteigne seulement 30,5% de bus équipés de filtre à particules paraît dès lors être un pourcentage un peu faible.

Les données liées à la sécurité semblent encourageantes. Il y a lieu de se demander quelle est la tendance pour 2010 et quelles sont les premières indications. Il est vrai qu'il y a des améliorations, comme l'a dit M. Senesael, du nombre de jours de grève, des incapacités, ... Tous ces chiffres sont en diminution, ce qui est plutôt positif.

Pour le TEC Hainaut spécifiquement, les lignes interrégionales n'ont pas connu le succès escompté. Celles-ci ont donc été suspendues, mais sans trop d'explications. Dans quelques semaines, reviendra le débat portant sur les lignes ferroviaires interrégionales, il est donc souhaitable d'obtenir un peu plus d'informations sur les raisons de ce faible succès des lignes TEC, même si elles ne concernent que le transport des passagers, le transport ferroviaire étant beaucoup plus large. Le rapport d'activités est assez succinct sur ce point.

**M. le Président** relève que le rapport précise que le bus au bioéthanol et le bus hybride doivent être lancés en 2010. Il pense que ce sera plutôt en 2011 dans la réalité des faits. Dispose-t-on déjà d'un certain nombre d'informations concernant le bus hybride et le bus au bioéthanol? Des expériences de bus hybrides doivent avoir lieu très prochainement à Liège, selon la presse locale.

Deuxième élément, l'examen des présents rapports est l'occasion d'évoquer la situation du tram. Quel est le calendrier de M. le Ministre pour l'année 2011?

Troisième élément, M. le Président pense que l'utilisation du système texto/sms a été amplifiée entre 2009 et maintenant. M. le Ministre disposerait-il d'un schéma reprenant les volumes de sms envoyés? Fin 2010, on peut imaginer qu'il y a eu de nombreux sms parce que les conditions climatiques ont déclenché une avalanche de sms. L'orateur souhaite savoir si le système fonctionne effectivement.

**M. le Ministre** souligne qu'on peut refaire tout le débat sur les transports en commun. Il est vrai que les commissaires ont déjà eu beaucoup d'occasions de le faire, et en aurons encore beaucoup d'autres. Il souhaite dès lors se limiter à rappeler quelques éléments.

D'une part, les recettes croissent moins vite que le nombre de passagers. Or, les recettes ne couvrent qu'une partie du coût, il faut quand même le rappeler. Une sorte de paradoxe, ou, en tout cas, un constat, peut être relevé : l'augmentation du nombre de voyageurs souhaitée par tous, qui varie entre 7 % et 8 % par an, est absolument considérable. Celle-ci est amenée à se poursuivre – en tout cas, le Gouvernement wallon le souhaite – et générera des coûts supplémentaires, puisque les recettes ne couvrent jamais les frais, le taux de couverture étant assez faible.

Au-delà de cette réalité, les courbes se sont un peu éloignées, comme l'a précisé Mme de Coster-Bauchau, dans la mesure où la proportion d'abonnés a augmenté, ce qui est une bonne chose. Les recettes liées aux abonnements sont moins importantes que les recettes liées aux cartes de validation. Ceci étant, il est intéressant que les usagers soient abonnés, cela veut dire que leur utilisation du bus est plus régulière, plus fréquente et, en termes de praticabilité dans le bus, dans certaines situations, c'est une contribution à l'augmentation de la vitesse commerciale. C'est, en soi, une bonne chose, mais il est vrai que cela ne résout pas le problème des recettes.

Ces débats-là ont déjà eu lieu à plusieurs reprises au parlement, pour le budget 2010 et pour le budget 2011, et ils auront encore lieu au cours des prochaines années dans le cadre du renouvellement du contrat de gestion, mais qui ne s'appellera plus « contrat de gestion », mais « contrat de service public », ce qui est un changement majeur qui explique le report de son adoption. Il conviendra d'abord d'adopter un décret, c'est la réglementation européenne qui y conduit. Le choix a été fait à la Région wallonne d'avoir un opérateur de service public, l'alternative aurait été d'avoir une concurrence entre plusieurs opérateurs. Le gouvernement passera à un système de contrat de service public, qui est un peu la version moderne du contrat de gestion, c'est-à-dire qu'il va falloir préciser plus objectivement les montants des dotations en fonction du cahier de charges et en fonction des performances attendues de la part de la SRWT et des TEC. Pour ce faire, un décret doit être adopté pour traduire cette réglementation européenne. Ce décret va bientôt être soumis au gouvernement, il devra, ensuite, être adopté par le parlement. La déclaration de la région, faisant acte du choix d'un opérateur de service public oblige le gouvernement à ne pouvoir démarrer le premier contrat de service public qu'en octobre. On ne peut de toute façon pas compresser le calendrier. Les discussions sur le contrat de service public se préparent. La première étape est l'adoption du décret, d'abord par le gouvernement, puis par le parlement.

Par ailleurs, l'évaluation du contrat de gestion, qui est échu, mais qui a été prolongé, est à peu près terminée. Celle-ci sert évidemment de base à la préparation de la négociation du contrat de service public qui aura lieu dans les prochains mois. Si l'entrée en vigueur est prévue au mois d'octobre, on peut très bien finaliser les négociations plus tôt.

Dans ce cadre-là, l'ensemble du cahier des charges est ouvert. Celui-ci renvoie à la définition de l'offre, aux attentes à l'égard des TEC et de la SRWT. Quel type de mobilité est-il souhaitable qu'ils prennent en charge ? Comment est-elle rémunérée ? Quels sont les indicateurs pris en charge ? Tous ces débats sont posés dans le cadre du contrat de service public et, de ce point de vue-là, on se situe à un moment important.

Concernant le financement, l'écart entre les recettes et les coûts reste un point important qui fera partie de la discussion du contrat de service public. M. le Ministre rappelle qu'il y a aussi eu plusieurs décisions successives du gouvernement qui ont conduit à ce que, par exemple en 2011, il subsiste un déficit à l'échelle globale du groupe TEC d'un peu plus de deux millions d'euros, alors que, dans un premier temps, il aurait pu être de 24 millions d'euros, puisqu'il y a eu successivement des refinancements de plus ou moins trois fois six millions d'euros pour l'année 2011, auxquels s'est ajoutée l'augmentation des tarifs.

Mme de Coster-Bauchau a aussi contesté l'écart entre les recettes et les coûts. En même temps, elle reproche d'augmenter les tarifs. Le gouvernement a appliqué une augmentation légèrement supérieure à l'indexation. La hausse est restée raisonnable. En tout cas, c'est une des contributions qui permet d'augmenter un peu les recettes, même si elle reste modérée.

Quant au service minimum, M. le Ministre précise qu'il a déjà répondu. Il n'est pas à l'ordre du jour de cette législature. D'ailleurs, il ne rentre pas particulièrement dans les compétences de la Région wallonne, c'est une compétence fédérale.

Concernant les lignes interrégionales évoquées par M. Di Antonio, M. le Ministre explique qu'il a déjà eu l'occasion aussi de s'expliquer précédemment. C'est simplement un constat.

Tout d'abord, il faut différencier le sujet du débat sur les lignes ferroviaires. C'est autre chose. Il est vrai que le caractère interrégional est présent, mais l'objectif est tout à fait différent. Des lignes de bus interrégionales spécifiques avaient été financées par le gouvernement précédent. Il s'agissait essentiellement de lignes s'étendant du Brabant wallon vers Bruxelles et du Hainaut vers la Flandre, et une aussi de Liège vers la Flandre.

Les lignes en Province de Hainaut ont connu un taux de fréquentation extrêmement faible. Elles ne transportaient parfois que quelques passagers par jour. On n'a, malheureusement, pas du tout atteint l'objectif qui était de conduire un nombre important de travailleurs wallons vers des sites d'emploi en Flandre pour différentes raisons, notamment parce que, parfois, les travailleurs avaient besoin d'une voiture pour leur travail. Sur la base de ce constat, les lignes interrégionales les plus en difficulté n'ont pas été renouvelées. Il s'agissait d'une des lignes du Brabant wallon, une ligne en Province de Liège et trois lignes en Province de Hainaut, parce qu'il n'était vraiment pas raisonnable de les subventionner avec un tel taux de couverture. Cela n'empêche pas que, sur le principe, la question reste ouverte.

**M. Senesael** pense qu'il existait également une ligne de bus vers la France.

**M. le Ministre** répond par la négative.

Concernant les filtres à particules, en réalité, les chiffres énoncés dans le rapport de la SRWT datent de 2009. Or, le renouvellement du parc de bus s'est poursuivi. Un poste visant à l'équipement de 300 bus existants dans le parc a été prévu et tous les nouveaux bus, maintenant, en sont systématiquement équipés. On se situe deux ans plus tard et, forcément, les chiffres évoluent chaque année.

Le tram est évidemment un des sujets dont M. le Ministre a eu l'occasion de faire le point en détail. Il s'engage à le refaire à l'occasion, mais il n'y a pas vraiment d'éléments neufs aujourd'hui. Au niveau de la SRWT, l'appel à projets pour le prestataire de la rédaction du cahier de charges du partenariat public-privé a été lancé. C'était la première étape puisque le gouvernement a acté et choisi un financement important de 500 millions d'euros dans le cadre d'un partenariat public-privé. Donc, le dossier suit son cours et, bien sûr, il faut organiser les étapes suivantes. Une concertation avec les différentes communes a été organisée à l'automne, au cours de laquelle M. le Ministre a fait le tour des différents conseils communaux concernés. Maintenant, il faut préparer les étapes suivantes qui vont être les discussions plus locales sur le tracé et, bien sûr, sur la préparation des permis. Au cours de l'année 2011, le gouvernement va travailler aux étapes suivantes puisque les calendriers sont serrés pour respecter l'échéance de 2017, qui est souhaitée par la ville. Ce travail va vraiment occuper M. le Ministre et le Gouvernement wallon durant cette année. Le calendrier est connu et n'a pas changé, il suit parfaitement son cours par rapport aux étapes qui ont été définies.

Le système « texto » est un système que M. le Ministre juge assez intéressant, et qui a peut-être été mis en avant à l'occasion des perturbations liées à la neige. Il est vrai que, à un moment donné, un blocage informatique s'est produit parce qu'il y a eu un nombre considérable de sms. Il va donc y avoir une évaluation de cette situation par la SRWT. Il convient de rappeler que le système est

complémentaire au site Internet car, dans beaucoup de cas, les personnes se demandaient si elles devaient partir ou non.

Le site Internet est facilement accessible et permet d'avoir des informations sur l'état de la circulation.

Le système « texto », quant à lui, prévoit, soit que l'on soit abonné – et le coût d'inscription est modique – à une ligne donnée et qu'on reçoive les informations lorsqu'il y a des problèmes particuliers, soit qu'on puisse, à un moment donné, interroger le serveur sur l'état d'une ligne déterminée. Ce sont les deux principes qui sont mis en œuvre. M. le Ministre pense que c'est un bon système, même si son évaluation sera tout à fait utile.

Pour ce qui concerne les bus à nouvelle forme d'énergie, trois bus au bioéthanol roulent à Namur depuis un an, ce qui correspond à l'échéance évoquée par M. le Président et, bien sûr, l'expérience sera évaluée. Quand au bus hybride présenté ces derniers jours en collaboration avec une entreprise liégeoise, l'objectif est qu'il soit en service commercial à partir de septembre 2011.

Ces différentes expériences sont tout à fait utiles. Les évolutions technologiques et les coûts doivent aussi être évalués pour contribuer à la diminution de la pollution, notamment dans les villes, mais aussi pour se préparer aux augmentations attendues du prix du carburant. Ces différentes technologies sont envisagées et mises en œuvre pour tenir compte de ces évolutions.

**Mme de Coster-Bauchau** précise qu'elle n'a rien reproché à M. le Ministre. Elle a simplement mis en parallèle la croissance des recettes et la croissance du nombre d'usagers. Elle posait la question de savoir pourquoi les deux courbes n'étaient pas parallèles.

M. le Ministre a répondu, entre autres, qu'il y a une augmentation du nombre d'abonnements, ce qui influence les recettes. Par rapport à l'ensemble des recettes, habituée à l'analyse d'un bilan comptable, l'oratrice déclare qu'elle avait perçu qu'effectivement, ce n'était pas seulement ces recettes qui pouvaient faire face à l'ensemble des coûts.

## II. RAPPORT

À l'unanimité des membres présents, il a été décidé de faire confiance au président et au rapporteur pour l'élaboration du présent rapport.

Le Rapporteur,  
D. SENESAEL.

Le Président,  
M. DE LAMOTTE.