

PARLEMENT WALLON

SESSION 2026-2027

13 OCTOBRE 2026

PROPOSITION DE DÉCRET

modifiant les articles 2 et 2bis du décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne afin de sortir de la déresponsabilisation apparente du Gouvernement en matière de politique tarifaire

déposée par

M. Hazée, Mmes Cremasco, Linard et M. Mockel

RÉSUMÉ

La présente proposition de décret vise à sortir de la déresponsabilisation apparente du Gouvernement, qu'il a organisée avec le décret du 3 septembre 2026 modifiant le décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne, afin de restaurer une logique lisible et univoque : rendre à l'Opérateur de Transport de Wallonie (OTW) son pouvoir de proposition en matière de politique tarifaire et rétablir le pouvoir de décision explicite du Gouvernement qui en assume la responsabilité devant le Parlement et pour lequel il doit rendre compte.

DÉVELOPPEMENT

A l'initiative du Gouvernement wallon, le décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne a été modifié en septembre 2026 afin de déresponsabiliser le Gouvernement et de transférer la compétence de la politique tarifaire du Groupe LeTEC au Conseil d'administration de l'Opérateur de Transport de Wallonie (OTW).

La révision décrétole a pour effet de déléguer à un organe tiers, abstrait aux yeux du public et par ailleurs contraint par l'austérité prévue par le Gouvernement en matière de politique tarifaire au sein des transports en commun, pour laisser penser que cette hausse planifiée par le Gouvernement relèverait de la responsabilité de cet organe tiers, en l'espèce l'OTW et son Conseil d'administration.

Dans son avis du 4 mai 2026, le Pôle Mobilité du Conseil économique, social et environnemental de Wallonie indiquait « craindre notamment que l'autonomie accordée à l'OTW se fasse au détriment des usagers ». C'est peu dire que cette alerte était visionnaire.

En effet, dans le cadre du nouveau décret, le Conseil d'administration de l'OTW, ou plus exactement une majorité en son sein, a décidé en date du 1^{er} octobre 2026 d'augmenter les tarifs du Groupe LeTEC dans une ampleur sans précédent.

Compte tenu du tollé généré par cette décision, le Gouvernement a ensuite communiqué de façon soudaine, à deux reprises, pour formuler des demandes adressées à l'OTW de revoir, à la marge, certains éléments de sa décision sans préciser la méthode ou le processus prévu pour conduire à cette révision à la marge.

Une telle façon de faire est totalement délétère pour la gouvernance publique, la lisibilité et la crédibilité de l'action publique.

Il faut ajouter que ce mode de décision ne permet pas au public de comprendre la motivation des choix présentés comme des choix de gestion, et ce sans que le président ou aucun membre du Conseil d'administration ne s'exprime pour expliquer les décisions prises. Ainsi, en fonction des formules tarifaires et des publics visés, les tarifs se voient appliquer un coefficient d'augmentation de l'ordre de 20 % à plus de 3000 %. Ceci renforce encore le sentiment d'injustice.

Ce qui a été présenté comme un choix de gestion a ensuite fait l'objet de demandes d'ajustement de M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur des bases manifestement différentes et pouvant conduire à de nouvelles discriminations ou à des difficultés pratiques.

En réalité, la politique tarifaire est en interrelation avec une série de facteurs, qu'il s'agisse de l'attractivité du transport en commun et de l'encouragement au changement modal, de l'accessibilité la plus large pour l'ensemble des publics, de l'exploitation optimale des services de transports, des engagements climatiques de la Wallonie, d'objectifs de politique sociale, de prise en compte des territoires urbains, périurbains ou ruraux, de compréhension et d'adhésion du public ou encore de choix budgétaires du Gouvernement.

En ce sens, la fixation des tarifs dans les transports en commun constitue manifestement un choix politique, au sens noble du terme, dont le Gouvernement doit assumer la responsabilité et dont il doit rendre compte devant le Parlement et la population.

L'arbitrage peut être fondé sur des options présentées comme des choix de gestion. Il prend aussi en considération, explicitement ou implicitement, des réalités des usagers en dehors de ces options ainsi que les directives explicites ou implicites du Gouvernement. Il importe en toute hypothèse de permettre une compréhension et une lisibilité dans la fixation de ces tarifs. En conséquence, la présente proposition de décret entend sortir de la déresponsabilisation apparente du Gouvernement qu'il a organisée avec le décret du 3 septembre 2026 pour restaurer une logique univoque et cohérente : l'OTW retrouve son pouvoir de proposition en matière de politique tarifaire et le Gouvernement assume directement le pouvoir de décision qu'il exerce de toute façon *de facto*.

La présente proposition de décret est volontairement ciblée sur les seules modifications liées à cette problématique, sans rouvrir l'ensemble des autres points de discussion débattus à l'occasion de l'examen du projet de décret modifiant le décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1^{er}

Dès lors que la présente proposition de décret vise à rétablir la responsabilité politique explicite du Gouvernement sur la politique tarifaire, cet article modifie l'article 2 du décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne afin de retirer la fixation des structures tarifaires des missions de l'Opérateur de Transport de Wallonie (OTW).

Article 2

Cet article modifie l'article 2*bis* du décret du 21 décembre 1989 précité afin de rétablir la compétence du Gouvernement dans la fixation des structures tarifaires, comme c'était le cas avant l'adoption du décret

du 3 septembre 2026 modifiant le décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne. L'OTW retrouvera ainsi sa compétence de proposition.

Cet article apporte aussi les ajustements utiles liés à cette modification.

Article 3

Afin de permettre au Gouvernement de revoir fondamentalement et au plus vite la grille des tarifs du 1^{er} octobre 2026 et pour que cette grille revue soit adoptée dans les délais utiles et prenne effet le 1^{er} février 2027, il est proposé que la présente proposition de décret entre en vigueur le jour sa publication au *Moniteur belge*.

PROPOSITION DE DÉCRET

modifiant les articles 2 et 2bis du décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne afin de sortir de la déresponsabilisation apparente du Gouvernement en matière de politique tarifaire

Article 1^{er}

Dans l'article 2, alinéa 2, 2°, du décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne, les mots « et de définir les structures tarifaires » sont supprimés.

3° à l'alinéa 3, les mots « l'OTW » sont remplacés par les mots « le Gouvernement » ;

4° à l'alinéa 4, les mots « L'OTW » sont remplacés par les mots « Sur base d'une proposition de l'OTW, le Gouvernement ».

Art. 2

Dans l'article 2bis du même décret, les modifications suivantes sont apportées :

1° à l'alinéa 1^{er}, les mots « peut appliquer » sont remplacés par les mots « propose au Gouvernement les structures tarifaires applicables aux transports publics de personnes. Le Gouvernement applique » ;

2° à l'alinéa 1^{er}, les mots « de ses » sont remplacés par le mot « des » ;

Art. 3

Le présent décret entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

S. HAZÉE

V. CREMASCO

B. LINARD

F. MOCKEL