

QUESTION ORALE
DE M. FOUNRY À M. HENRY,
MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE
L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE
LA MOBILITÉ, SUR
« LES CRAINTES DE LA RÉDUCTION DE
L'OFFRE DE TRANSPORT EN ZONES
RURALES »

M. le Président. La parole est à M. Fourny, pour poser sa question.

M. Fourny (cdH). Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers Collègues, les mesures annoncées récemment par la SRWT afin de combler son déficit ont provoqué diverses réactions non seulement dans le chef des chauffeurs, du personnel, des syndicats, mais également dans celui des utilisateurs. Pour le Luxembourg, vous le savez, la table ronde luxembourgeoise s'est déjà préoccupée de cette question à plusieurs reprises et fut négociée de manière extrêmement attentive.

Les perspectives budgétaires annoncées par la SRWT ne sont en effet guère réjouissantes. Le groupe TEC afficherait un résultat d'exploitation négatif d'environ 12,7 millions d'euros. La SRWT prévoit une augmentation sensible du déficit d'exploitation estimé à près de 20,7 millions d'euros en 2012 et même de 34,8 millions d'euros en 2014.

Afin d'éviter cette situation pour le moins catastrophique, la SRWT préconise la prise de plusieurs mesures.

Parmi celles-ci, l'on annonce l'augmentation exceptionnelle des tarifs de l'ensemble des titres de transport au-delà de l'inflation soit plus de 3,67 %. Cette augmentation permettrait de réduire le déficit à 9 millions d'euros pour 2011.

L'autre piste touche l'offre de transport. Les orientations étudiées visent la fermeture de lignes ou de parcours les moins fréquentés le week-end, aux heures creuses, ou ceux organisés tôt ou tard.

L'on prévoit également la suppression d'agents d'accueil à Charleroi, la suppression de « Telbus » au TEC Namur-Luxembourg, une restructuration des Lignes 16 et 76 à Liège-Verviers.

Tout ceci rentre dans un plan global de réduction d'effectifs, notamment la non-reconduction de contrats à durée déterminée et le non-remplacement des départs naturels.

La prise de telles mesures et plus singulièrement la fermeture de certaines lignes paraissent pour le moins paradoxales lorsque l'on sait que le nombre de voyageurs transportés est en augmentation constante et est en totale contradiction avec la DPR.

Celle-ci préconise : « ... *les transports publics doivent être rapides, facilement accessibles, conviviaux, offrir des horaires et des fréquences adaptés et avoir un coût modéré. Il est également essentiel que l'offre de transport public soit en permanence adaptée en fonction de l'évolution des demandes et des besoins des usagers. Une attention*

particulière doit être accordée à l'accessibilité des infrastructures et des équipements de déplacements pour les personnes à mobilité réduite »

Ce sont les termes employés dans la DPR.

L'inquiétude est d'autant plus forte en zone rurale où les problèmes de mobilité se posent avec acuité.

Pour le Luxembourg, il est prévu suivant les informations dont je dispose de supprimer deux Telbus et plus de 318.000 kilomètres de parcours via la suppression de services le week-end, tôt le matin et tard le soir, de lignes aux heures creuses. Ce plan est prévu pour rentrer en application en

Février 2011.

Il est incontestable que la situation budgétaire de la SRWT est inquiétante et il est nécessaire de réagir. Toutefois, l'on peut regretter que la dotation allouée au TEC soit gelée, que les augmentations budgétaires prévues n'ont pas eu lieu. Vous me rétorquerez que des efforts budgétaires ont été consentis lors de l'ajustement budgétaire par l'augmentation de cinq millions d'euros pour le transport scolaire. Il est vrai que cette augmentation est saluée tant le secteur n'est pas suffisant. Et vous avez par ailleurs dans le cadre des discussions des travaux budgétaires, précisez que pour les perspectives budgétaires pour 2012, celles-ci ne seraient guère plus encourageantes et permettez-moi de me montrer pour le moins circonspect quant à la négociation du nouveau contrat de gestion concernant les moyens qui seront affectés au contrat de gestion 2010-2015.

Le Conseil d'entreprise du TEC Namur-Luxembourg s'est réuni le 28 septembre dernier afin d'évaluer les propositions avec une marge de manœuvre extrêmement faible.

Monsieur le Ministre, alors que l'on prône l'usage des transports en commun, la fermeture de certaines lignes serait un mauvais signal et risque de porter principalement préjudice aux habitants des zones rurales alors que la mobilité y est une question primordiale.

Il est plus que nécessaire de maintenir l'offre de transport en zone rurale, il faut dès lors donner au TEC les moyens auxquels ils ont droit.

Monsieur le Ministre, vous précisiez vous-mêmes précédemment ne pas vouloir toucher à l'offre.

Quelles pistes envisagez-vous afin de pouvoir la maintenir si les moyens budgétaires nécessaires ne suivent pas ? Quelles mesures autres que budgétaires préconisez-vous ? Des mesures, des solutions particulières à l'attention des zones rurales sont-elles à l'étude ? Où en est l'élaboration du contrat de gestion ?

Est-il envisageable que le gel de la dotation soit levé ?

Pouvons-nous espérer une augmentation des Moyens alloués à la SRWT dans les années à venir ?

Voilà quelles sont les questions en l'état, que je souhaitais vous poser afin de pouvoir faire le point sur cette question et d'attirer spécialement votre attention sur les craintes développées par les zones

rurales, la région Namur-Luxembourg en particulier, sur les bruits insistants qui courent quant aux mesures qui vont être prises et qui auront une incidence claire sur la possibilité pour nos concitoyens de se déplacer, et j'ose espérer d'une manière complémentaire, que les mesures qui ont été prises par la province du Luxembourg, au niveau de la locomobile, notamment vous avez eu l'occasion de pouvoir visiter l'autre jour lorsque vous vous êtes rendu chez IDELUX ne sont pas des moyens qui vont en quelque sorte, apporter un prétexte à la SRWT au TEC Namur-Luxembourg de supprimer certaines lignes, parce que des services complémentaires ont été apportés par la province de Luxembourg afin d'assurer des besoins qui sont de plus en plus criant pour les personnes à mobilité réduite, pour les personnes âgées qui outre les moyens de transports habituels ont une nécessité de transport qui est rencontrée par la mise en place de ces services par la province de Luxembourg, d'avance je vous remercie pour les réponses que vous pourrez apporter à ces différentes questions.

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

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. Vous êtes nombreux à vouloir aborder la situation budgétaire du groupe TEC et des différentes incidences que cette situation peut provoquer. Vous vous faites le relais des inquiétudes diverses et variées, légitimes même si elles sont parfois exprimées de manière un peu caricaturales. Je pense qu'il est utile de refaire le point de manière globale sur la situation bien qu'on l'ait déjà fait plusieurs fois.

D'abord, je voudrais dire que, puisque M. Crucke m'a interrogé notamment sur l'origine du problème, la situation budgétaire des pouvoirs publics est, je pense, partout difficile, je ne vous apprendrai rien en vous disant cela. Nous avons fêté tristement, il y a de cela quelques jours, le deuxième anniversaire de la faillite de Lehman Brothers qui fut, je le rappelle, l'élément déclencheur de la déconfiture du système bancaire mondial, qui a entraîné une crise économique extrêmement grave dont nous pâtissons toujours. C'est ça l'origine du problème. Il n'y a pas eu de décision particulière, si ce n'est une augmentation du nombre de voyageurs, ce qui a aggravé la situation.

Dans ce contexte, la trajectoire budgétaire pluriannuelle de la Région convenue dans le cadre de la réponse de l'ensemble des pouvoirs publics a prévu le principe de la non-indexation des OIP et de la non-croissance des dépenses primaires. Ce point-là fait partie de la constitution du Gouvernement, de la négociation de juillet de l'année passée, et il s'applique à l'ensemble des secteurs. J'ai déjà eu

l'occasion de l'expliquer plusieurs fois.

La direction de la SRWT a vite attiré mon attention sur le problème posé par la modification de la formule budgétaire initialement prévue par le contrat de gestion, avec cette non-indexation et la non-application du pourcent supplémentaire qui est prévu dans un certain nombre de dotations, dont celle des TEC.

Pour ma part, et cela me paraît quand même important de le rappeler, j'ai obtenu en 2009 que les 5,8 millions d'euros dégagés pour compenser la nonindexation des tarifs décidée par le Gouvernement précédent soient récurrents, malgré que l'indexation des tarifs a été appliquée, ce qu'on a pu regretter aussi parce que c'était une augmentation des tarifs, mais il faut bien appliquer un certain nombre de solutions, il faut bien trouver un certain équilibre budgétaire. Donc, malgré l'indexation des tarifs tout à fait normale, telle qu'appliquée si ce n'est qu'elle a été appliquée avec un an de retard, les 5,8 millions de compensations de dotation ont été maintenus. Ils n'ont pas été maintenus qu'en 2009 ; ils ont été maintenus en 2009, en 2010, en 2011, etc.

Ensuite, en juin 2010, j'ai obtenu du Gouvernement une dotation supplémentaire en faveur du secteur d'un total de 25 millions d'euros pour les années 2011 à 2014, c'est-à-dire 6,25 millions d'euros, également récurrents à partir de 2011. Donc, Monsieur Fourny, nous ne sommes pas à la situation de blocage des dotations que vous avez évoquée, constitutive de cette majorité qui faisait partie de l'accord de majorité telle qu'elle a été convenue en juillet 2009. Vous en avez déjà parlé, c'est pour cela que je vous répons. Nous en serons donc en 2011 à un supplément de 12 millions par rapport à ce blocage initial des dotations.

Il reste encore effectivement une marge de 12 millions d'euros pour atteindre l'équilibre si on maintient le système tel qu'il est, ce qui était votre question, Monsieur Crucke. Autrement dit, on a déjà fait en refinancement, la moitié du chemin par rapport au blocage initial des dotations. Ce n'est pas satisfaisant, il manque encore de l'argent, mais 12 millions supplémentaires seront injectés en 2011, par rapport à ce qui aurait été la stricte application de la circulaire budgétaire générale.

M. Fourny (cdH). Il y a aussi le respect des Engagements sociaux.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. Je vais y venir aux engagements sociaux, mais cela n'a rien à voir avec cela, c'est en-dehors, mais je vais y venir tout de suite, c'est juste le paragraphe suivant.

M. le Président. Laissez parler M. le Ministre Henry.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de

l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. La décision de juillet 2010 concernant les 27 millions d'euros issus de la vente d'Eurobus Holding, au financement des engagements sociaux du groupe TEC, ce montant sera ristourné par la Région à la SRWT. J'ai déjà eu l'occasion de l'expliquer. Je ne sais pas ce qui vous fait sourire, Monsieur Fourny, c'est l'engagement du Gouvernement, du Ministre du Budget et de moi-même. Cela me paraît un engagement excessivement important vis-à-vis des travailleurs puisqu'il sera ristourné année après année, au *pro rata* des augmentations d'engagements sociaux nécessaires, telles que la SRWT l'avait d'ailleurs prévu pour elle-même si ce n'est qu'initialement, elle avait prévu que cet argent reste au sein même de sa trésorerie.

Ici, c'est globalisé comme un certain nombre de montants qui ont été identifiés dans différents secteurs et qui sont globalisés dans la trésorerie et dans le budget de la Région, car ils sont bien nécessaires à mobiliser pour l'équilibrage général du budget, à la demande du Ministre du Budget d'ailleurs, et j'ai accédé à cette demande à partir du moment où cela aide le budget régional et à partir du moment où c'est ristourné de manière affectée, année après année, au remboursement, au complément nécessaire pour les engagements sociaux.

Nous vous proposerons dans les prochaines semaines un décret pour confirmer cela. Que peut-on avoir de plus stable, de plus sûr vis-à-vis des travailleurs qu'un décret qui organise le remboursement des engagements sociaux ?

Donc, ces engagements sociaux, cela n'a rien à voir avec les 12 millions, c'était cela que je voulais vous dire. Cette enveloppe de 27 millions n'est bien sûr pas affectée à l'offre. Elle permet de financer plusieurs années une enveloppe qu'il n'est pas possible à la Région de la financer dans son budget courant. C'est donc un message fort par rapport à ces engagements qui sont de toute façon dus.

En dehors de cette parenthèse des engagements sociaux, la Région a tout de même dégagé un supplément annuel de 12 millions depuis les chiffres 2009. Bien sûr, cela reste insuffisant pour combler le déficit structurel, surtout que le déficit le plus grave ne sera pas en 2011, mais pour les années suivantes. Ce déficit s'accroît de par l'augmentation naturelle des coûts et de par les engagements antérieurs qui ont été pris.

On a évoqué tout à l'heure le métro de Charleroi : il va falloir le rembourser, et en plus, il va falloir le faire circuler, c'est-à-dire avoir des dotations de fonctionnement qui s'y rapportent. C'est une augmentation de l'offre qui a été planifiée, qui aura lieu et qu'il faut financer. Cela est un fait inéluctable sur lequel je ne suis pas intervenu, ce sont les chiffres qui amènent ce type de constat budgétaire.

Il faut aussi rappeler que plus de septante

pourcents des coûts globaux du secteur transports en commun sont constitués de coûts salariaux et donc, sont directement liés aux mécanismes d'indexation. Dix autres pourcents de ces coûts constitués de frais de carburant sont soumis à des fluctuations difficiles à prévoir, mais qui sont également dans un trend global d'augmentations.

C'est clair, et je m'en réjouis aussi, que la clientèle des TEC augmente depuis plusieurs années à un rythme soutenu qui varie selon les années de 6 à 8 % par an. De ce point de vue, j'admets bien volontiers que l'on a là, un paradoxe, qu'il y a un besoin plus grand, et que les dotations ne suivent pas en fonction. C'est la crise économique qui est responsable de cela, ce constat ne s'applique pas dans le seul secteur des transports en commun. Il s'applique dans différents secteurs régionaux, mais c'est clair que c'est ce qui justifie qu'il y a déjà eu des refinancements qui en arrivent donc à cumuler à douze millions d'euros en 2011 et c'est ce qui justifie que des dotations complémentaires seront encore demandées pour le budget 2011, et pour les années ultérieures. Il y aura là des arbitrages budgétaires importants qui devront être fait pas le Gouvernement.

Est-ce que cette situation est connue depuis Longtemps ? Oui, il n'y a rien de particulièrement neuf. Nous avons eu déjà l'année passée le même genre de planification budgétaire qui a été fait. Les chiffres ont été débattus au Parlement et année après année, le groupe met à jour ses chiffres et fait les projections pour les années suivantes. Il n'y a pas d'information nouvelle si ce n'est que les chiffres sont adaptés au fur et à mesure de l'évolution connue des coûts.

Est-ce que pour autant que le groupe est en faillite comme j'ai parfois pu le lire ? Je voudrais quand même rappeler qu'ici on parle pour 2011, à ce stade-ci, d'un manque à équilibrer de douze millions. Nous parlons d'une dotation qui était en 2010 de 413 millions d'euros globalement de la Région vers la SRWT. Il n'y a pas de risque de faillite, la question est de savoir comment on va équilibrer les budgets et effectivement, quels sont les leviers sur lesquels on peut agir. Et je vais y venir. Et là, effectivement, il y a des craintes légitimes à avoir, et c'est clair que tous les problèmes ne sont pas résolus, mais la question ne se pose pas en terme de faillite, la Région ne va pas tout d'un coup supprimer sa dotation ou la diviser par deux ou que sais-je! On parle ici de quelques pourcents de la dotation par rapport à une augmentation des coûts dont certains sont inéluctables de par l'évolution naturelle des prix et de par un certain nombre d'engagements qui ont été pris par le passé.

Il y a finalement trois pistes d'action complémentaires.

D'une part, un effort supplémentaire de la Région. Nous avons vu que la Région n'était pas

restée inactive et j'ai cité les montants. C'est la première piste évidemment, c'est la plus simple du point de vue du groupe des différents TEC et de la SRWT. Elle doit évidemment s'arbitrer dans le Budget général de la Région.

Deuxièmement, une action sur les coûts. Pour les dépenses, la suppression de voyages peu fréquentés notamment en début et en fin de journée ainsi que le *week-end* au-delà des mesures internes de rationalisation fait évidemment partie des pistes qui sont envisagées, mais il va de soi que d'autres pistes non liées à l'offre seront également explorées de manière approfondie et je crois que là, il faut aussi admettre qu'examiner globalement l'offre, c'est un travail tout à fait normal en terme de gestion *a fortiori* quand les moyens sont limités. Il y a aussi des endroits où il a des besoins de bus supplémentaires. Il faut examiner cela de manière tout à fait détaillée en fonction des jours, des heures, des circuits. Cette année, on a décidé la suppression de quelques lignes interrégionales qui comportaient dans certains cas cinq voyageurs par jour sur une ligne donnée. La Région ne peut pas financer des bus qui comptent cinq voyageurs par jour ! Je pense que vous serez d'accord avec moi que là, il y a un problème de bonne utilisation des deniers publics. Il est donc normal d'avoir cet examen détaillé.

Et puis, bien sûr, une action sur les recettes. Je vais explorer avec le groupe TEC les différentes pistes pour augmenter les recettes. Ce travail est en cours pour examiner la manière la plus équitable pour atteindre cet objectif.

J'ai déjà évoqué l'effort de la Région. J'espère ainsi pouvoir convaincre mes collègues d'aller plus loin encore dans le cadre de la programmation pluriannuelle du contrat de gestion. Évidemment, la sagesse commande de ne pas mettre tous ses ufs dans le même panier et de la restauration des équilibres financiers antérieurs à 2009. Il est de bonne gestion d'envisager d'autres pistes et Monsieur Crucke, vous pouvez joindre si vous le souhaitez ce débat à celui de l'ajustement de demain, mais cela n'a pas vraiment lieu d'être. Nous parlons ici de 2011. C'est plutôt à partir de 2011 que vous aurez plus de pertinence à poser ce débat.

Le plan d'économie évoqué par le groupe TEC, qui a été évoqué dans les CA et qui a suscité un certain émoi, vise à réduire les charges d'exploitation de l'ordre de 2 %. Ce chiffre peut varier de TEC à TEC selon le déficit à apurer qui varie lui aussi de TEC à TEC. Le groupe TEC dispose également de réserves qui, elles-mêmes, varient en fonction des différents TEC. Les travaux sont toujours en cours dans les différents TEC pour déterminer et identifier les économies possibles sur base entre autres des comptages de manière à pénaliser le moins possible la clientèle ainsi que les gains accessibles après réorganisations de

l'exploitation en vue de rencontrer les objectifs d'économie.

On ne peut donc pas à ce stade-ci fixer avec précision l'ampleur d'éventuelles suppressions, c'est tout à fait prématuré. Ce qui a été fait comme travail par la SRWT et qui a été discuté dans les différents TEC, c'est une prise d'acte des chiffres prévisibles à dotation inchangée, à dotation connue et de l'évolution des coûts telle qu'elle peut être imaginée pour les prochaines années.

Les différents scénarios communiqués sont des premières hypothèses qui devront être arbitrées en concertation avec la Région et le Groupe et en lien, bien entendu, avec la négociation sur le contrat de gestion.

Les nouvelles organisations du service devront être examinées avec les organisations syndicales et la mise en uvre des mesures prévues s'étalera dans le premier semestre de l'année 2011. Les informations parues récemment qui ciblent telle ou telle ligne sont à ce stade, des hypothèses explorées par les différentes directions. Il n'y a pas de choix définitif de ce point de vue-là. Vous m'interrogez également, Monsieur Senesael, sur l'annonce d'un éventuel préavis de grève pour la semaine prochaine, je peux vous dire que les contacts ont lieu de manière tout à fait régulière avec les organisations syndicales. Il y a eu une rencontre déjà de mon cabinet la semaine dernière avec les différentes représentations des organisations syndicales. Il y en aura une autre. Avec également M. le Ministre-Président qu'ils ont interpellé et qui aura lieu demain. Donc, en explication de ce cadre général et dans le cadre de ce préavis de grève.

J'en reviens maintenant à un aspect particulier concernant la question du TEC 105 sur lequel je voudrais lever tout malentendu parce qu'à entendre ou à lire certains titres, ce service serait abandonné au grand désespoir de ses bénéficiaires, à savoir, les personnes à mobilité réduite. Il n'en est évidemment rien. Un peu d'histoire pour bien resituer les choses.

En 1995, le Groupe TEC s'est vu confié l'organisation et l'exploitation d'un service de transport de porte à porte de personnes à mobilité réduite sur les territoires des villes de plus d'un certain nombre d'habitants, à savoir, Liège, Verviers, Namur, Arlon, Wavre, Ottignies, Charleroi, La Louvière, Mons et Tournai et à cet effet, 11 véhicules adaptés ont été acquis par la SRWT. Le coût de ces services baptisé «

Bus 105 » ou « TEC 105 » était pris en charge par plusieurs

Budgets : celui du Ministre des Transports, du Ministre de l'Action sociale et de l'AWIPH. En 2001, la Région wallonne a décidé de confier au MET, le soin d'assurer le financement total du « Bus 105 ». Parallèlement, des asbl de transports de personnes à mobilité réduite se sont constituées dans certaines zones non desservies par le « bus 105 ».

En 1998, le Gouvernement wallon a reconnu la complémentarité du transport offert par ces associations avec ceux du service 105 et a décidé de les subventionner via les TEC, selon un système de rémunération au kilomètre, avec application d'un quota.

Outre la subvention octroyée, certaines de ces asbl et de transport de PMR bénéficient d'aides diverses contribuant à un coût kilométrique supporté inférieur au coût supporté par les TEC pour l'exploitation du Bus 105.

Le TEC Namur-Luxembourg a déjà transféré ses activités « Bus 105 » (zones de Namur et d'Arlon) à une asbl de transport PMR en 2007.

Une des pistes d'économies examinées à l'échelle du groupe TEC s'appuie sur la reprise de l'exploitation du Bus 105 par des asbl de transport PMR existantes et ce, à des conditions similaires
Aux contrats actuels.

Il n'est donc pas question de réduire le service offert par le TEC aux personnes à mobilité réduite, tel que mentionné dans certains articles de presse.

Au contraire, outre l'économie qu'elle offrira au groupe TEC, l'opération de reprise sera bénéficiaire pour les utilisateurs grâce à un assouplissement du système de réservation et à un élargissement des plages de desserte. Bon nombre d'associations fonctionnent le soir et le week-end, contrairement au Bus 105. Il n'y a donc pas de perte de qualité, bien
Au contraire.

Le périmètre des zones de desserte et de prise en charge pourrait être également revu. Il va de soi que les principes de tarification en vigueur, identiques pour le Bus 105 et les asbl de transport PMR, seront maintenus.

Les bénéficiaires du Bus 105 peuvent donc être rassurés, ce service n'est pas supprimé, mais simplement transféré à des asbl sous-traitantes, déjà spécialisées dans ce domaine. Chaque TEC préviendra en temps voulu les utilisateurs du Bus 105 du transfert d'activités ainsi que du système de réservation pratiqué par les asbl. Ce transfert sera organisé progressivement, sans la moindre rupture de service. Les modalités de réaffectation des chauffeurs qui assurent le service 105 ne sont pas encore définies.

Une certitude, c'est qu'il n'en résultera aucune conséquence négative sur l'organisation des services, compte tenu des « départs naturels » dans la société.

En ce qui concerne les économies envisagées sur les lignes régulières, les travaux sont toujours en cours pour déterminer les voyages concernés ainsi que les gains accessibles après réorganisation de l'exploitation en vue de rencontrer les objectifs d'économies.

Il n'est donc pas possible de fixer avec précision l'ampleur des suppressions. À titre indicatif, le plan

d'économies annoncé par le groupe est de l'ordre de 2 % sur les charges d'exploitation.

Les nouvelles organisations des services devront encore être examinées avec les organisations syndicales et la mise en œuvre des mesures s'étalera dans le premier semestre de l'année 2011.

J'en terminerai par le volet relatif au futur contrat de service public. Cette différence sémantique de contrat de service public, et non plus de contrat de gestion, indique une différence importante par rapport au mécanisme qui doit en effet être revu pour se conformer au Règlement européen 1370.

Les choses avancent, puisque les évaluations internes et externes sont désormais choses faites. Je mets la dernière main à la note d'orientation que je présenterai ce mois-ci à mes collègues du Gouvernement.

Je l'ai dit, cette fois, une étape s'ajoute par rapport au déroulement « classique » de redéfinition des contrats de gestions antérieurs

: la mise en conformité avec le règlement 1370. Cette étape imposera de réviser le décret de 1989 organisant le transport public. Ce sera donc aussi un projet de décret qui sera à examiner par cette commission, Monsieur le Président.

J'en profite pour signaler, et ce n'est évidemment pas anodin, que le Gouvernement a décidé en juillet d'attribuer le futur contrat de service public au groupe TEC au titre d'opérateur interne. Le Gouvernement a donc choisi de ne pas mettre les services en concurrence. Ce choix limite *de facto* la proportion de l'offre qu'il est possible de sous-traiter au secteur privé. Si les travaux avancent bien, l'étape « règlement 1370 » demandera plus de temps que lors des contrats précédents. Je serai donc amené à proposer la prolongation de l'actuel contrat de manière à disposer d'un temps suffisant pour franchir toutes les étapes qui restent à passer d'ici à la conclusion du contrat.

Une prolongation de six mois n'a rien d'extraordinaire. Le précédent contrat conclut pourtant dans un contexte juridique bien plus simple, l'a été après une prolongation du contrat antérieur d'une année.

Voilà. Je m'en tiens volontairement au cadre global des questions abordées. Il est évident que toutes ces questions seront encore abordées dans les prochaines semaines et dans les prochains mois, je n'en doute pas que ces discussions se prolongent aux différents niveaux et qu'à ce stade, l'étape importante au-delà de la transposition du règlement 1370 est évidemment, la discussion globale que nous devons avoir concernant le nouveau contrat de service public et les moyens budgétaires qui y sont liés puisque je pense qu'il est aussi évident pour tout le monde d'avoir une situation la plus claire possible pour les opérateurs, la SRWT et les TEC et d'avoir

une clarification des moyens qui seront disponibles dans les prochaines années. Et ainsi, de globaliser le débat dans le cadre de la négociation du contrat de service public. Je sais que c'est un débat difficile, qu'il y a des attentes multiples à différents niveaux mais je pense qu'on peut prendre acte du fait qu'il y a eu des efforts substantiels qui ont déjà été accomplis par le Gouvernement et d'autres questions qui restent à discuter pour les prochains mois. Je pense qu'il ne faut pas en l'occurrence faire preuve de démagogie et créer des craintes démesurées par rapport à l'existence, à la survie, à la mise en cause d'un service en tant que tel. Le service dans sa globalité reste de manière claire et restera très largement financé par les pouvoirs publics, mais il est clair que dans le système tel qu'on le connaît aujourd'hui, toute augmentation du nombre de voyageurs implique une augmentation des coûts. On n'est pas dans une exploitation de type rentable où plus on vend de billets et plus l'affaire est rentable. En l'occurrence, plus le nombre de personnes augmente et plus les coûts pour les pouvoirs publics augmentent. Et c'est évidemment une difficulté que nous devons résoudre structurellement.

M. Fourny (cdH). Je vous remercie pour la Réponse apportée.

Je suis heureux de vous entendre quand même vous exprimer sur les 27 millions d'euros et leurs affectations concernant le respect des engagements sociaux pris par le Gouvernement antérieure pour la période avenir s'étendant jusqu'en 2025. Enfin, les choses sont clairement dites.

Par ailleurs, par rapport à l'analyse économique que vous faites, je prends acte de ce qu'il y aurait eu une dotation complémentaire. Il y a eu une augmentation au niveau des moyens budgétaires dégagés par le Gouvernement.

Cependant, deux autres éléments d'analyse : le coût au niveau de l'offre et les recettes. Je remarque simplement qu'au niveau des recettes, on va avoir une augmentation relativement substantielle pour cette année puisqu'on annonce une augmentation de l'ordre de 7 %. Pourquoi explique-t-on un bond aussi important sur cette période et que cet aspect des choses n'a pas été évoqué ? Au niveau des coûts, j'entends que vous dites : « On n'a pas fait de choix définitifs ». Donc, les conseils d'administration des différents TEC ont l'occasion de se réunir, vont se réunir. J'imagine que vous leur avez donné de nouvelles indications pour indiquer qu'il fallait approfondir peut-être leur étude. Moi, j'insiste vraiment ici quant au fait que le coût au niveau du mode de fonctionnement des TEC varie d'une région à l'autre. Le coût de fonctionnement et d'exploitation du TEC Luxembourg n'est pas comparable au coût du TEC liégeois. Je vous demande vraiment, dans le cadre de l'analyse que vous allez effectuer, de prendre en considération ces éléments-là et de ne

pas résonner dans le cadre d'une masse globale. Ce qui se ferait au détriment des zones telles que les zones rurales où les coûts de fonctionnement sont nettement moindres en raison notamment de l'intervention du privé et de l'absence d'investissements lourds qui ont été faits dans le transport et dans le charroi actuel et au niveau de l'engagement du personnel.

Je vous demande donc vraiment de faire une analyse précise à ce niveau afin d'éviter de réduire l'offre qui est déjà réduite à sa plus simple expression même si je peux partager avec vous le fait qu'il y ait des bus à certains moments qui roulent complètement vides ou qui, à un certain moment, ne transportent que très peu de personnes et que dans le cadre d'une économie d'échelle, on peut concevoir, dans la gestion parcimonieuse des deniers publics, que certains trajets soient supprimés, mais je vous rends attentif à cet aspect au niveau de la charge d'exploitation.

Deuxièmement, je n'ai pas de réponse particulière sur le *timing*. Vous dites : « Les choix ne sont pas arrêtés, mais on n'a pas de *timing* précis par rapport aux échéances ». Vis-à-vis des conseils d'administration des TEC, j'aimerais savoir à quel moment ceux-ci vont être amenés à vous faire des propositions fermes et à partir desquelles vous allez pouvoir les analyser et les renvoyer pour confronter l'appréciation que vous en faites et celle des différents TEC.

J'aurais aimé avoir plus d'informations à ce propos et j'imagine que ça va aller dans la foulée du contrat de services publics qui va englober au cas par cas, les différentes propositions qui seront proposées et j'entends que c'est pour le premier semestre de l'année 2011 au niveau du contrat du service public. J'imagine quand même que pour la fin de cette année, on aura des propositions claires au niveau de la suppression éventuelle de lignes ; ce que je n'espère pas.

J'aurais aimé vous entendre également sur le fait de certaines initiatives comme celles prises en province du Luxembourg au niveau des locomobiles qui ne doivent pas servir de prétexte aux TEC Namur-Luxembourg, et Luxembourg en particulier pour supprimer certains services aux motifs que la Province a complété l'offre de transport avec des services de proximité. Là aussi, j'aurais aimé vous entendre sur cette question et attirer l'attention du conseil d'administration du TEC Luxembourg sur cette problématique et d'en tenir compte dans la réflexion que vous aurez.

Nous aurons l'occasion de revenir sur ce sujet dans les prochaines semaines et je vous remercie.