

**QUESTION ORALE DE M. FRÉDÉRIC À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE RENFORCEMENT DES LIGNES DE BUS URBAINES LIÉGEOISES »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle les questions orales à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité de :

- M. Bellot, sur « le bilan de la mesure de renfort des lignes TEC » ;
- M. Fontaine, sur « le soutien des autocaristes au TEC » ;
- M. Frédéric, sur « le renforcement des lignes de bus urbaines liégeoises ».

**M. le Président.** – La parole est à M. Frédéric pour poser sa question.

**M. Frédéric (PS).** – Monsieur le Ministre, dans la foulée de la question de mon excellent collègue Fontaine, j'avais eu l'occasion d'attirer votre attention – mais vous en étiez conscient – sur la nécessité d'être très attentifs au problème de respect des règles sanitaires à l'intérieur des transports en commun du TEC, au moment où surtout on a remis en activité les écoles. J'avais été alerté, dans ma belle région verviétoise, par plusieurs situations qui étaient assez interpellantes.

Vous avez adjoint au TEC des services de bus privés. Cela compète le dispositif, cela semble répondre à la demande à certains endroits. Mais il semblerait – cela a été l'objet d'un débat animé au Conseil communal de Liège que cette proposition ne concerne que très peu les lignes les plus fréquentées de Liège, de Seraing et de Herstal, ainsi que la ligne stratégique, comme la ligne 48 qui dessert le CHU et l'université.

Cela a été dénoncé ce 23 novembre au conseil communal. Cela n'atteindrait donc pas l'objectif de départ qui était d'apporter davantage de sécurité aux habitants de Liège, actuellement toujours marquée zone rouge, aux usagers, mais également aux travailleurs des TEC.

Les lignes périurbaines auraient ainsi été préférées au centre-ville, bien que la densité des usagers des lignes urbaines soit plus forte.

Mes questions sont assez simples.

Partagez-vous ce constat ?

Des ajustements sont-ils prévus afin de renforcer prioritairement les lignes urbaines plus fréquentées ?

Sur quels critères les lignes renforcées ont-elles été choisies ?

**M. le Président.** – La parole est à M. le Ministre Henry.

**M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.** – Messieurs les Députés, comme vous le savez, dans le cadre de la pandémie covid-19, le Gouvernement a décidé de recourir à des renforts d'autobus et d'autocars en vue de renforcer temporairement l'offre de transports, et a dédié pour cela un montant maximum de 10 millions d'euros.

Comme je vous l'ai déjà exprimé à plusieurs reprises, il s'agit d'une mesure d'urgence, exceptionnelle et limitée dans le temps. Ce n'est pas non plus une solution miracle, le nombre d'autocars disponibles étant beaucoup plus faible que le nombre de bus en circulation à l'heure de pointe. Je rappelle également que de récentes études étrangères ont montré que les transports publics ne sont pas des

lieux importants de contamination – même si cela peut apparaître a priori – pour autant, bien entendu que le port du masque soit respecté.

Concernant la fréquentation dans les véhicules et le bilan de la semaine passée, les transporteurs doivent remettre à l'OTW les fréquentations à bord de ces véhicules de renfort de manière hebdomadaire. Étant donné que les renforts ont débuté lundi passé, il est encore trop tôt pour pouvoir disposer d'informations définitives et consolidées, mais les premiers retours sont positifs.

Concernant le nombre de véhicules de renforcement, ils ont fait l'objet de 31 lots correspondant à autant de zones géographiques – puisqu'on a couvert l'ensemble de la Wallonie – dont 1 n'a pas pu être attribué. In fine, suite aux disponibilités des autocaristes, et au comptage complémentaire réalisé dans la semaine du 16 novembre, le nombre de véhicules qui ont été mis en circulation lundi passé s'est élevé finalement à 109.

Concernant la durée du marché, à la demande du Gouvernement et à mon initiative, un premier marché public lancé sous le bénéfice de l'urgence impérieuse a permis de couvrir la période allant du 12 novembre 2020 au 18 décembre, c'est-à-dire à l'entame des vacances de Noël, un second marché public, toujours demandé par le Gouvernement, est en cours d'attribution, et permettra de couvrir la période du 4 janvier 2021 à la fin de l'année scolaire le 30 juin.

Concernant les modalités de commande des autocars, la solution retenue par le Gouvernement présente l'avantage de la flexibilité. En effet, ce renfort pourrait être activé à n'importe quel moment, ou être désactivé en cas d'évolution favorable de l'épidémie ou si de nouvelles mesures viennent diminuer le besoin de transports en commun. Le cahier des charges prévoit bien que les prestations de renfort peuvent être adaptées de manière continue et flexible, notamment concernant leur volume, leur cadence, leur localisation à l'intérieur d'une même zone géographique. De manière plus précise, dans le cas d'une modification des prestations sans impact sur le nombre de véhicules, un délai de 48 heures pouvant être raccourci d'un commun accord est accordé au transporteur. Dans le cas d'une suppression d'un ou plusieurs véhicules, le transporteur est informé par l'OTW dans les meilleurs délais. La rémunération du transporteur est maintenue pour les deux jours ouvrables suivant ladite notification. C'est ainsi que les journées du 16 et 17 novembre seront donc normalement payées au transporteur sans que ceci soit considéré comme une indemnisation spécifique à réclamer. Et dans le cas d'une révision à la hausse du nombre de véhicules nécessaires, l'OTW contacte le transporteur afin d'en étudier la faisabilité.

Concernant les problèmes de terrain rencontrés. Quelques erreurs de jeunesse évidemment, néanmoins marginales ont été constatées ces premiers jours, telles qu'une mauvaise répartition entre le bus pilote qui était trop rempli et le car qui le suivait, étant trop peu rempli, ou une mauvaise exécution du service par le car, avec parfois un car qui passe devant le bus pilote ou ne le suit pas tout à fait correctement, ou suit un mauvais bus, et cetera. Ce sont évidemment des ajustements de démarrage, une sensibilisation a eu lieu auprès des personnes concernées afin d'améliorer la situation.

En termes de mouvements sociaux, cette semaine n'a pas connu de problèmes particuliers, en effet les syndicats ont respecté l'accord signé le 15 novembre qui avait permis d'apaiser les tensions qui ont eu lieu il y a maintenant deux semaines. Celles-ci s'expliquent parce que certains travailleurs du TEC craignaient à tort que ces renforts mènent à une privatisation du service public. Je pense avoir pu les rassurer en insistant sur le caractère tout à fait provisoire de cette mesure exceptionnelle.

Concernant la vérification des titres de transport, les véhicules de renfort ne disposent pas de valideurs, mais les clients doivent tout de même disposer d'un titre de transport valable. Des contrôles seront effectués, mais les contrôleurs ne peuvent pas être partout en même temps. Il n'existe pas de

recette miracle pour éviter la fraude sur ces véhicules de renfort, mais à nouveau, je rappelle qu'il s'agit d'une solution urgente et temporaire.

Concernant le choix des renforts en région liégeoise, sur lesquels M. Frédéric m'interrogeait, plusieurs éléments expliquent le fait que le réseau urbain de Liège n'ait guère été renforcé par les autocars privés lors de la première semaine. Le taux de fréquentation sur les lignes urbaines est inférieur de 30 à 35 % par rapport à l'année dernière à la même époque. Or, suite à la situation sanitaire, l'offre « normale » du TEC a été maintenue à sa pleine capacité. Par exemple, le TEC a laissé l'ensemble de ses lignes vers le Sart-Tilman, alors que l'enseignement supérieur se déroule en grande partie en présentiel. L'offre des lignes urbaines est déjà très soutenue et les terminus du centre-ville sont saturés. Ajouter un autocar ne ferait qu'améliorer l'offre à la marge, et serait très compliqué puisque les bus se suivent de très près aux heures de pointe.

C'est d'ailleurs en raison de l'importante demande au centre de Liège et du nombre de bus nécessaire pour répondre à celle-ci que le tram va être mis en œuvre. À court terme, ces travaux du tram complexifieront encore les conditions de circulation, y compris des bus, ce qui rend les renforts d'autocars encore plus compliqués à mettre en place dans l'immédiat.

Pour être efficace, il faut prévoir quand ont lieu les surcharges dans les véhicules. Or, c'est extrêmement difficile à prévoir en milieu dense urbain : certains bus sont bondés à différents moments de la journée, sans que ce soit toujours tout à fait prévisible.

Au niveau topologique, il y a des contraintes liées à la structure urbaine de Liège et de ses voiries. Par exemple, les rayons de giration des autocars de 15 mètres sont plus longs que ceux des bus, ce qui implique des manœuvres compliquées à certains endroits, certains carrefours.

Bien entendu, s'il s'avère que des renforts sont nécessaires et utiles sur le centre urbain de Liège, ils auront lieu. C'est l'avantage de la solution déployée par le TEC qui est flexible et s'adapte à la situation.

C'est ainsi que, dès aujourd'hui, ce lundi, deux nouvelles lignes sont renforcées à Liège, à savoir les lignes 71 et 88 vers les deux hôpitaux de la Citadelle et du CHC. Petite particularité, ces lignes seront renforcées par la Régie du TEC et non par des autocaristes, le TEC Liège-Verviers ayant réorganisé son offre pour permettre de dégager les bus supplémentaires en interne sur ces deux lignes-là.

J'ai pleinement confiance en la qualité du travail d'analyse réalisé par les équipes du TEC pour que les renforts soient attribués de la façon la plus pertinente, la plus efficace et la plus objective possible dans une situation qui est assez compliquée pour tout le monde.

Enfin, je voudrais remercier les chauffeurs du TEC pour leur collaboration à ces mesures, pour le bien commun. Mais je voudrais aussi remercier les autocaristes qui sont dans une situation économique difficile et qui ne ménagent pas leurs efforts pour fournir un service complémentaire de qualité.

Voilà, Messieurs les Députés, pour toutes ces questions sur ce sujet hautement d'actualité.

**M. le Président.** – La parole est à M. Frédéric.

**M. Frédéric (PS).** – Monsieur le Ministre, je vous remercie pour votre réponse technique.

Je m'intéresse à toute la Wallonie, mais plus particulièrement au bel arrondissement de Verviers où il se passe toujours quelque chose. Ici, je sors un peu de mon arrondissement parce que je voulais me faire le relais, l'écho, de ce que j'avais vu et lu de ce qu'il s'était passé au Conseil communal de Liège.

Toutes les mesures qui ont été prises dans le cadre de ce dossier sont d'une grande sagesse et tout cela a été parfaitement géré par le ministre et par les responsables du TEC.

Je n'ai aucune critique à émettre à cet égard et je comprends les arguments techniques sur les bus privés qui doivent tourner, le fait que c'est plus difficile, les voiries, et cetera.

Dans une telle situation, où chacun essaie de faire comme il peut, un contact – et peut-être qu'il y en a eu un – entre les responsables du TEC Liège-Verviers et les responsables de la Ville de Liège peut faire en sorte que les gens se parlent et se comprennent, et que cela ne prenne pas une dimension dans les médias qui peut laisser croire qu'il se passe quelque chose. C'est l'ère du complotisme en permanence à tous égards. Il faut essayer d'objectiver et, parfois, il y a moyen d'objectiver par un simple petit échange.

Je vous remercie pour le boulot en cette matière.