704 (2026-2027) — N° 2
705 (2026-2027) — N° 2
706 (2026-2027) — N° 2

PARLEMENT WALLON

SESSION 2026-2027

3 NOVEMBRE 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

PROPOSITIONS DE DÉCRET

modifiant l'article 2 du décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne afin d'imposer un contrôle démocratique à la politique tarifaire du Groupe LeTEC **

déposée par

Mme Hanus, M. Devin, Mme Dejardin,
MM. Fontaine, Crampont et Mme Morreale

modifiant les articles 2 et 2*bis* 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

RAPPORT

présenté au nom de la Commission de l'aménagement du territoire,
de la mobilité et des pouvoirs locaux

par

MM. J.-P. Bastin et Lefèbvre

4e session de la XIIe législature
* Voir Doc. **704** (2026-2027) – No 1
** Voir Doc. **705** (2026-2027) – No 1
*** Voir Doc. **706** (2026-2027) – No 1
CRIC (2026-2027) – N° 28

site web : www.parlement-wallonie.be
courriel : courriel@parlement-wallonie.be

SOMMAIRE

I. Résumé 3

II. Procédure 3

III. Exposé de Mme Hanus, co-auteure de la proposition de décret (Doc. 705) 4

IV. Exposé de M. Hazée, co-auteur de la proposition de décret (Doc. 706) 5

V. Exposé de M. Mugemangango, co-auteur de la proposition de résolution (Doc. 704) 6

VI. Discussion générale 7

VII. Examen et vote des articles 14

VIII. Vote sur l'ensemble 15

IX. Rapport 15

Pour compléter son information, le lecteur peut consulter le compte rendu intégral qui fait foi quant au contenu des interventions ainsi que les enregistrements audiovisuels de la réunion qui sont découpés en podcasts. Ils sont consultables via le lien suivant : parlwal.be/PScCb.

Mesdames,

Messieurs,

Votre Commission de l'aménagement du territoire, de la mobilité et des pouvoirs locaux a examiné :

- la 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 (Doc. 704 (2026-2027) N° 1) ;
- la proposition de décret modifiant l'article 2 du décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne afin d'imposer un contrôle démocratique à la politique tarifaire du Groupe LeTEC, déposée par Mme Hanus, M. Devin, Mme Dejardin, MM. Fontaine, Crampont et Mme Morreale (Doc. 705 (2026-2027) N° 1) ;
- la proposition de décret modifiant les articles 2 et 2*bis* 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 (Doc. 706 (2026-2027) N° 1).

I. RÉSUMÉ

La proposition de résolution (Doc. 704) 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.

Par 6 voix contre 4, votre Commission ne recommande pas l'adoption de la proposition de résolution (Doc. 704) par l'assemblée.

Les auteurs de la proposition de résolution (Doc. 704) souhaitent que celle-ci soit portée à l'ordre du jour de la séance plénière.

La proposition de décret (Doc. 705) vise à transformer l'indignation médiatique suscitée par l'annonce de l'augmentation du prix des abonnements en acte politique et à soumettre, à nouveau, à l'accord préalable du Gouvernement, et donc au contrôle démocratique du Parlement, la fixation des tarifs des bus.

Par 6 voix contre 4, votre Commission ne recommande pas l'adoption de la proposition de décret (Doc. 705) par l'assemblée.

Les auteurs de la proposition de décret (Doc. 705) souhaitent que celle-ci soit portée à l'ordre du jour de la séance plénière.

La proposition de décret (Doc. 706) 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.

Par 6 voix contre 4, votre Commission ne recommande pas l'adoption de la proposition de décret (Doc. 706) par l'assemblée.

Les auteurs de la proposition de décret (Doc. 706) souhaitent que celle-ci soit portée à l'ordre du jour de la séance plénière.

II. PROCÉDURE

En date du 6 octobre 2026, M. Mugemangango, Mmes Pavet, Ammi, Van Walle, Bernard et M. Liradelfo ont déposé une 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 (Doc. 704 (2026-2027) N° 1).

En date du 8 octobre 2026, Mme Hanus, M. Devin, Mme Dejardin, MM. Fontaine, Crampont et Mme Morreale ont déposé une proposition de décret modifiant l'article 2 du décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne afin d'imposer un contrôle démocratique à la politique tarifaire du Groupe LeTEC (Doc. 705 (2026-2027) N° 1).

En date du 8 octobre 2026, M. Hazée, Mmes Cremasco, Linard et M. Mockel ont déposé une proposition de décret modifiant les articles 2 et 2*bis* 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 (Doc. 706 (2026-2027) N° 1).

Elles ont été envoyées en Commission de l'aménagement du territoire, de la mobilité et des pouvoirs locaux le 14 octobre 2026.

La Commission s'est réunie le 3 novembre 2026.

Ont participé aux travaux : M. J.-P. Bastin (Rapporteur), Mme Cassart-Mailleux, MM. Chintinne, Crampont, Daye (Président), Dewez, Mmes Fafchamps, Hanus, MM. Lefèbvre (Rapporteur), Mugemangango.

Ont assisté aux travaux : MM. Hazée, Palermo.
M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des pouvoirs locaux.

III. EXPOSÉ DE MME HANUS, CO-AUTEURE DE LA PROPOSITION DE DÉCRET (DOC. 705)

Mme Hanus indique que l'examen des trois textes en projet marque un nouvel épisode d'une saga qui dure depuis bientôt deux ans et qui concerne la volonté du Gouvernement wallon d'augmenter les tarifs pratiqués par le groupe LeTEC. Elle rappelle ainsi qu'au début du mois d'octobre 2026, le conseil d'administration de l'Opérateur de Transport de Wallonie (OTW) a décidé d'augmenter substantiellement ces derniers.

Elle estime que la volonté de M. le Ministre d'augmenter les tarifs et de supprimer les abonnements à 1 euro par mois existe depuis octobre 2024, avec l'annonce de leur remise en question. Pourtant, elle juge que ces abonnements à 1 euro par mois apportent une véritable plus-value sociale au bénéfice des jeunes, des séniors et des bénéficiaires de l'intervention majorée (BIM). Elle signale que le Groupe PS dénonce cette volonté manifeste de M. le Ministre depuis deux années et constate que ses inquiétudes étaient sous-estimées. Elle rappelle en effet avoir craint, lors de la révision du contrat de service public ou au moment de la modification du décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne, une augmentation de 40 pour cent du prix des tickets du groupe LeTEC. Elle reconnait s'être lourdement trompée puisque, pour les jeunes, le prix de l'abonnement, qui s'élève aujourd'hui à 12 euros, s'établira au prix minimum de 180 euros par an. Pour les séniors, elle note que le coût de leur abonnement va être multiplié par dix.

S'agissant des réactions, elle relève et partage les propos de certains, notamment de M. Lutgen, qui ont évoqué une rupture tarifaire à la suite de l'annonce, par le conseil d'administration de l'OTW, de la réforme de la grille tarifaire. Elle rappelle qu'elle a été votée par les représentants du MR et des Engagés. Elle souligne que cette annonce a suscité des réactions en chaine et notamment de M. le Ministre qui a appelé, à deux reprises, à revoir les tarifs. Elle regrette par ailleurs le peu d'échos sur le sujet de la part du conseil d'administration et particulièrement de son président, qui est également membre du parti Les Engagés.

Elle aborde ensuite la réforme du décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne, qu'elle qualifie de véritable recul démocratique. Elle considère en effet que cette réforme donne un blanc-seing au conseil d'administration de l'OTW pour décider des tarifs du groupe LeTEC dans le cadre d'une tarification dynamique. Elle considère que les prix qui seront d'application dès 2027, décidés début octobre 2026, ne sont potentiellement que la première étape de l'augmentation tarifaire qui va être mise en oeuvre dans les prochains mois, et dans les prochaines années et pour lesquelles M. le Ministre a pris la totale responsabilité. Elle juge qu'en déléguant son propre pouvoir de contrôle des tarifs pratiqués par le Groupe LeTEC, le Gouvernement a en réalité créé un cadre dans lequel l'OTW n'a pas d'autre choix que d'augmenter ses tarifs.

Elle reconnait que les tarifs applicables aux enfants sont sauvegardés, puisqu'ils n'ont pas augmenté. Elle juge que hormis cette sauvegarde, toutes les autres catégories de navetteurs qui prennent le bus voient leur tarif augmenter, avec une explosion pour certaines catégories cibles.

Elle relève la volonté de M. le Ministre de réviser ces tarifs, afin de les rendre plus tenables pour certaines catégories d'usagers. La commissaire indique que c'est également la raison qui a motivé le dépôt de la proposition de décret n° 705. Elle invite donc M. le Ministre à soutenir cette dernière, s'il est effectivement et sincèrement désireux de garder un contrôle démocratique sur les tarifs.

L'oratrice conclut en faisant part de son souhait d'entendre le point de vue de M. le Ministre quant à une éventuelle reprise en main des tarifs du groupe LeTEC par le Gouvernement.

IV. EXPOSÉ DE M. HAZÉE, CO-AUTEUR DE LA PROPOSITION DE DÉCRET (DOC. 706)

M. Hazée fait observer que les trois textes à l'examen s'inscrivent dans un même contexte, celui de la hausse insensée des tarifs pratiqués par le groupe LeTEC. Il indique que cette hausse était prévisible, au vu des communications faites au sein de la majorité ou du choix opéré au niveau du contrat de service public d'augmenter la contribution des usagers, avec des estimations prévoyant une hausse de 40 pour cent des tarifs.

Il rappelle qu'à l'époque, la majorité accusait l'opposition d'agiter les peurs en évoquant des augmentations aussi importantes, rétorquait que d'autres solutions existaient et affirmait que les hausses des tarifs seraient davantage contenues. Toutefois, il constate que personne n'avait envisagé une hausse d'une telle ampleur qu'il juge absolument incompréhensible. Il note ainsi que les tarifs sont multipliés par 10, 15 ou 32 selon les cas. Il considère que c'est la question de fond et que ces orientations révèlent des choix politiques quant à la manière dont la Wallonie entend organiser ces tarifs mais également sur la part budgétaire qu'elle consacre à cette politique. Il signale que de nombreuses raisons justifient une autre politique.

Toutefois, il entend surtout concentrer son exposé sur la mise en scène que la Wallonie a dû observer et qui découle de l'adoption du décret « Ponce Pilate », par lequel le Gouvernement a souhaité déléguer la politique tarifaire au conseil d'administration de l'Opérateur de Transport de Wallonie (OTW). L'orateur dénonce le jeu de rôles qui en a découlé, qu'il compare à la méthode « *good cop, bad cop* ». Il décrit un organe un peu abstrait et désincarné qui prend des décisions prétendument techniques. Il ajoute qu'ensuite, par des communications de type « football panique », M. le ministre intervient ici ou là, avant que la majorité ne revienne sur certaines demandes de modification. Il explique que ces intervenants se présentent comme des acteurs différents, alors que derrière qu'ils portent la même volonté politique, celle d'augmenter fortement les tarifs des transports en commun. Il précise que cette hausse vise certaines catégories de personnes plus que d'autres et que les jeunes sont particulièrement touchés.

Il estime que cette manière de procéder est indigne d'une gouvernance publique bien organisée et qu'elle révèle que la détermination d'une politique tarifaire est un choix politique. S'il reconnait que des choix politiques différents peuvent être légitimes, il juge moins acceptable de faire passer les décisions par des tiers pour ensuite tenter d'aménager la décision de manière absolument désorganisée. Il juge le procédé délétère parce car il rend la politique incompréhensible en empêchant de savoir qui décide. Il considère que c'est sans doute le but de la manoeuvre.

En outre, il s'étonne de l'absence d'expression du conseil d'administration de l'OTW ou de son président et suggère qu'une consigne a manifestement été donnée aux administrateurs afin qu'ils ne commentent pas la décision.

Par ailleurs, il explique avoir observé un tollé alimenté par la majorité, puis M. le Ministre demander, dans un premier temps, un aménagement pour les étudiants koteurs qui prennent le bus une fois par semaine et, dans un second temps, en faveur des jeunes contraints de prendre la ligne *Express* à défaut d'une ligne classique qui ferait le même parcours. Il demande d'ailleurs comment seront aménagées techniquement les annonces de M. le Ministre. Il note, dans un troisième temps, que la majorité a demandé si le prix de cet abonnement *Express* à 384 euros ne pouvait pas être porté à 180 euros pour l'ensemble des jeunes.

Il poursuit son exposé en annonçant que la proposition de décret n° 706 cible à dessein la gouvernance. Il précise qu'elle vise à rétablir une ligne claire : les tarifs constituent un objet politique et le Gouvernement en assume la responsabilité.

Par ailleurs, l'orateur constate que certaines questions restent sans réponse et que la majorité n'apprécie pas le tarif à 1 euro par mois pour les séniors, les jeunes ou bénéficiaires de l'intervention majorée (BIM). À cet égard, il rappelle qu'il n'en a pas toujours été ainsi, puisque le programme électoral des Engagés prévoyait d'étendre cette politique qui, aujourd'hui, est vouée aux gémonies. Il souligne que les hausses des tarifs varient d'une catégorie d'usagers à l'autre, puisque, pour les séniors, il est multiplié par 10 et, par 15 ou 32, pour les jeunes. Il indique que personne n'est en mesure, pas même M. le Ministre, d'expliquer pourquoi la hausse s'élève à 120 euros pour les séniors et à 180 euros ou 384 euros pour les jeunes de 18 à 25 ans.

Pour finir, il juge nécessaire de sortir de ce jeu de rôles délétère et de clarifier le processus décisionnel. Il explique que c'est la raison qui justifie que la proposition de décret n° 706 soit très concise. Il ajoute qu'elle vise à ce que le conseil d'administration retrouve son pouvoir de proposition et que le Gouvernement assume le pouvoir de décision dont il dispose de toute façon, puisque c'est ce dernier qui se trouve derrière la tenture.

V. EXPOSÉ DE M. MUGEMANGANGO, CO-AUTEUR DE LA PROPOSITION DE RÉSOLUTION (DOC. 704)

M. Mugemangango signale que l'objectif poursuivi par la proposition de résolution à l'examen est, d'une part, de renoncer aux décisions tarifaires adoptées par le groupe LeTEC et, d'autre part, d'interroger la décision du Gouvernement d'imposer à ce dernier d'augmenter le taux de couverture des recettes de 10 à 14 pour cent.

Il rappelle que les étudiants sont particulièrement concernés par la hausse tarifaire, puisque le coût de leur abonnement passera de 12 euros par an à 180 euros, voire à 384 euros pour les lignes *Express*. Il juge que cette augmentation constitue une attaque très importante à l'encontre des jeunes pour leur droit à la mobilité mais également par rapport à leur pouvoir d'achat. Il estime également que ces hausses tarifaires s'ajoutent à d'autres difficultés, comme l'augmentation du prix du minerval.

Par ailleurs, il considère que les séniors et les bénéficiaires de l'intervention majorée (BIM) sont également attaqués, puisque le prix de leur abonnement est multiplié respectivement par dix et par cinq. Il juge la situation incompréhensible lorsque l'on veut garantir un droit fondamental, comme l'est le droit à la mobilité.

Le commissaire rappelle que l'ensemble des Groupes politiques de l'opposition ont dénoncé d'emblée les potentielles conséquences inflationnistes sur les tarifs du groupe LeTEC de la décision de porter le taux de couverture des recettes de 10 à 14 pour cent. Parallèlement, il signale que les Groupes politiques de la majorité et M. le Ministre rétorquaient que la hausse des tarifs ne serait pas automatique et que d'autres options pourraient être retenues. Il demande comment le groupe LeTEC peut augmenter son efficacité, son confort et sa fréquence, alors même qu'il est contraint d'augmenter ses recettes.

À l'inverse, il signale que le président du conseil d'administration de l'Opérateur de Transport de Wallonie (OTW) a, lui, été très clair, en reconnaissant qu'il n'y aura pas d'autres solutions que d'augmenter les tarifs pratiqués. Il précise que, face à cette information, le Gouvernement a nié le fait que l'augmentation serait obligatoire. Pourtant, il constate que la hausse des tarifs est en cours, confirmant ainsi les affirmations de l'opposition, et qu'elle est même plus importante que ce qui avait été estimé à l'époque.

L'orateur poursuit son exposé en abordant la colère des citoyens en réaction à la hausse tarifaire qui a été manifestement sous-estimée par les Groupes politiques MR et Les Engagés. Il note que la réaction est très importante, car elle s'ajoute à d'autres décisions, adoptées par le Gouvernement MR et Les Engagés ou prises à d'autres niveaux de pouvoir, et qui détruisent le pouvoir d'achat. Il relève que, face à cette colère, la majorité a fait preuve d'hésitation. Il cite ainsi la réaction de M. Lutgen qualifiant la hausse tarifaire d'impossible ou du Groupe MR demandant de limiter la hausse à 180 euros. Il juge que cela prouve que les citoyens ont eu raison de résister, puisqu'ils ont fait vaciller la décision de M. le Ministre qui a introduit une demande auprès du conseil d'administration de l'OTW. Il estime que cela prouve également que, pendant des mois, les Groupes politiques MR et Les Engagés, mais également M. le Ministre et son Gouvernement, ont menti en vantant l'autonomie du groupe LeTEC. Il observe en effet qu'une fois que le conseil d'administration de l'OTW prend une décision qui manifestement provoque des résistances, sous-estimée par la majorité, des communications, des décisions, des lettres et des propositions sont envoyées demandant au conseil d'administration de revoir sa décision.

Il considère en outre que cela démontre que la politique tarifaire relève de la décision politique. Il ajoute que c'est le rôle de M. le Ministre et du Gouvernement de prendre ses responsabilités et de décider de la politique de transport public souhaitée.

Par ailleurs, il dit préférer les positions défendues par le Groupe Les Engagés lorsqu'il siégeait dans l'opposition. À cet égard, il rappelle que M. le Ministre, lorsqu'il était député, avait soutenu une proposition de résolution demandant le maintien d'une tarification avantageuse pour les étudiants. Pourtant, il constate que c'est l'opposé qui est en train de se produire. À l'instar de M. Hazée, il s'interroge sur les raisons justifiant que les étudiants soient particulièrement visés par la hausse tarifaire. Il rappelle que Les Engagés ont plaidé, au moment de l'adoption du tarif réduit pour les jeunes, en faveur d'un élargissement à l'ensemble de la jeunesse.

Par rapport à l'objectif d'atteindre un taux de couverture des recettes de 14 pour cent, il juge que ce dernier est contraire à l'esprit du contrat de service public qui prévoit de favoriser le transfert modal au profit des bus. Si les députés de la majorité objecteront probablement qu'une diminution tarifaire n'a pas d'impact sur la fréquentation, il répond qu'un rapport réalisé par BDO a démontré que l'augmentation des tarifs diminue la fréquentation. Il précise que ce rapport affirme que toute augmentation de tarifs de 10 pour cent diminue la fréquentation de 3 pour cent. Il juge donc évident que l'augmentation des tarifs entrainera une baisse de la fréquentation et note que la majorité le conteste. Il ajoute que la solution préconisée par ledit rapport n'est pas d'augmenter les tarifs du groupe LeTEC mais d'associer une diminution des tarifs à de l'investissement visant à rendre ce dernier plus efficace, notamment par l'amélioration des fréquences. Il note que c'est l'opposé qui se produit.

Enfin, le commissaire juge cette hausse tarifaire d'autant plus incompréhensible qu'elle intervient au moment où le Parlement débat des conséquences du réchauffement climatique sur l'environnement. Il cite notamment les débats relatifs à l'incendie des Hautes-Fagnes ou aux vagues de chaleur. Il considère donc que le Gouvernement obstrue l'utilisation d'un instru-

ment qui pourrait améliorer la situation du point de vue environnemental. Il rappelle que le groupe LeTEC permet de retirer 54 000 voitures par jour de la circulation. Il juge que cet élément devrait être chiffré et pris en compte lorsque l'on débat des coûts et bénéfices liés au groupe LeTEC, et notamment au niveau des moyens économisés en matière de santé ou d'infrastructure.

Il conclut son exposé en rappelant les demandes contenues dans la proposition de résolution à l'examen, à savoir le retrait de la décision qui oblige le groupe LeTEC à augmenter son taux de couverture des recettes de 10 à 14 pour cent ainsi que l'annulation des décisions tarifaires qui vont rendre beaucoup plus compliqué pour chacun, jeunes et moins jeunes, l'exercice du droit fondamental à la mobilité.

VI. DISCUSSION GÉNÉRALE

1. Questions et observations des membres

Question orale de Mme Hanus à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur la réponse du conseil d'administration de l'Opérateur de Transport de Wallonie (OTW) aux demandes de révision de la grille tarifaire du réseau LeTEC

Mme Hanus note que depuis le 1er octobre 2026, M. le Ministre a demandé à deux reprises et avec deux propositions différentes au conseil d'administration du groupe LeTEC de revoir la grille tarifaire qu'il venait d'approuver. Elle relève également l'analyse de M. Lutgen ainsi que la proposition formulée par M. Dewez d'un abonnement à 180 euros pour tous les étudiants. Elle signale pourtant que, depuis le 3 septembre, la majorité a approuvé son irresponsabilité politique en la matière.

La commissaire souhaiterait donc connaître les réponses obtenues du conseil d'administration de l'Opérateur de Transport de Wallonie (OTW) aux demandes de révisions formulées par M. le Ministre et, le cas échéant, la manière dont le groupe LeTEC entend réajuster ses recettes pour rester dans les 14 pour cent de taux de couverture.

Mme Fafchamps indique que les trois textes à l'examen, s'ils reposent tous sur des méthodes différentes, poursuivent le même objectif, à savoir défaire une réforme votée par le Parlement il y a deux mois.

S'agissant du cadre, elle rappelle qu'en avril 2026, le Gouvernement a revu le contrat de service public de l'OTW puisque le précédent contrat, signé par M. le Ministre Henry, ne prévoyait qu'une trajectoire budgétaire indicative. Elle signale que le nouveau contrat de service public fixe un cadre ferme prévoyant un taux de couverture des recettes de 14 pour cent et 86 pour cent de financement public garanti. Elle fait donc observer que l'essentiel du coût du service reste à charge de la collectivité. Elle précise qu'il s'agit d'un choix assumé et considère que la solidarité reste essentielle. Elle explique par ailleurs qu'un taux de couverture de 14 pour cent ne constitue pas une révolution, puisque c'est le taux fixé à De Lijn et qu'il est nettement inférieur à celui de la Société nationale des chemins de fer belges (SNCB) où les usagers couvrent 40 pour cent des coûts. Elle fait en outre remarquer qu'il s'agit du taux de couverture demandé au groupe LeTEC, il y a six ans, avant que les tarifs ne soient gelés et puis baissés. Elle explique également que la dimension sociale est toujours garantie, puisque l'article 7 du décret du 3 septembre 2026 modifiant le décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne maintient la gratuité pour les moins de 12 ans et des tarifs préférentiels pour les étudiants, les personnes en situation de précarité, les familles nombreuses et les aînés.

Au niveau du financement, et en réponse au Groupe PTB, elle note que la proposition de résolution n° 704 demande le maintien d'un taux de couverture de 10 pour cent. Elle estime qu'une telle demande ne préserve pas un acquis mais rend permanent un déséquilibre récent. Elle ajoute que l'impact d'une telle mesure s'élève à 41 millions d'euros par an et note que la résolution en projet ne précise nullement qui supporterait cette charge à la place des usagers. Elle explique que si ce n'est pas l'usager, ce seront les contribuables, à moins de réduire le nombre de bus. Elle estime, en effet, que la gratuité a toujours un coût. Elle signale que, pour la seule année 2023, la gratuité a représenté 46 millions d'euros de compensation publique.

Par rapport à l'étude BDO, l'oratrice reconnait que celle-ci recommande d'associer des tarifs bas à une meilleure offre. Elle indique toutefois qu'une meilleure offre doit être financée et fait remarquer que le prix, seul, ne suffit pas. Elle fait ainsi savoir qu'entre 2022 et 2023, la clientèle des 18-24 ans, qui payait 12 euros par an, a progressé de 5,9 % contre 10,7 % pour l'ensemble des usagers. Par ailleurs, elle note que le Groupe PS reconnait lui-même dans sa proposition de décret n° 705 que cet abonnement était d'abord une mesure sociale et que son objectif n'était pas de remplir davantage les bus.

Par rapport à l'exemple d'un étudiant qui paierait 384 euros, elle répond que l'abonnement classique coûte 180 euros et qu'il couvre 97 pour cent de l'offre des bus. Elle rappelle également qu'en 2006, un jeune de 18 à 24 ans payait 390 euros par an et qu'en 2012, l'abonnement jeune, tout réseau, coûtait 450 euros par an. Elle fait donc remarquer qu'avec l'inflation, un montant de 180 euros reste bien moins cher qu'il y a 20 ans.

Par ailleurs, elle note que l'Union européenne a engagé une procédure pour déficit excessif à l'égard de la Belgique. Elle explique que plus la dette augmente, plus la charge d'intérêts est conséquente, et moindres seront les moyens pour les politiques publiques, y compris les bus.

Enfin, du point de vue de la gouvernance, en réponse aux Groupes PS et Ecolo, elle estime que le décret du 3 septembre 2026 clarifie les rôles. Ainsi, l'Autorité organisatrice du transport (AOT) fixe les orientations stratégiques et veille au respect du contrat, l'OTW, qui connaît le terrain, organise l'offre et définit la politique commerciale dans le cadre fixé par la Région. Elle juge logique que celui qui organise l'offre en fixe aussi les tarifs.

En outre, elle note que deux reproches sont formulés à l'endroit de M. le Ministre : s'être retiré de la décision tarifaire et être intervenu après celle-ci. À ces critiques, elle rétorque que la nouvelle grille tarifaire ne tenait pas suffisamment compte des jeunes qui ne disposent que d'une ligne *Express* pour aller à l'école, surtout en zone rurale. Elle signale que M. le Ministre a donc demandé à l'OTW d'aligner l'abonnement *Express* des 12-25 ans sur l'abonnement classique à 180 euros. Elle juge que c'est exactement ce que l'on attend d'un Ministre, à savoir fixer le cap et le corriger quand cela s'avère nécessaire.

En réponse à M. Mugemangango qui accuse M. le Ministre d'avoir menti, elle fait remarquer que ce dernier n'a jamais nié sa responsabilité politique et qu'il a fixé un cadre et demandé une correction quand elle s'imposait. Elle considère que c'est cela la tutelle, ni se cacher derrière l'opérateur ni décider à sa place.

Elle poursuit son intervention en faisant remarquer que la proposition du Groupe PS prévoit une validation spéciale pour les décisions prises entre septembre et février. Elle considère que, si l'on doit voter un décret temporaire à chaque modification tarifaire, ce n'est pas la peine de réformer. Elle note que la proposition de décret du Groupe Ecolo va plus loin, puisqu'elle prévoit purement et simplement le retour à l'ancien système.

Par ailleurs, elle estime que les décisions de l'OTW n'échappent pas pour autant aux politiques, puisque son conseil d'administration compte des administrateurs issus de la majorité comme de l'opposition. Elle ajoute que M. le Ministre répond, devant ce Parlement, du contrat de service public. Elle affirme donc que le contrôle démocratique existe et qu'il s'exerce encore ce jour.

Elle conclut en expliquant que les trois textes à l'examen posent la question, celle de savoir s'il faut revenir en arrière. Elle signale que la réponse du Groupe Les Engagés est négative et qu'en conséquence, elle votera contre les deux propositions de décret n° 705 et 706 et contre la proposition de résolution n° 704. Elle estime en effet qu'un service public que l'on ne peut pas financer n'est pas un service public garanti.

Pour finir, elle interroge M. le Ministre sur les suites réservées par l'OTW à sa demande concernant le tarif plafonné à 180 euros pour les jeunes. Elle souhaiterait, en outre, connaître la manière par laquelle M. le Ministre veillera à ce que les usagers soient clairement informés avant l'entrée en vigueur de la nouvelle grille tarifaire, prévue le 1er février.

M. Dewez entend replacer les hausses tarifaires dans leur contexte. Au niveau des lignes classiques, il estime que si l'on regarde la ligne du temps, l'on remarque que l'augmentation est linéaire. Ainsi, il rappelle que le prix, en 2019, pour les jeunes de 17 à 25 ans, était de 200 euros. Il reconnait qu'un choix politique a été fait afin de le diminuer en 2020 et, ensuite en 2021, pour atteindre la quasi-gratuité. Il juge injuste d'effectuer la comparaison sur base des tarifs de 2021, puisque ceux-ci n'étaient pas financés.

Au niveau des lignes *Express*, il signale que les tarifs s'élevaient à 220 euros en 2020, puis à la quasi-gratuité, et sur base d'une proposition du conseil d'administration de l'OTW à 384 euros en 2027. Il reconnait que pour les lignes *Express,* l'on sort d'une augmentation linéaire, ce qui justifie la proposition des groupes MR et Les Engagés de fixer à 180 euros le prix des abonnements pour tous les jeunes de 12 à 25 ans. Il juge cette proposition plus logique, plus claire, finançable et apportant de la simplification. Il reconnait donc une divergence par rapport à la proposition faite par le conseil d'administration de l'OTW.

M. Mugemangango souhaiterait, à l'instar de Mme Hanus, savoir si la proposition de plafonner les tarifs à 180 euros formulée par le Groupe MR ainsi que par M. le Ministre sera concrétisée.

S'agissant des moyens évoqués par Mme Fafchamps, il considère que c'est un élément important et rappelle le montant de 41 millions d'euros. Sur ce point, il invite l'ensemble des Groupes politiques à élargir la focale et rappelle que, lorsque l'on regarde l'ensemble du budget de la Wallonie, l'on constate que 3 milliards d'euros sont consacrés à des aides aux entreprises diverses et variées. Il estime donc que consacrer 41 millions d'euros à une mobilité plus importante et à un droit fondamental est un choix politique, et non un choix budgétaire. Parallèlement, il note que le Gouvernement est très actif pour imposer de nouveaux coûts aux citoyens mais l'est moins quand il s'agit de tenir ses promesses, notamment celle relative à la réalisation d'une étude pertinente, sérieuse et creusée des différentes aides qui vont aux grandes entreprises. Par conséquent, il considère qu'un choix politique est posé, celui de continuer à vider les poches des citoyens.

Ensuite, il aborde les externalités négatives liées à l'utilisation de la voiture. Il cite ainsi la pollution atmosphérique, le réchauffement climatique, la congestion routière ou les accidents de la route. Il signale que le coût lié à ces externalités négatives a été évalué annuellement à 4,5 milliards d'euros par le Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures (SPW MI). Il juge donc que la position consistant à affirmer que l'on ne dispose pas de 41 millions d'euros pour retirer des milliers de voitures de la circulation témoigne d'une vision à très court terme.

En outre, le commissaire réitère ses accusations de mensonge à l'endroit de M. le Ministre et les étend au Gouvernement ainsi qu'à l'ensemble de la majorité. Il rappelle que l'ensemble de la majorité a contesté le lien mécanique existant entre l'augmentation des re-

cettes et celle des tarifs. Il ajoute que d'aucuns ont même affirmé que l'OTW ne sera peut-être pas obligé d'augmenter ses tarifs. Il juge donc que le débat n'a été ni transparent ni conforme à la vérité.

L'orateur conclut en adressant à la majorité son reproche fondamental, celui d'avoir construit un scénario rendant presque inévitable une hausse des tarifs du groupe LeTEC. Il juge ainsi que, lorsque la majorité a décidé, d'une part, d'imposer l'augmentation des recettes et, d'autre part, d'augmenter l'autonomie du conseil d'administration, cela allait forcément mener à une augmentation des tarifs.

2. Point de vue du Gouvernement

M. le Ministre constate que certains croient que l'argent est magique. Il juge que c'est la logique qui a guidé l'action du précédent Gouvernement au niveau du groupe LeTEC pendant cinq ans, en n'indexant pas les tarifs ou en faisant de belles promesses de réduction aux jeunes. Il précise que ces belles promesses ne s'adressaient pas aux jeunes de 12-17 ans mais à ceux âgés entre 18 et 25 ans qui peuvent donc voter. Il estime que ces promesses sont des mensonges formulés vis-à-vis des jeunes.

En effet, il indique que, puisque l'argent magique n'existe pas, il convient tôt ou tard de rembourser et signale que c'est ce à quoi la Wallonie doit faire face aujourd'hui. Il explique ainsi que ces mesures ont augmenté le déficit et l'endettement de la Wallonie. Il ajoute que ces dettes, qui constituent des emprunts à 10 ans contractés à des taux bas en 2021, 2022 et 2023, reviennent comme un boomerang à l'horizon de la prochaine décade. Il rappelle par ailleurs que la quasi-gratuité était financée par des moyens issus du Plan de relance de la Wallonie, qui était présenté par M. le Ministre-Président de l'époque comme un ensemble de mesures *one-shot* destiné à relancer l'économie, et non comme des mesures structurelles. Il signale que ce sont les jeunes qui vont, en premier lieu, payer ces mesures.

L'orateur poursuit en signalant que le Gouvernement n'entend pas désinvestir dans le transport public. Il rappelle que, contrairement aux chiffres évoqués par M. Mugemangango, la Wallonie consacre quasiment 900 millions d'euros par an, soit 5 pour cent de ses recettes, aux transports publics. Il affirme donc qu'ils constituent une politique majeure de la Wallonie. Il reconnait toutefois avoir demandé de revenir à une proportion équivalente à celle qui préexistait auparavant, soit 86 pour cent à charge des contribuables et 14 pour cent à charge des usagers. Il estime donc qu'il n'y a pas de désinvestissement dans la politique publique de transport et rappelle que la contribution de la Région à l'OTW est bien plus significative que, par exemple, celle de l'Autorité fédérale en faveur du train.

Par rapport au décret du 3 septembre 2026 modifiant le décret de 1989, il signale que ce dernier vise à remettre un peu d'ordre dans le processus décisionnel. Il indique avoir rompu avec un paradigme relevant d'une gauche très centralisatrice, organisatrice, et opératrice plutôt que régulatrice où tout doit être décidé dans un centralisme démocratique que les communistes ne nieraient pas. Il ajoute que c'est quasiment comme si le Ministre devait conduire les bus, comme si l'entreprise devait être dirigée au départ du Gouvernement ou du Parlement. Il considère que le transport public est un service très pratique et très concret auquel il convient de donner de l'autonomie et de la souplesse dans sa gestion pour le rendre efficace et fiable.

S'agissant du contrat de service public signé dans la précipitation en janvier 2024 sur base d'un chèque en bois, il rappelle qu'il s'agissait de promesses, n'engageant que ceux qui y croient, avec des budgets donnés à titre indicatif. Il ajoute que son prédécesseur fut ainsi forcé de trouver des subterfuges pour boucher les trous du budget 2024 de l'OTW. Il entend les critiques formulées par l'opposition quant à la déresponsabilisation du Gouvernement et répond qu'au contraire, le Gouvernement souhaite clarifier la situation, en fixant des responsabilités et en demandant des résultats à une entreprise publique qui dispose effectivement d'autonomie mais à laquelle un décret impose, des règles concernant notamment le cadre de la grille tarifaire. Il fait observer qu'avant sa modification, le décret de 1989 ne contenait pas ce genre de règles et faisait tout dépendre du Gouvernement. Par ailleurs, il signale que la baisse des tarifs n'a pas engendré d'engouement. Par rapport à l'étude BDO, il indique que cette dernière démontre clairement que ce sont celles et ceux qui vont à pied ou à vélo qui empruntent le bus lorsque les tarifs baissent.

En outre, il fait part de l'importance que les projets d'infrastructures majeurs financés par la Wallonie soient en parallèle, associés à une politique cohérente de mobilité urbaine, notamment en octroyant davantage d'espaces aux bus en ville afin de les rendre plus compétitifs que la voiture individuelle. En outre, il estime que pour gagner de nouveaux usagers, il est également nécessaire de donner davantage d'autonomie à l'OTW quant à la définition des priorités mais également par rapport à son organisation interne, notamment quant à l'établissement d'un service minimum. Par rapport à ce dernier, il annonce que si la négociation n'aboutit pas au 31 décembre de l'année prochaine, il déposera un projet de décret pour assurer un service garanti à celles et ceux qui ont besoin d'un transport par bus.

S'il reconnait que ce sont des changements fondamentaux par rapport à la gestion passée, il considère que les moyens investis durant les précédentes années n'ont pas porté leurs fruits et qu'il est donc nécessaire de changer de modèle. Il admet que ces changements ne correspondent pas à la vision politique de tous mais signale l'existence d'une majorité démocratique au sein de cette assemblée pour les soutenir. Il réaffirme que celle-ci souhaite donner plus d'efficacité à l'entreprise en lui donnant un cadre clair, des budgets engageants, des priorités, des critères précis d'évaluation, et ce comme jamais auparavant. Il précise que l'objectif est de favoriser un *shift* modal.

Concernant la question particulière des lignes *Express*, l'orateur fait remarquer qu'elles ont progressivement été développées dans des zones rurales afin de faire face à l'insuffisance ou à l'absence d'offre SNCB. Il rappelle, par ailleurs, qu'une ligne *Express* n'est pas une ligne de cabotage de bus classique, puisqu'elle ne dessert qu'un seul arrêt par commune et qu'elle vise à relier de grands pôles de villes, singuliè-

rement celles non desservies par la SNCB. Il précise toutefois que, dans un certain nombre de cas, ces offres se sont développées en parallèle avec des lignes SNCB en raison de l'existence d'une demande. Il fait également état d'une forme de phagocytage des lignes SNCB par les lignes de bus en raison des tarifs moins chers pratiqués sur ces dernières. Il signale également que les lignes *Express* appartiennent à une gamme de services différente de celle des lignes classiques, pouvant justifier légitimement une différence de prix.

Toutefois, il estime, d'une part, que dans un certain nombre de cas, il n'y a pas d'offre, comme cela existe à la SNCB, pour les étudiants qui se rendent sur leur lieu d'étude. D'autre part, il est apparu que sur certaines lignes, le groupe LeTEC avait décidé de fusionner la ligne classique avec la ligne *Express*, ne laissant à certains jeunes, y compris pour leurs trajets quotidiens, que le seul choix de prendre la ligne *Express* et non pas la ligne classique. Il considère qu'un problème de traitement inéquitable existe entre des citoyens qui sont confrontés à une offre de services qui n'est pas la même et qui n'est pas tarifée au même prix. Il signale que c'est ces deux éléments qui justifient l'envoi d'un courrier au directeur général de l'OTW afin qu'il y apporte une réponse concrète.

Enfin, il rappelle que la nouvelle billettique du groupe LeTEC sera opérationnelle en 2029 et qu'elle permettra de développer une série de fonctionnalités qui seront beaucoup plus fines et précises. Il estime également qu'elles permettront d'avancer, à terme, sur des solutions de type *Pay as you go* ou de juger plus finement de l'usage d'un billet sur tel ou tel itinéraire, comme cela existe aujourd'hui pour les jeunes qui prennent le train et qui se rendent sur leur lieu d'étude. Ils ont une formule d'abonnement spécifique en la matière, peu importe qu'ils prennent un train S, un train P, un train IC ou d'autres catégories. Toutefois, il explique que d'ici la mise en place de cette nouvelle billettique, la direction générale lui a répondu qu'il n'est pas possible de distinguer les abonnements selon le lieu d'étude. Il ajoute qu'en conséquence, la direction générale présentera lors du prochain conseil d'administration de l'OTW un mécanisme de simplification, c'est-à-dire visant l'ensemble des jeunes de 18 à 25 ans et que l'abonnement classique vaudra pour les lignes *Express*.

3. Réponses des auteurs

Mme Hanus estime que la Commission a atteint un véritable sommet d'hypocrisie politique. Elle dénonce le fait que les députés de la majorité mais surtout M. le Ministre, demandent une révision des tarifs du groupe LeTEC, alors que, d'une part, l'explosion des tarifs découle de la révision du contrat de service public et que, d'autre part, il y a eu le vote majorité contre opposition de la réforme du décret de 1989 en septembre 2026.

L'oratrice fait également remarquer que la colère des navetteurs, singulièrement celle des jeunes, est à son paroxysme. Elle rappelle l'indignation de ces derniers par rapport à la hausse du prix du minerval adoptée en Fédération Wallonie-Bruxelles. Elle ajoute que cette explosion des tarifs pour les jeunes est arrivée comme une vraie claque à l'heure où ils doivent fournir davantage d'efforts pour avoir accès aux études. À cet égard, elle cite l'exemple d'une jeune devant cumuler jusqu'à quatre emplois et qui envisageait potentiellement un cinquième emploi pour boucler ses fins de mois.

Elle rappelle la plus-value sociale de l'abonnement à 1 euro par mois et signale que les socialistes se sont mobilisés pour le défendre, notamment par le lancement d'une pétition intitulée, « Pas touche à ma quasi-gratuité TEC ! » ; ou au sein du parlement par le dépôt de la proposition de décret n° 705.

La commissaire note que l'argumentation de la majorité pour justifier sa révision porte essentiellement sur l'insoutenabilité financière de la mesure. Elle signale que le manque à gagner estimé de la quasi-gratuité se chiffre à 49 millions d'euros par an, ce qui représente 17 pour cent du coût de la réforme des droits d'enregistrement mise en oeuvre depuis le début de la législature 2024-2029. Elle invite en outre M. le Ministre, en sa qualité de Ministre de tutelle de l'OTW, ainsi que la majorité à se pencher sur certains dossiers, comme celui lié au coût de la location de locaux administratifs à Namur par le groupe LeTEC, évalué à plusieurs centaines de milliers d'euros par an ou au changement de nom et de logo qui a couté 310 000 euros. Elle estime par ailleurs que le financement des tarifs du groupe LeTEC est un choix politique et que rien n'empêchait le Gouvernement de pérenniser cette mesure sociale plutôt que d'en transférer le coût aux usagers. Elle rappelle que le MR participait au précédent Gouvernement via le ministre du Budget et qu'il avait donc la possibilité de pérenniser la mesure.

Sur la question du report modal, elle juge nécessaire de clarifier la situation et d'arrêter avec certains éléments de langage. Elle relève ainsi l'argument selon lequel les abonnements à 1 euro par mois, singulièrement pour les jeunes, ne participent pas au report modal. À cet égard, elle demande combien de jeunes de 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24 ou 25 ans ont le permis et possèdent une voiture en Wallonie. Elle explique que le bus est leur premier levier pour pouvoir étudier, assister à une formation, décrocher un emploi. Elle juge donc opportun d'écarter l'argument d'absence de report modal, puisque les jeunes ne disposent pas de voitures.

Par rapport aux propos de Mme Fafchamps affirmant que les textes à l'examen visent à défaire une réforme votée au Parlement il y a à peine deux mois, elle le reconnait, et ce afin de permettre à la majorité d'aller au bout de sa logique et de reprendre le contrôle sur les tarifs. Elle fait savoir que les administrateurs socialistes de l'OTW n'ont pas voté en faveur de cette augmentation, contrairement aux administrateurs MR et Les Engagés.

S'agissant de l'étude réalisée par BDO, elle signale s'être rendue à Dunkerque, ville dans laquelle les bus sont gratuits, et où l'on a constaté une explosion du nombre de navetteurs qui les utilisent. Elle estime donc que l'accessibilité tarifaire et une offre suffisante ont un impact sur le taux de fréquentation. Elle considère que c'est l'inverse qui est en train de se produire, puisque les tarifs connaissent une forte augmentation. Sur ce point, elle signale que l'OTW reconnait qu'une augmentation des tarifs peut entraîner une diminution de la demande. En conséquence, elle annonce que les

objectifs, qu'elle qualifie de factices, fixés au niveau du contrat de service public, ne seront donc pas atteints, puisqu'une diminution du nombre de navetteurs entrainera une diminution des recettes. Elle indique que la majorité fait fausse route et s'entête dans cette voie.

Au niveau de la gouvernance, elle note que d'aucuns se félicitent de l'autonomie octroyée à l'OTW pour définir sa politique commerciale. Elle rappelle que le groupe LeTEC est un service public sur lequel M. le Minsitre dispose de la responsabilité et de la possibilité, de demander de mener une politique plus ou moins favorable socialement pour les gens qui font l'effort de prendre le bus au quotidien.

Par rapport à la proposition de décret déposé par le Groupe PS, elle reconnait qu'il s'agit d'une disposition transitoire visant à modifier le décret voté en septembre 2026. Toutefois, elle précise qu'il ne s'agira pas, à chaque fois, de devoir repasser par décret lorsqu'une modification tarifaire s'opérerait.

L'oratrice aborde ensuite le bilan de M. le Ministre concernant l'offre de transport en commun qu'elle juge maigre. Elle note ainsi la fin du bus à haut niveau de service (BHNS) de Mons à Charleroi, du transport public permanent dans les zones rurales, avec l'établissement du TEC à la demande ainsi que la fin annoncée du dispositif FlexiTEC, une nouvelle fois dans les zones rurales.

Pour ce qui regarde les critères d'évaluation de la politique de mobilité prévus dans le contrat de service public dont se targue M. le Ministre, elle note et déplore le critère relatif à l'électrification de la flotte prévue à l'horizon 2045. Elle juge cela révélateur du peu d'ambition du Gouvernement par rapport à celle-ci. Elle estime également qu'il serait plus opportun de fixer des objectifs pour lesquels M. le Ministre aura encore une responsabilité politique au moment de leur évaluation.

Elle considère donc, contrairement à l'affirmation de M. le Ministre, que le Gouvernement désinvestit dans le transport public en laissant exploser les tarifs et en ouvrant la porte au risque d'une diminution de la fréquentation des bus en Wallonie.

Pour finir, la commissaire signale que ce qui est demandé à M. le Ministre n'est pas de conduire les bus mais de guider correctement l'action de son département. Elle conclut en signalant qu'à force de regarder dans le rétroviseur, M. le Ministre oublie que c'est lui qui tient le volant et lui demande d'assurer cette responsabilité. Enfin, elle sollicite l'inscription de la proposition de décret n° 705 à l'ordre du jour de la prochaine séance plénière.

M. Hazée relève certains propos quant au fait que la quasi-gratuité ne serait pas finançable ou sur le lancement d'une procédure européenne pour déficit excessif à l'encontre de la Belgique. Il assure au contraire que cette politique est finançable. Il rappelle par ailleurs que le prédécesseur de M. le Ministre s'est battu chaque année pour que les moyens consacrés au groupe LeTEC soient assurés, même si en fin de législature 2024-2029, le partenaire MR n'a pas souhaité s'engager sur une trajectoire budgétaire. Il indique que c'est un enjeu qui restait à conquérir et que c'était bien l'intention portée après les élections. Il ajoute que le ministre du Budget de l'époque, qui était le même qu'aujourd'hui, a collaboré et participé à l'ensemble des décisions qui ont été prises en la matière.

Ensuite, il fait remarquer que le Gouvernement actuel n'a pas encore baissé le déficit, puisqu'il est au même niveau qu'en 2024, et ce en raison des choix posés. L'orateur reconnait que l'argent magique n'existe pas et signale que la proposition de décret n° 706 révèle des choix politiques qui sont différents de ceux du Gouvernement. À cet égard, il rappelle que le Gouvernement a décidé d'une réforme fiscale, qu'il qualifie d'injuste, et dont le coût est supérieur à celui de la quasi-gratuité. Il réitère donc son affirmation selon laquelle la politique de quasi-gratuité est finançable.

Au niveau des objectifs poursuivis par la quasi-gratuité, il cite, à moyen terme, celui de changement modal. Il considère que ce transfert ne se réalise pas du jour au lendemain, a fortiori, comme les statistiques le démontrent, lorsque la fréquentation du groupe LeTEC, comme de l'ensemble des opérateurs de transport en commun dans notre pays et en europe, a été singulièrement affectée par la période du Covid, qui a modifié le rapport aux autres, et pas seulement pendant la période des pics les plus aigus. Il ajoute que la mesure vise également un objectif de politique sociale et qu'elle a été clairement assumée comme telle. Il estime aussi que la proposition de décret n° 706 renvoie à la manière dont on conçoit la mobilité. Sur ce point, il signale qu'au niveau fédéral, le financement des voitures de société est 100 fois supérieurs au coût de la quasi-gratuité et que pourtant cela ne donne lieu à aucun débat. Il indique en outre que ce choix politique de quasi-gratuité n'était contesté par personne sous la législature 2019-2024, ce qui rend les décisions ultérieures en la matière sournoises, puisqu'elles sont contraires à ce qui avait été annoncé avant les élections.

Pour ce qui regarde la gouvernance, et par rapport au fait que le décret du 3 septembre 2026 aurait clarifié les responsabilités de chacun, il estime que c'est le contraire qui s'est produit, puisqu'on a des hommes et des femmes de paille qui prennent des décisions et, ensuite, toute une série d'ajustements interviennent par voie de presse sans que l'on ne voie exactement comment ils se passent.

Il conteste également l'argument selon lequel l'OTW connaît le terrain. Il cite ainsi la situation des étudiants koteurs, l'impasse liée au remplacement des lignes classiques par des lignes *Express* ou la multiplication par 10, 15 ou 32 des tarifs, alors qu'existe déjà un malaise au sein de la jeunesse.

Il juge que M. Dewez a été beaucoup plus franc, puisqu'il a évoqué un tarif proposé par le conseil d'administration.

En réponse à Mme Fafchamps, il signale ne pas reprocher à M. le Ministre de faire une chose et son contraire mais bien le jeu de rôle qui est organisé par rapport à cette augmentation tarifaire. Il critique également le stratagème numéro 5 consistant à développer une caricature ou même le contraire du propos qui est tenu, pour ensuite pouvoir critiquer ce qui n'a pas été dit. Il signale donc qu'effectivement, personne ne de-

mande que M. le Ministre conduise les bus ou que l'OTW perde l'autonomie de gestion dont elle dispose pour l'exploitation des bus.

Il termine en faisant part de son souhait qu'un jour, peut-être, le président du conseil d'administration ou un administrateur au sein du groupe LeTEC prenne la parole publiquement afin de justifier les choix posés en matière de tarifs et notamment les raisons qui justifient une multiplication par 10 du coût des abonnements de 1 euro par mois pour les séniors et par 15 voire 32 pour les jeunes.

M. Mugemangango estime que les députés de la majorité, le Gouvernement et M. le Ministre particulièrement, sous-estiment gravement les difficultés posées par cette mesure aux jeunes en particulier, et aux ménages en général. Il explique en effet qu'elle s'ajoute aux autres attaques que le MR et Les Engagés organisent, à l'échelon régional, comme aux autres niveaux de pouvoir, contre le pouvoir d'achat des citoyens. Il cite notamment l'augmentation des taxes communales, l'instauration d'une vignette automobile ou la hausse des accises sur le carburant, alors que le prix de ce dernier est déjà très élevé. Il signale n'avoir entendu aucune réponse sur ce point.

Par ailleurs, considérant l'augmentation du taux de couverture des recettes de 10 à 14 pour cent, il souhaiterait savoir comment sera financée la décision visant à plafonner le coût de l'abonnement à 180 euros. Plus précisément, il demande comment sera récupéré le manque à gagner existant entre les 384 euros et les 180 euros.

En outre, il rappelle que la majorité qualifiait de simpliste la critique formulée par l'opposition sur le fait que l'augmentation du taux de couverture entrainera une hausse des tarifs et ajoutait que d'autres pistes existaient pour augmenter les recettes, comme la hausse de la fréquentation, la lutte contre la fraude ou la mise en place d'une nouvelle billettique. Il considère donc que M. le Ministre, le Gouvernement et les parlementaires de la majorité ont pris soin pendant des mois de cacher qu'il y avait un lien entre le fait d'exiger une augmentation des recettes de 10 à 14 pour cent et le fait que cela allait mener de manière mécanique à une augmentation des tarifs du groupe LeTEC.

Sur le fait que le Gouvernement précédent n'avait pas prévu les moyens, il considère que c'est une évidence politique. Il signale ainsi qu'à chaque nouvelle politique, les moyens ne sont pas prévus.

De plus, il explique que le raisonnement de la majorité vise à faire croire qu'il s'agit d'une décision de bon gestionnaire et non d'un choix. Il réfute cet argument et estime que le Gouvernement a choisi de s'attaquer au portefeuille des citoyens à travers les tarifs pratiqués par le groupe LeTEC.

Parallèlement, il constate que le Gouvernement reste passif quant à une analyse de la pertinence des aides octroyées aux entreprises alors qu'il s'est engagé à la faire. Il rappelle également le choix posé en matière de rémunération des *tops managers* qui va couter cher également.

Enfin, il juge que la question du transport n'est pas appréhendée dans sa globalité et affirme que cela constitue également un choix. Il cite ainsi une étude démontrant que le coût des externalités négatives liées au transport de personnes s'élevait à 5,3 milliards d'euros par an en 2019. Il précise que 84 pour cent de ces coûts sont liés à la voiture, contre seulement 1 pour cent pour les transports publics.

Le commissaire termine son intervention en faisant part de sa conviction de la nécessité de continuer à résister et annonce, à l'instar de Mme Hanus, le lancement d'une pétition sur le sujet. Il conclut en demandant également l'inscription de la résolution en projet à l'ordre du jour de la prochaine réunion.

4. Répliques des membres

Mme Fafchamps estime que les administrateurs de l'OTW ne sont pas des hommes de paille. Elle explique que les administrateurs, qu'ils appartiennent à la majorité ou à l'opposition, consacrent du temps, de l'expertise, de l'énergie au service public de transport et à ses usagers. Elle considère donc que l'on ne peut pas nier leur travail et leurs responsabilités. Elle juge donc irrespectueux les propos tenus par M. Hazée à leur endroit.

Ensuite, elle signale n'avoir jamais affirmé que l'augmentation des prix favorisait le recours au bus. Elle précise avoir dit que le prix à lui seul ne fait pas abandonner la voiture et que, pour y parvenir, il faut un bus qui passe, qui est ponctuel et qui ne prend pas deux fois plus de temps que la voiture pour réaliser le même trajet.

Par rapport à la situation de Dunkerque évoquée par Mme Hanus, elle reconnait que la fréquentation y a augmenté à la suite de la mise en place de la gratuité. Toutefois, elle précise que l'autorité de régulation des transports française a constaté que, dans une large mesure, ce sont d'anciens piétons et d'anciens cyclistes qui sont montés dans le bus. Elle indique donc que, pour le climat, un piéton qui monte dans le bus, ce n'est pas une voiture en moins sur les routes. Elle relève un parallélisme avec les statistiques de fréquentation du groupe LeTEC. Elle fait ainsi observer qu'entre 2022 et 2023, la clientèle des 18-24 ans, qui payait 12 euros par an, a moins progressé que l'ensemble de la clientèle. Elle considère donc que cela constitue une preuve supplémentaire que la quasi-gratuité, à elle seule, ne suffit pas.

Elle reconnait que les prix augmentent et indique que le Groupe Les Engagés assume cette hausse. Elle invite toutefois chacun à la replacer dans son évolution et rappelle qu'en 2006, un jeune de 18 à 24 ans payait 390 euros par an, en 2012, 450 euros par an et, en 2027, ce sera 180 euros par an, soit 15 euros par mois, soit 0,50 euro par jour. Elle doute que quiconque puisse soutenir que l'usage de la voiture soit moins onéreux.

Par ailleurs, elle indique endosser pleinement les propos tenus en septembre 2026 quant à la non-automaticité de la hausse tarifaire. Elle estime que c'est d'ailleurs le cas, puisqu'en 2027, le prix du ticket à l'unité et des cartes Multivoyages n'augmente pas.

Elle ajoute que seuls les prix des abonnements sont modifiés et que le contrat de service public prévoit d'autres leviers que les tarifs, notamment la lutte contre la fraude, la maîtrise des dépenses et la hausse de la fréquentation.

Elle conteste l'affirmation de l'opposition selon laquelle la majorité minimiserait les difficultés des jeunes, et dit entendre pleinement leur inquiétude. Si elle reconnait l'existence de certaines hausses, elle relève que beaucoup de chiffres erronés ont circulé. Elle reproche ainsi aux Groupes PTB, PS et Ecolo de marteler le chiffre de « 384 euros pour tous les jeunes », alors que ce montant ne concerne qu'une petite minorité des usagers. Elle rappelle en outre que M. le Ministre a déjà demandé un plafonnement à 180 euros.

Elle souligne que les plus fragiles restent protégés, puisqu'un jeune issu d'une famille bénéficiaire de l'intervention majorée (BIM) paiera 60 euros par an au lieu de 384 euros, soit cinq euros par mois. Elle ajoute qu'à partir de 2028, le Fonds social pour le climat permettra, grâce au chèque-mobilité, de rembourser jusqu'à 100 pour cent de l'abonnement.

L'oratrice assume cette hausse de prix. Elle précise toutefois qu'elle n'est pas une fin en soi et ne procède d'aucun plaisir d'augmenter les prix, puisqu'il s'agit d'un investissement dans la qualité. Elle signale que la motion indique clairement que l'effort doit se voir dans les bus, en fiabilité, en fréquence et en ponctualité, y compris dans les zones rurales. Elle revendique ces choix politiques au même titre que l'aide apportée aux jeunes pour l'achat de leur premier logement par la réforme des droits d'enregistrement. Elle concède que cette voie n'est peut-être ni la plus facile ni la plus rentable électoralement mais juge qu'elle est la seule à garantir aux Wallons un transport public sur lequel ils pourront compter demain.

M. Dewez juge que 15 euros par mois pour un jeune abonné au groupe LeTEC permettent au bus de rester un moyen de transport particulièrement compétitif par rapport au coût mensuel d'une voiture qui avoisine les 400 euros par mois. Il considère que le bus reste financièrement avantageux, même après l'ajustement tarifaire proposé. Il ajoute que la contribution de l'usager au financement de l'offre de transport lui semble également logique et légitime. À cet égard, le commissaire rappelle qu'en moyenne, chaque Wallon contribue à hauteur de 235 euros par an au financement du groupe LeTEC, qu'il utilise ou non les bus et que ceux-ci passent ou non à proximité de son domicile.

Par ailleurs, il estime nécessaire de regarder la réalité et constate que certains jeunes, notamment dans les communes rurales, ne peuvent tout simplement pas faire le choix du bus, faute de desserte à proximité de chez eux. Il ajoute qu'ils sont donc contraints d'acheter une vieille voiture d'occasion pour se rendre à leurs études ou rejoindre leur lieu de stage. Il considère que, souvent, il ne s'agit pas d'un choix mais plutôt d'une obligation liée à l'absence de transports en commun adaptés. Il explique que c'est sur ce point qu'il convient de concentrer l'ambition, en utilisant les recettes issues de la contribution des usagers pour développer le réseau, améliorer sa couverture territoriale et rendre le service plus efficace.

Pour conclure, l'orateur signale que l'enjeu est donc de trouver un équilibre entre une contribution raisonnable des usagers et un financement collectif, permettant non seulement de maintenir une offre de transports publics accessible à tous mais aussi de l'améliorer là où les besoins sont les plus importants. Il juge que le droit à la mobilité ne devrait pas dépendre du fait que l'on habite en ville ou à la campagne.

5. Réponses des auteurs

Mme Hanus juge que l'épisode qui dure depuis un mois et fait d'interventions par presse interposée et en réunions de Commission, démontre l'existence d'un véritable flou sur la nouvelle mécanique démocratique que le Gouvernement a mise en place en ce qui concerne les tarifs du groupe LeTEC. Elle dénonce l'absence d'institutionnalisation du processus démocratique et juge que personne ne connait le montant et la manière dont seront définis les tarifs d'application en février 2028. Elle ajoute qu'ils dépendront peut-être de celui qui s'exprime le plus fort dans la presse.

L'oratrice note que M. le Ministre tente de convaincre les commissaires que la nouvelle grille tarifaire permettra de réaliser un *shift* modal et d'augmenter le nombre de navetteurs. Elle demande donc qu'une première évaluation du nombre de navetteurs soit réalisée en février 2028 et une seconde en février 2029 ainsi que la tenue d'un débat démocratique en Commission sur celles-ci. Elle juge cela d'autant plus nécessaire qu'avec la tarification dynamique, il conviendra peut-être de rectifier le tir.

Sur l'annonce de M. le Ministre d'un abonnement à 180 euros pour tous les jeunes jusque 25 ans résultants d'une mécanique démocratique particulière et floue, elle souhaiterait, à l'instar de M. Mugemangango, savoir comment un abonnement à 180 euros pour tous les jeunes jusque 25 ans, impayable il y a un mois, peut, aujourd'hui, être assumé par les finances de l'OTW. Elle juge qu'une clarification financière et budgétaire s'impose.

S'agissant de la lutte contre la fraude, elle fait savoir qu'à Dunkerque, l'on constate que la gratuité a entrainé une diminution des comportements agressifs dans les bus, notamment en raison de la fin d'échange de monnaie ou de l'autorégulation sociale générée par l'augmentation du nombre d'usagers.

En réaction aux propos de Mme Fafchamps, elle reconnait que le prix, seul, ne fait pas augmenter le nombre de navetteurs. Elle signale l'avoir mentionné en évoquant l'exemple de Dunkerque et en précisant que c'est la politique de gratuité intégrale couplée à une modification de l'offre qui a permis à ce dernier d'est couronné de succès. Elle juge que la vision politique de la majorité sur ce point se situe à l'opposé. Par rapport au fait que ce serait des usagers actifs que la gratuité inciterait à prendre le bus, elle signale avoir rencontré à Dunkerque un couple de retraités, qui n'a pas seulement laissé sa voiture au garage depuis que les bus sont gratuits mais qui l'a vendue. Elle estime que cela constitue un vrai *shift* modal.

Enfin, et par rapport au coût mensuel d'une voiture évoqué par M. Dewez, elle estime également qu'il s'élève à environ 400 euros par mois pour les automobilistes en Wallonie. Elle conclut en faisant observer que la politique de l'actuel gouvernement s'attaque aux pouvoirs d'achat des navetteurs de bus mais également des automobilistes, notamment par l'établissement d'une nouvelle taxe régionale à destination de ces derniers, et ce dès 2027.

M. Hazée indique vouloir concentrer son propos sur la question de gouvernance. Il estime que le débat renvoie à un enjeu de transparence, de contrôle démocratique et de recevabilité des décisions. Il signale ne pas comprendre que l'on puisse juger valable et ne pas tirer des enseignements de ce transfert des décisions vers un conseil d'administration, au regard notamment de l'émoi provoqué, en ce compris dans les rangs de M. le Ministre ou de l'incompréhension et de la colère suscitée au sein de la population.

Concernant ses propos sur les hommes et femmes de paille, il fait savoir qu'il vise l'hypocrisie organisée sur la politique tarifaire. Il ajoute que s'il considérait les membres du conseil d'administration comme tels, il aurait déposé une proposition de décret visant à supprimer ce dernier. Il juge insupportable que des décisions de cette nature soient prises sans mesurer et sans assumer l'impact que cela représente pour la population qui doit trouver les moyens d'acheter l'abonnement. Il dénonce également l'impact en termes de confiance à l'égard du service public. Il ajoute que ces hausses sont, de plus, décidées par des personnes qui ne portent pas de message dans le débat public. Il demande ce que ceux-ci attendent pour s'exprimer notamment quant à l'augmentation des tarifs à destination des jeunes et l'écart existant avec les seniors.

L'orateur conclut en faisant part de son souhait que la proposition de décret n° 706 soit inscrite à l'ordre du jour de la prochaine séance plénière.

M. Mugemangango conteste l'idée formulée par certains membres de la majorité quant à une augmentation des moyens dédiés au groupe LeTEC d'un montant de 40 millions d'euros destinés à améliorer le service rendu. Il indique que le financement de la Région wallonne va passer de 90 pour cent à 84 pour cent et que l'augmentation des moyens globaux est inférieure à l'inflation. Il juge donc qu'il s'agit au contraire d'une diminution des moyens.

De plus, il rappelle que, dans leurs interventions, les Groupes PS, Ecolo et PTB n'ont jamais affirmé que tout le monde serait concerné par l'abonnement à 384 euros mais que le tarif allait passer de 12 euros à 180 euros et pour certains à 384 euros. Par rapport aux lignes *Express*, il souligne l'importance de celles-ci qui pallient l'absence d'infrastructure de la SNCB.

Par ailleurs, il demande, une nouvelle fois, comment sera financée la suppression de l'abonnement à 384 euros et si de nouvelles augmentations tarifaires sont à craindre. Le commissaire réaffirme la nécessité de tenir compte des externalités négatives dans l'analyse de la mobilité et de son financement. À cet égard, il signale que la hausse des tarifs du groupe LeTEC pourrait pousser davantage de jeunes à utiliser une trottinette dont l'utilisation constitue un véritable défi pour les grandes villes.

Enfin, il confirme que les députés de la majorité ainsi que les membres du Gouvernement sont déconnectés de la réalité.

VII. EXAMEN ET VOTE DES ARTICLES

Doc. 705 (2026-2027) N° 1

Article unique

L'article unique ne fait l'objet d'aucun commentaire.

Vote

L'article unique est rejeté par 6 voix contre 4.

Le rejet de l'article unique entraîne le rejet de l'ensemble de la proposition.

Doc. 706 (2026-2027) N° 1

Article 1er

L'article 1er ne fait l'objet d'aucun commentaire.

Vote

L'article 1er est rejeté par 6 voix contre 4.

Le rejet de l'article 1er entraîne le rejet de l'ensemble de la proposition.

VIII. VOTE SUR L'ENSEMBLE

Doc. 704 (2026-2027) N° 1

Par 6 voix contre 4, la Commission de l'aménagement du territoire, de la mobilité et des pouvoirs locaux ne recommande pas l'adoption de la proposition de résolution (Doc. 704 (2026-2027) N° 1) par l'assemblée plénière.

Les auteurs de la proposition de résolution souhaitent que celle-ci soit portée à l'ordre du jour de la séance plénière.

Doc. 705 (2026-2027) N° 1

Par 6 voix contre 4, la Commission de l'aménagement du territoire, de la mobilité et des pouvoirs locaux ne recommande pas l'adoption de la proposition de décret (Doc. 705 (2026-2027) N° 1) par l'assemblée plénière.

Les auteurs de la proposition de décret souhaitent que celle-ci soit portée à l'ordre du jour de la séance plénière.

Doc. 706 (2026-2027) N° 1

Par 6 voix contre 4, la Commission de l'aménagement du territoire, de la mobilité et des pouvoirs locaux ne recommande pas l'adoption de la proposition de décret (Doc. 706 (2026-2027) N° 1) par l'assemblée plénière.

Les auteurs de la proposition de décret souhaitent que celle-ci soit portée à l'ordre du jour de la séance plénière.

IX. RAPPORT

À l'unanimité des membres, il est décidé de faire confiance au président et aux rapporteurs pour l'élaboration du rapport.

Les Rapporteurs,

J.-P. BASTIN

B. LEFÈBVRE

Le Président,

M. DAYE