

PARLEMENT WALLON

SESSION 2025-2026

24 AOÛT 2026

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

visant à définir et implémenter un Plan canicule pour le Groupe LeTEC

déposée par

Mme Hanus, MM. Devin, Crampont,
Mme Lambelin, M. Spies et Mme Morreale

RÉSUMÉ

La présente proposition de résolution demande au Gouvernement wallon de définir, d'implémenter et de financer un Plan canicule pour le Groupe LeTEC. Elle propose également une série de mesures opérationnelles sur les thèmes suivants : la gouvernance, les investissements dans le matériel roulant et dans le réseau d'arrêts, la protection des travailleurs et des usagers ainsi que le maintien du service public.

Ce plan doit être mobilisé de manière phasée et calquée sur les trois phases d'alerte du Risk Management Group : la phase de vigilance, la phase d'avertissement et la phase d'alerte.

DÉVELOPPEMENT

Le réchauffement climatique n'est plus une perspective lointaine. Il produit déjà des effets concrets sur la vie quotidienne des Wallonnes et des Wallons, sur l'organisation du travail, sur les services publics et sur la continuité des missions essentielles. Les épisodes de fortes chaleurs et de canicule sont appelés à devenir plus fréquents, plus longs et plus intenses. Cette évolution impose d'adapter les politiques publiques, non pas dans l'urgence, au cas par cas, mais de manière structurée, anticipée et organisée.

Le transport public n'échappe pas à cette réalité. Il est directement exposé aux conséquences des vagues de chaleur. Les bus circulent sur des voiries parfois surchauffées, traversent des zones urbaines minéralisées, desservent des arrêts peu ombragés et transportent des publics très divers, dont des personnes âgées, des enfants, des travailleurs, des étudiants, des personnes malades, des personnes en situation de handicap ou des usagers ne disposant pas d'autre solution de mobilité. Pour ces publics captifs, le bus n'est pas une option de confort, il est souvent la seule manière de se rendre à l'école, au travail, à l'hôpital, à la gare, dans un service public ou auprès d'un proche.

Les épisodes caniculaires récents ont montré la fragilité du réseau face à ces situations. Dans certaines directions territoriales, notamment dans le Hainaut et en Brabant wallon, le manque de bus climatisés a conduit à des conditions de transport extrêmement difficiles, tant pour les usagers que pour les conducteurs. Lorsque la température extérieure approche ou dépasse les 35 à 40 degrés, un bus insuffisamment ventilé ou non climatisé peut rapidement devenir un espace de surchauffe. La situation est encore plus problématique lorsque le véhicule est complet, lorsque le trajet est long, lorsque les arrêts sont peu ombragés ou lorsque les voyageurs doivent patienter longtemps en plein soleil.

Cette situation pose d'abord une question de santé publique. Les fortes chaleurs peuvent provoquer déshydratation, malaises, vertiges, aggravation de pathologies existantes, épuisement et stress thermique. Les publics vulnérables y sont particulièrement exposés. Elle pose aussi une question de bien-être au travail. Les conducteurs du Groupe LeTEC exercent leur mission dans des conditions parfois éprouvantes, avec une responsabilité directe sur la sécurité des passagers, la circulation, le respect des horaires et la gestion de situations difficiles. Les exposer à des températures excessives, sans cadre clair, sans pauses adaptées, sans accès garanti à l'eau fraîche et sans procédure uniforme n'est pas acceptable.

Or, à ce jour, il n'existe pas de véritable plan canicule structuré, harmonisé, financé et applicable à l'échelle du Groupe LeTEC. Des mesures peuvent exister localement, direction territoriale par direction territoriale, mais elles ne constituent pas une politique globale, lisible et équitable pour l'ensemble de la Wallonie. Cette absence de plan commun crée un risque d'improvisation. Elle peut entraîner des réponses différentes selon les territoires, une information tardive des

usagers, des suspensions de service décidées dans l'urgence, une pression accrue sur les travailleurs et une inégalité de traitement entre les usagers.

Cette inégalité est particulièrement visible dans la répartition des bus climatisés. Certaines directions territoriales disposent d'un parc plus récent et mieux équipé, tandis que d'autres, notamment le Hainaut et le Brabant wallon, accusent un retard important. Cette différence d'équipement n'est pas neutre. En période normale, elle crée déjà un écart de confort. En période de canicule, elle devient une différence de sécurité, de continuité du service et de qualité du service public. Un usager du Groupe LeTEC doit pouvoir bénéficier d'un niveau de protection équivalent, qu'il habite Mons, Charleroi, La Louvière, Tournai, Namur, Liège, Arlon ou le Brabant wallon.

L'objectif d'un plan canicule pour le Groupe LeTEC n'est pas uniquement de gérer les crises lorsqu'elles surviennent. Il s'agit d'anticiper, de prévenir, d'organiser et d'adapter le service public de transport aux nouvelles réalités climatiques. Le Groupe dispose déjà de plans et de procédures pour d'autres situations exceptionnelles, notamment en période hivernale. Il est donc cohérent de prévoir un dispositif équivalent pour les fortes chaleurs dès lors que celles-ci deviennent récurrentes et prévisibles. Lors de la Séance plénière du 1^{er} juillet 2026, M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs Locaux, a reconnu qu'un tel plan n'existait pas et qu'il avait demandé au Groupe LeTEC d'en préparer un. La présente proposition de résolution s'inscrit dans ce cadre et donne les axes de travail que doit contenir ce Plan canicule que ce soit en termes opérationnel ou de financement.

Un tel plan doit reposer sur une gouvernance claire. Il convient de désigner un référent canicule au niveau du Groupe LeTEC ainsi que des référents dans chaque direction territoriale. Une cellule de suivi chaleur doit pouvoir être activée en période d'alerte, associant la direction générale, les directions territoriales, les services de maintenance, les responsables de la prévention et du bien-être au travail, les représentants des travailleurs et des représentants des usagers. Cette cellule doit pouvoir analyser la situation, anticiper les difficultés, adapter l'exploitation et communiquer de manière coordonnée.

Le plan doit également définir des niveaux d'activation progressifs calqués sur ceux du *Risk Management Group* : la phase de vigilance, la phase d'avertissement et la phase d'alerte. Ces niveaux doivent être liés aux alertes de l'Institut royal météorologique mais aussi à des indicateurs internes au Groupe LeTEC : température mesurée à bord des véhicules, disponibilité réelle des bus climatisés, nombre de malaises signalés, pannes de climatisation, absentéisme, incidents techniques, taux d'occupation ou encore vulnérabilité particulière de certaines lignes. Cette approche permettrait d'éviter des décisions trop tardives ou trop générales et de privilégier des réponses proportionnées.

L'un des volets essentiels du plan doit porter sur l'affectation prioritaire des bus climatisés. En période de fortes chaleurs, ces véhicules doivent être prioritairement mobilisés sur les lignes longues, les lignes les plus fréquentées, les lignes scolaires, les lignes desservant les hôpitaux, les gares, les pôles d'emploi et les services essentiels ainsi que dans les territoires les moins bien équipés où les habitants dépendent fortement du bus. Lorsque c'est techniquement possible, des réaffectations temporaires entre dépôts doivent pouvoir être envisagées. Cette mesure doit s'accompagner d'un calendrier annuel de rattrapage du taux de bus climatisés par direction territoriale afin de résorber les écarts hérités de l'histoire des anciens TEC.

Le maintien du service public doit être une priorité. La suspension de lignes ou de plages horaires peut parfois être nécessaire pour protéger la santé des conducteurs et des voyageurs mais elle ne peut devenir la réponse principale à chaque épisode caniculaire. Le plan doit donc prévoir des suspensions ciblées, objectives et limitées, plutôt que des interruptions générales. Les communes doivent être associées en amont afin d'identifier les besoins prioritaires locaux et les publics les plus exposés.

La protection des travailleurs doit constituer un pilier central du plan. Les conducteurs doivent disposer d'un accès garanti à de l'eau fraîche dans les dépôts, terminus et points de pause. Les temps de battement doivent pouvoir être adaptés lors des alertes chaleur, notamment sur les lignes longues ou très exposées. Des pauses supplémentaires doivent être prévues lorsque les conditions le justifient. Une tenue adaptée doit être autorisée. Des équipements simples peuvent être mis à disposition : gourdes, serviettes rafraîchissantes, stores pare-soleil, ventilateurs de cabine lorsque cela est possible. Une procédure claire doit aussi permettre à un conducteur de signaler un véhicule devenu dangereux à conduire en raison de la chaleur, sans craindre d'être mis en difficulté. Les véhicules dont la température en cabine dépasse un seuil fixé doivent pouvoir être retirés temporairement du service.

La protection des usagers est tout aussi indispensable. L'information doit être anticipée, claire et multicanale. En cas de risque de perturbation, les voyageurs doivent être informés au moins la veille, via le site web officiel, l'application, les réseaux sociaux, les arrêts principaux et les gares de bus. Des messages spécifiques doivent viser les personnes âgées, les enfants, les femmes enceintes, les personnes malades ou à mobilité réduite. Les usagers doivent pouvoir savoir quelles lignes sont maintenues, réduites ou suspendues, et quelles alternatives existent. Une procédure de prise en charge des malaises à bord doit être forma-

lisée et les conducteurs doivent recevoir une formation minimale pour réagir face à un malaise lié à la chaleur.

Le plan canicule doit également intégrer l'adaptation des horaires et de l'exploitation. Certaines fréquences peuvent être ajustées temporairement pendant les pics de chaleur mais ces adaptations ne doivent pas pénaliser systématiquement les zones rurales, les quartiers populaires ou les publics captifs. Les outils de planification des trajets doivent être mis à jour en temps réel. Une coordination spécifique avec les écoles doit être prévue lors des périodes d'examen, de rentrée scolaire ou de sorties d'établissement. L'objectif doit être d'éviter que les décisions prises pour protéger la santé ne se traduisent par une rupture brutale de mobilité pour celles et ceux qui n'ont pas d'alternative.

Enfin, le plan doit intégrer les infrastructures : les arrêts, les gares de bus et les pôles d'échange. De nombreux usagers attendent aujourd'hui leur bus en plein soleil, parfois sans abribus, sans ombre, sans banc et sans point d'eau. Il convient d'identifier les arrêts très fréquentés et particulièrement exposés, de prioriser l'installation d'abribus, de dispositifs d'ombrage, de végétalisation, de protections solaires et, lorsque cela est possible, de points d'eau dans les principales gares de bus en partenariat avec les communes. À moyen terme, l'ombrage, la végétalisation et la lutte contre les îlots de chaleur doivent devenir des critères systématiques dans les nouveaux aménagements liés au transport public.

Un plan canicule crédible doit être financé et évalué. Il ne peut s'agir d'une simple note interne sans moyens. Le Contrat de service public du Groupe LeTEC doit intégrer un chapitre spécifique consacré à l'adaptation aux fortes chaleurs. Un budget annuel doit être identifié pour le rattrapage du nombre de bus climatisés, la maintenance, la protection du personnel, l'information des voyageurs et l'adaptation des arrêts et pôles d'échange. Un bilan annuel doit être publié : le nombre de jours d'activation du plan, les lignes perturbées, les lignes et les trajets supprimés, les incidents techniques, les malaises signalés, les plaintes d'usagers, le taux de bus climatisés par direction territoriale et les mesures correctrices.

L'adoption d'un Plan canicule pour le Groupe LeTEC est donc une mesure de bon sens, de justice territoriale et de protection du service public. Elle répond à une double exigence : protéger les travailleurs et garantir aux usagers un transport public sûr, prévisible et accessible, y compris lorsque les conditions climatiques deviennent extrêmes. La canicule ne peut plus être traitée comme une exception. Elle doit désormais être intégrée dans l'organisation normale du service public de transport en Wallonie.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

visant à définir et implémenter un Plan canicule pour le Groupe LeTEC

Le Parlement de Wallonie,

- A. Vu la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles ;
- B. Vu le décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne ;
- C. Considérant l'avenant au Contrat de service public de l'Opérateur de transport de Wallonie (OTW) 2024-2028 ;
- D. Considérant que les scientifiques démontrent qu'il y aura, à l'avenir, de plus en plus de vagues de chaleur et que les épisodes caniculaires vécus en 2026 deviendront la norme ;
- E. Considérant que ces épisodes climatiques extrêmes ont des conséquences directes sur la santé publique, en particulier pour les personnes âgées, les enfants, les personnes malades, les personnes en situation de handicap et les femmes enceintes ;
- F. Considérant que les travailleurs exposés à de fortes chaleurs, notamment les conducteurs de bus, doivent bénéficier de conditions de travail compatibles avec leur santé, leur sécurité et l'exercice correct de leurs missions ;
- G. Considérant que les épisodes de canicule peuvent entraîner des malaises, une fatigue accrue, une perte de vigilance et une dégradation des conditions de transport, tant pour les travailleurs que pour les usagers ;
- H. Considérant que le transport public constitue un service essentiel pour de nombreux Wallons, en particulier pour les usagers captifs qui ne disposent pas d'alternative de mobilité ;
- I. Considérant que la répartition des bus climatisés demeure inégale entre les différentes directions territoriales du Groupe LeTEC, avec des retards particulièrement marqués dans certaines régions, notamment le Hainaut et le Brabant wallon, alors qu'en période de canicule, l'accès à un bus climatisé ne relève plus seulement du confort mais devient un enjeu de santé, de sécurité et d'égalité entre les usagers ;
- J. Considérant que certaines lignes et missions sont concédées à des acteurs privés ;
- K. Considérant que la continuité du service public de transport doit être organisée et anticipée, y compris en période de fortes chaleurs, et qu'il est nécessaire d'adapter le transport public aux conséquences du réchauffement climatique ;
- L. Considérant l'inexistence d'un Plan canicule structuré, coordonné et financé à l'échelle du Groupe LeTEC ;

M. Considérant qu'un Plan canicule crédible doit être intégré au Contrat de service public du Groupe LeTEC et faire l'objet d'un financement spécifique, d'objectifs chiffrés et d'un suivi annuel.

Demande au Gouvernement wallon,

- 1. d'intégrer dans les marchés de service passés avec des acteurs privés une dimension « canicule » comprenant la question de l'équipement des bus avec un système de climatisation ;
- 2. d'inclure, dans le Contrat de service public du Groupe LeTEC, un chapitre consacré à la création d'un Plan canicule, de donner au Groupe LeTEC les moyens budgétaires de l'implémenter, de créer dans le budget de la Wallonie un domaine fonctionnel spécifique sur le sujet et de faire en sorte que ce Plan canicule reprenne, entre autres, les mesures opérationnelles suivantes :
 - a. concernant la gouvernance du Plan canicule :
 - la désignation d'un référent canicule au niveau du Groupe LeTEC et par direction territoriale ;
 - la définition de trois niveaux d'activation :
 - la phase de vigilance ;
 - la phase d'avertissement ;
 - la phase d'alerte ;
 - lier ces niveaux d'alerte à des mesures spécifiques connues de tous les travailleurs et usagers ;
 - mettre en place une cellule de suivi chaleur, activable en période d'alerte et en période de crise, associant :
 - la direction générale ;
 - les directions territoriales ;
 - les représentants des travailleurs ;
 - des représentants des usagers ;
 - le cas échéant, des représentants des communes concernées ;
 - l'accélération du renouvellement du matériel roulant afin d'améliorer le taux de véhicules climatisés ;
 - b. concernant l'affectation prioritaire du matériel roulant :
 - affecter en priorité les bus climatisés :
 - aux lignes longues ;
 - aux lignes très fréquentées ;

- aux lignes desservant des hôpitaux, gares, pôles d'emploi, écoles et services essentiels ;
 - aux régions aujourd'hui les moins équipées, notamment le Hainaut et le Brabant wallon ;
 - réorganiser temporairement les affectations de véhicules entre dépôts lorsque c'est techniquement possible ;
 - publier un calendrier annuel de rattrapage du taux de bus climatisés par direction territoriale ;
- c. concernant le maintien du service public :
- sauf cas de force majeure, éviter les suspensions générales de service ;
 - prévoir des suspensions uniquement ciblées ligne par ligne ou plage horaire par plage horaire ;
 - maintenir en priorité :
 - les lignes desservant les hôpitaux ;
 - les lignes scolaires ;
 - les lignes desservant les gares ;
 - les lignes structurantes urbaines ;
 - les lignes desservant les zones d'emploi ;
 - les lignes desservant les publics captifs ;
 - associer les communes en amont pour identifier les besoins prioritaires locaux ;
- d. concernant la protection des chauffeurs :
- garantir un accès à de l'eau fraîche dans tous les dépôts, terminus et principaux points de pause ;
 - installer des fontaines ou frigos à eau dans les lieux de prise de service ;
 - adapter les temps de battement entre deux prises de service lors des phases d'avertissement et d'alerte ;
 - prévoir des pauses supplémentaires sur les lignes longues ou très exposées ;
 - autoriser une tenue adaptée lors des trois seuils de canicule identifiés ;
 - mettre à disposition des équipements de protection, tels que des gourdes, des serviettes rafraîchissantes, des stores pare-soleil et des ventilateurs de cabine si possible ;
 - prévoir une procédure claire permettant à un chauffeur de signaler un véhicule devenu dangereux à conduire en raison de la chaleur ;
- e. concernant la protection des voyageurs :
- informer les usagers dès que la phase de vigilance est enclenchée ;
 - afficher les perturbations liées à la chaleur :
 - sur le site web du Groupe LeTec ;
 - dans l'application du Groupe LeTec ;
 - aux arrêts principaux du Groupe LeTec ;
 - dans les gares de bus ;
 - via les réseaux sociaux du Groupe LeTec ;
 - prévoir des messages spécifiques pour les personnes âgées, les enfants, les femmes enceintes et les personnes malades ou à mobilité réduite ;
 - former les chauffeurs à réagir face à un malaise lié à la chaleur ;
 - identifier les pôles d'échange où de l'eau peut être mise à disposition des usagers et des chauffeurs en partenariat avec les communes ;
- f. concernant l'adaptation des horaires et de l'exploitation :
- adapter temporairement certaines fréquences durant les pics de chaleur ;
 - éviter de concentrer les suppressions sur les zones rurales ou les publics dépendants du bus ;
 - limiter les temps d'attente prolongés en plein soleil ;
 - mettre à jour en temps réel les outils de planification des trajets ;
 - prévoir une coordination spécifique avec les écoles lors des périodes d'examens ou de rentrée scolaire ;
- g. concernant les arrêts, les gares de bus et les infrastructures :
- identifier les arrêts très fréquentés sans ombre et investir prioritairement dans l'adaptation climatique de ces arrêts ;
 - prévoir des dispositifs temporaires ou permanents d'ombrage dans les grands pôles d'échange ;
 - installer des points d'eau dans les principales gares de bus, de tram ou de métro ;
 - intégrer systématiquement l'ombrage, la végétalisation et la protection solaire dans les nouveaux aménagements du Groupe LeTEC ;
 - prévoir un programme pluriannuel de végétalisation des pôles du Groupe LeTEC les plus exposés sur base d'une cartographie qui identifie les gares de bus, de tram ou de métro et arrêts situés dans des îlots de chaleur ;
- h. concernant le suivi, la transparence et le budget :
- intégrer dans le rapport annuel du Groupe LeTEC :
 - le taux de bus climatisés par direction territoriale ;
 - un bilan annuel du Plan canicule comprenant :

- les jours d’activation ;
 - les lignes perturbées ;
 - les lignes et trajets supprimés ;
 - les incidents techniques ;
 - les malaises signalés ;
 - les plaintes d’usagers ;
 - les mesures correctrices ;
 - la présentation du budget annuel spécifique pour :
 - le rattrapage du nombre de bus climatisés ;
 - la maintenance de la climatisation ;
 - la protection du personnel ;
 - l’information des voyageurs ;
 - l’adaptation des arrêts et pôles d’échange ;
 - fixer des objectifs chiffrés par année et par territoire ;
- prévoir une évaluation annuelle avec les organisations syndicales, les associations d’usagers et les communes ;
 - i. concernant les mesures spécifiques pour les directions territoriales du Hainaut et du Brabant Wallon :
 - établir un plan de rattrapage lié à la climatisation pour le TEC Hainaut et le TEC Brabant wallon avec un calendrier précis ;
 - fixer un objectif intermédiaire, à savoir atteindre rapidement la moyenne wallonne de bus climatisés ;
 - affecter prioritairement les nouveaux bus climatisés aux dépôts les plus en retard ;
 - présenter chaque année l’évolution du taux d’équipement par dépôt.

M. HANUS

L. DEVIN

V. CRAMPONT

A. LAMBELIN

P. SPIES

C. MORREALE