

# PARLEMENT WALLON

SESSION 2026-2027

13 OCTOBRE 2026

## PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**visant à modifier l'article 49 du Contrat de service public conclu entre la Wallonie  
et l'Opérateur de Transport de Wallonie**

déposée par

M. Mugemangango, Mmes Pavet, Ammi,  
Van Walle, Bernard et M. Liradelfo

## **RÉSUMÉ**

*La présente proposition de résolution vise à demander au Gouvernement wallon de modifier, via un avenant, l'article 49 du Contrat de service public (CSP) conclu entre la Wallonie et l'Opérateur de Transport de Wallonie (OTW) afin de maintenir à 10 % le taux de couverture des recettes, c'est-à-dire la part des recettes de trafic dans les recettes totales de l'OTW.*

# DÉVELOPPEMENT

## 1. Un objectif budgétaire qui pèse sur le pouvoir d'achat des Wallons

Le Gouvernement a imposé à l'Opérateur de Transport de Wallonie (OTW) de faire passer son taux de couverture des recettes, c'est-à-dire la part des recettes de trafic dans les recettes totales de l'OTW, de 10 % à 14 %. Cette mesure, inscrite dans le nouveau Contrat de service public (CSP), se traduit par une augmentation massive des tarifs pour les usagers. Selon les estimations, ce sont plus de 41 millions d'euros supplémentaires qui seront ponctionnés annuellement dans les poches des familles wallonnes.

Cette décision intervient dans un contexte social particulièrement difficile : l'inflation, la hausse des prix de l'énergie et du carburant pèsent déjà lourdement sur le budget des ménages. Avec environ 560 000 abonnés, c'est près d'un Wallon sur six qui verra son pouvoir d'achat amputé.

Les jeunes sont les premières victimes de cette politique tarifaire. À titre d'exemple, un étudiant de 18 ans payait en 2024 un abonnement annuel TEC Express à 12 euros. En 2027, alors âgé de 21 ans, il devra débours 384 euros pour le même service, soit une augmentation de 3 100 %. À cela s'ajoute la hausse du minerval, portant le coût total de ses études à 1 194 euros contre 835 euros auparavant. Une augmentation annuelle cumulée de 731 euros qui hypothèque l'avenir de toute une génération.

Les travailleurs, les pensionnés et les personnes sous statut de Bénéficiaire d'intervention majorée (BIM) sont aussi touchés :

- pour les travailleurs, l'abonnement des 25-64 ans augmente de 25 % ;
- pour les pensionnés, l'abonnement des 65 ans et plus augmente de 900 % ;
- pour les personnes bénéficiaires du statut BIM, c'est une augmentation de 400 %.

## 2. Une contradiction flagrante avec les objectifs affichés de l'OTW

Le Contrat de service public stipule « s'inscrire dans un objectif commun d'augmenter le transfert modal ». Pourtant, la grille tarifaire proposée entre en contradiction totale avec cet objectif.

L'étude BDO, citée dans la note tarifaire de l'OTW, indique qu'une augmentation de 10 % des tarifs entraîne une baisse de 3 % de la fréquentation. Comment dès lors justifier des hausses atteignant jusqu'à 1 400 % pour l'abonnement des 18-24 ans, 3 100 % pour le réseau express, 900 % pour les 65 ans et plus et 25 % pour les travailleurs de 25 à 64 ans ?

Si l'objectif était réellement d'augmenter la fréquentation, la logique voudrait que l'on suive les conclusions de l'étude BDO, à savoir combiner la quasi-gratuité des abonnements avec une amélioration de l'offre de services, notamment en termes de fréquence et de couverture géographique. Or, vu le contexte budgétaire imposé par le Gouvernement wallon lors de l'approbation du nouveau CSP, la direction de l'OTW a bien expliqué que toute augmentation de l'offre devrait être compensée par une diminution à un autre endroit. Cette approche révèle une incohérence fondamentale : on fixe des objectifs ambitieux à l'OTW sans lui en donner les moyens.

## 3. Un enjeu environnemental et de mobilité ignoré

Le TEC joue un rôle essentiel dans la lutte contre les embouteillages et la pollution atmosphérique. Chaque jour, il permet de retirer 54 000 voitures de la circulation, contribuant ainsi à l'amélioration de la qualité de l'air et à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Le secteur du transport est responsable de près d'un quart des émissions de gaz à effet de serre et est le secteur où les émissions ont le plus augmenté depuis 1990 (+ 25 %).

En Belgique, le bus émet en moyenne 3 à 5 fois moins de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) par passager et par kilomètre qu'une voiture thermique individuelle.

Dans un contexte où les conséquences du réchauffement climatique se font déjà sentir (été meurtrier et incendies historiques), il est indispensable de favoriser les transports en commun plutôt que de les rendre financièrement inaccessibles.

Augmenter massivement les tarifs revient à décourager les usagers, à les pousser vers la voiture individuelle et à aggraver les problèmes environnementaux et de mobilité.

# PROPOSITION DE RÉSOLUTION

## visant à modifier l'article 49 du Contrat de service public conclu entre la Wallonie et l'Opérateur de Transport de Wallonie

Le Parlement de Wallonie,

- A. Considérant que l'article 49 du Contrat de service public (CSP) entre la Wallonie et l'Opérateur de Transport de Wallonie (OTW) prévoit que le taux de couverture des recettes, c'est-à-dire la part des recettes de trafic dans les recettes totales, devra augmenter progressivement pour passer de 10 % à minimum 14 % ;
- B. Considérant que cette augmentation va ponctionner annuellement plus de 41 millions d'euros supplémentaires dans les poches des usagers ;
- C. Considérant que cette politique tarifaire intervient dans un contexte social difficile, marqué par l'inflation, la hausse des prix de l'énergie et du carburant, qu'elle pèse lourdement sur le pouvoir d'achat des familles wallonnes et qu'avec environ 560 000 abonnés, c'est près d'un Wallon sur six qui verra son pouvoir d'achat amputé par cette augmentation ;
- D. Considérant que les jeunes sont particulièrement touchés et que cette augmentation combinée à l'augmentation du minerval représente plus de 700 euros en plus à déboursier annuellement ;
- E. Considérant que le CSP stipule « s'inscrire dans un objectif commun d'augmenter le transfert modal », que l'étude BDO, citée dans la note tarifaire de l'OTW, indique qu'une augmentation de 10 % des tarifs entraîne une baisse de 3 % de la fréquentation et qu'aucune étude ne démontre qu'une hausse massive des tarifs permet d'augmenter la fréquentation ;
- F. Considérant que la grille tarifaire proposée entre en contradiction flagrante avec l'objectif affiché du CSP de développement de la fréquentation ainsi qu'avec les conclusions de l'étude BDO, qui recommande de combiner la quasi-gratuité des abonnements avec une amélioration de l'offre de services ;
- G. Considérant que dans un contexte où les conséquences du réchauffement climatique se font déjà sentir, il est indispensable de favoriser les transports en commun plutôt que de les rendre financièrement inaccessibles ;
- H. Considérant que le développement des transports en commun doit passer par une amélioration de l'offre et une politique tarifaire accessible et non par une austérité budgétaire qui sacrifie le service public sur l'autel de la rigueur comptable.

Demande au Gouvernement wallon,

- 1. de modifier l'article 49 du Contrat de service public conclu entre la Wallonie et l'Opérateur de Transport de Wallonie (OTW) afin de maintenir le taux de couverture des recettes, c'est-à-dire la part des recettes de trafic dans les recettes totales de l'OTW, à 10 % ;
- 2. de demander à l'Opérateur de Transport de Wallonie d'annuler l'augmentation tarifaire décidée le 1<sup>er</sup> octobre 2026.

G. MUGEMANGANGO

A. PAVET

J. AMMI

P. VAN WALLE

A. BERNARD

J. LIRADELFO