

Nouveaux tarifs au TEC : redonner des marges financières pour améliorer le transport public

Post RS :

L'augmentation des tarifs du TEC n'est ni un scandale ni un recul social : c'est la fin d'une politique de prix artificiellement bas, financée à crédit par les contribuables wallons. Il s'agit de remettre le transport public sur une trajectoire responsable et de rapprocher ses tarifs de ceux pratiqués par d'autres opérateurs publics, notamment *De Lijn*.

Sous couvert de générosité, la politique menée ces dernières années a fragilisé les finances du TEC et de la Wallonie, multiplié les effets d'aubaine et échoué à produire l'effet attendu sur l'utilisation du réseau et le transfert modal depuis la voiture. Il était temps d'intervenir et de rétablir une trajectoire permettant au TEC d'investir à nouveau dans les vrais enjeux qu'elle doit porter : la décarbonation de sa flotte, la fiabilité et la ponctualité de son offre ainsi que la sécurité de ses voyageurs et de ses chauffeurs.

Abstract :

- ✓ *Le prix du bus en Wallonie a été maintenu artificiellement bas par les non-indexations successives (depuis 2014...) et les quasi-gratuités. Entre 2020 et 2026, ces choix ont réduit les recettes du TEC sans produire d'augmentation de l'utilisation du réseau, ni de transfert modal substantiel depuis la voiture : les prix bas n'ont pas motivé à prendre plus le bus ;*
- ✓ *Le nouveau contrat de service public (juin 2026) impose désormais un taux de couverture de 14 %, le retour de l'indexation, des économies et une lutte accrue contre la fraude. La hausse tarifaire proposée vise à rétablir une participation raisonnable des usagers, à préserver des tarifs sociaux ciblés et à dégager des moyens pour la fiabilité, la ponctualité, la sécurité des usagers et des chauffeurs ainsi que la décarbonation du réseau ;*
- ✓ *Ce nouveau CSP impose donc que le taux de couverture des recettes des TEC passe à 14% (contre 10% aujourd'hui). Cela implique que les recettes liées au trafic, dont les tarifs, de l'OTW augmentent durant la législature ;*
- ✓ *Pour augmenter ces recettes et renforcer la sécurité, la lutte contre la fraude sera renforcée. Il est par ailleurs inévitable d'augmenter les tarifs des TEC ou, plus exactement, de les porter à un niveau qui rende de la valeur au transport public ;*
- ✓ *Le Conseil d'administration des TEC a donc tranché en assumant une hausse tarifaire qui répare enfin, pour les finances publiques, les effets des non-indexations successives. Présenter cette correction comme un scandale ou un recul social revient à nier le coût réel du service public et à faire payer silencieusement la facture à tous les contribuables ;*
- ✓ *Dans les faits, le TEC se remet dans les standards tarifaires en vigueur dans d'autres sociétés de transport public et rapproche plusieurs tarifs des niveaux pratiqués par De Lijn tout en étant largement inférieurs de la STIB ou de la SNCB qui, il faut le reconnaître, présentent d'autres réalités techniques et de réseau.*

1. *Rétroactes*

Le ticket de bus TEC en Wallonie a très peu évolué au cours des dernières décennies et est même parfois inférieur aujourd'hui à ce qu'il était il y a 20 ans (ex : abonnement mensuel 12-17 ans à 52,50€ en 2006 contre 27€ aujourd'hui).

Cette situation n'est pas le fruit du hasard : elle résulte de **non-indexations successives** (depuis 2014) et de quasi-gratuités déployées entre 2020 et 2022. Aujourd'hui, les BIM, les 18-24 ans et les 65+ peuvent bénéficier d'un abonnement annuel fixé à 12 €. Derrière le discours de générosité, le choix était clair : faire du prix un symbole politique, sans démontrer que cette dépense publique améliorerait effectivement la mobilité des personnes précarisées ou provoquait un report modal significatif.

Les tarifs artificiellement bas ont réduit les recettes propres de l'OTW (Opérateur de Transport de Wallonie = le TEC) et accru sa dépendance au financement régional. Cette situation limite les marges disponibles pour investir dans la qualité du service. Or, lorsque la fréquence, la ponctualité, la sécurité ou la couverture sont insuffisantes, une baisse de prix ne suffit pas à attirer durablement de nouveaux usagers. **Le choix responsable consiste donc à combiner des tarifs sociaux ciblés avec un financement suffisant de l'offre.**

Cette politique de (quasi) gratuité n'a pas eu l'effet escompté et une étude commanditée par l'OTW (2024) afin d'examiner l'atteinte de l'objectif de report modal n'a pas identifié d'effet significatif de la baisse tarifaire sur l'intensité d'utilisation du réseau ni de transfert modal substantiel depuis la voiture, sur la base des données fournies par l'OTW pour la période 2019-2023.

Un benchmark européen réalisé dans cette étude vient confirmer cette réalité : **la baisse des tarifs / gratuité entraîne très peu de transfert de la voiture vers les transports en commun**. En d'autres termes, l'étude BDO relève une relation d'ampleur pratiquement négligeable entre les prix et les validations (coefficients compris entre -0,06 et +0,05). Si les quasi-gratuités ont entraîné une forte augmentation du nombre d'abonnements, ce seul constat ne permet pas d'établir qu'elles ont atteint leur objectif social. L'étude BDO montre que cette hausse s'est accompagnée d'une diminution de l'utilisation moyenne par abonné et n'a pas produit d'augmentation proportionnelle des validations. Dès lors, faute d'éléments démontrant une amélioration effective de la mobilité des publics précarisés, l'atteinte de l'objectif social ne peut être tenue pour établie.

Les préférences des usagers seraient ainsi davantage influencées par la qualité du service de transport public que par son prix. En effet, plusieurs études ont montré que, même si le rapport qualité-prix est souvent une source de mécontentement, **le prix des transports publics vient, dans les priorités des usagers, bien après la fiabilité, la ponctualité, la fréquence, le confort, la sécurité et la couverture géographique.**

Le constat est donc sévère : les non-indexations et les quasi-gratuités ont réduit les recettes de l'OTW et accru l'effort financier régional, sans qu'un effet significatif et proportionnel sur l'utilisation du réseau ait été établi pour la période étudiée. La priorité doit désormais être de financer un service plus fiable, plus fréquent et plus sûr.

2. *Les obligations du nouveau contrat de service public*

Un nouveau contrat de service public (en réalité un avenant quasiment complet) a été signé en juin dernier entre l'OTW et le Gouvernement wallon. Il prévoit que le taux de couverture des recettes de l'OTW passe de 10 % à 14 %.

Concrètement, cela signifie que, sur 100 € de recettes liées à la mission d'opérateur interne, la part provenant des voyageurs doit passer de 10 € à 14 €. Cet objectif correspond au niveau retenu en référence à De Lijn.

Par ailleurs, la trajectoire financière convenue dans ce nouveau contrat de service public prévoit un **rééquilibrage entre le subside régional et la participation des usagers et le retour de l'indexation** (3,41%) à appliquer aux nouveaux tarifs.

La note soumise au Conseil d'administration vise une recette de trafic de 109,78 millions € en 2028, contre 68,6 millions € en 2025, afin d'atteindre le taux de couverture de 14 %. Un décret adopté en septembre dernier au Parlement wallon donne à l'OTW (et donc à son conseil d'administration) l'autonomie de prendre cette décision, dans le respect du cadre du CSP.

Pour atteindre cet objectif, l'OTW dispose de 4 leviers :

1. Réalisations d'économies

Des économies sont déjà intégrées dans la trajectoire budgétaire du nouveau contrat de service public : **20 millions € d'économies sont prévus sur les frais de fonctionnement des TEC.**

2. Lutte contre la fraude

L'objectif est d'atteindre 1% du nombre total de passagers contrôlé dans chaque *Business Unit*. Nous sommes largement en-dessous à ce stade. Pourtant, cet objectif permettra de traquer la fraude mais aussi de donner un sentiment de sécurité et d'équité pour les voyageurs en règle. La visibilité de ces contrôles permettra également de décourager la fraude et les sanctions seront augmentées.

3. Hausse de la fréquentation

Le réseau TEC devra être optimisé dans cet objectif mais il faut en général compter deux ans, une fois le nouveau réseau opérationnel (nouveaux bus, nouvelles lignes, etc.), pour mesurer les conséquences sur la fréquentation de l'amélioration d'un réseau.

4. Hausse des tarifs

Enfin et en toute logique, une hausse des tarifs devra également permettre de contribuer à ces objectifs budgétaires, tout en rendant de la valeur au transport public. Pour rappel et comme indiqué ci-dessus, ce n'est pas le prix mais la qualité du service (fiabilité, ponctualité, confort, sécurité, couverture géographique) qui est le vecteur principal de la fréquentation d'un transport public.

3. Une nouvelle grille tarifaire rapprochée de certains tarifs de De Lijn

Les changements tarifaires proposés par l'OTW conviennent d'abord d'un **retour à une indexation annuelle des tarifs** et donc à une adaptation annuelle du prix du titre de transport TEC équivalente à la variation de l'indice des prix à la consommation (indice 3,41%).

Si certaines gratuités sont supprimées (cumul BIM / +65 ans, gratuités accordées aux journalistes, aux membres du CA, aux Parlementaires, etc.), les changements principaux résident dans une **grille tarifaire nouvelle et clarifiée.**

Une **augmentation générale** est mise en place, certes (inévitables vu les obligations du nouveau CSP), mais cette dernière est **raisonnable, alignée sur les prestations similaires observées chez De Lijn et les prix demeurent souvent inférieurs à ce qu'ils auraient été si la Wallonie avait tout simplement laissé l'indexation automatique des tarifs faire son œuvre au cours de ces dernières années** (manque à gagner cumulé entre 2020 et 2026 des mesures de gratuité, de quasi-gratuité et de non indexation = 283,077 millions €...).

En outre, ces augmentations portent exclusivement sur des tarifs d'abonnement, le « simple ticket unique » demeurant à 2,80€ contre 2,90€ à la STIB et 3€ pour De Lijn.

Bien plus qu'une augmentation scandaleuse ou un retrait social, **cette nouvelle grille proposée permet simplement un passage d'une situation d'anormalité** (gratuités, quasi-gratuités, effets d'aubaine, etc.) **à un retour à la normalité. Elle rend en outre une forme de valeur au transport public et instaure des tarifs comparables (et souvent inférieurs mensuellement) à ceux en vigueur chez l'opérateur flamand.** Ils sont largement inférieurs à ceux en vigueur à la STIB ou à la SNCB qui ont, il est vrai, des réalités techniques et de réseau différentes.

Quelques caractéristiques de cette nouvelle grille :

1. *La grille actuelle est trop complexe pour les usagers. La nouvelle structure doit rendre les catégories, les conditions d'accès et les montants immédiatement compréhensibles ;*
2. *Entrée en vigueur le 1er février 2027 ;*
3. *Dans la proposition de l'OTW, le billet unitaire est maintenu à 2,80 € ; la hausse porte principalement sur les abonnements et sur quelques adaptations techniques ;*
4. *Exemples concrets :*
 - a. Abonnement **Jeunes** :
 - aujourd'hui : 12-17 ans à 150 €/an en Classic ou 324 €/an en Express, et 18-24 ans à 12 €/an
 - **Nouveaux tarifs 12-25 ans** : 180 €/an en Classic et 384 €/an en Express. À titre de comparaison, De Lijn applique notamment un tarif annuel de 165 € aux 18-24 ans ;
 - b. Abonnement **BIM** :
 - aujourd'hui : 12€/an
 - **nouveau tarif** : 60€/an (5€/mois...)¹ ;
 - c. Abonnement **65+** :
 - Aujourd'hui : 12€/an
 - **nouveau tarif** : 120€/an (10€/mois...).
 - d. **Abonnement 26-64 ans** (obligation légale de prise en charge minimale de 71,8 % par l'employeur) :
 - aujourd'hui : 420€/an
 - **nouveau tarif** : 525€/an² (De Lijn : 499€/an).
 - e. Carte Mobib (valable 5 ans) : de 5 à 10€.

¹ Abo BIM TEC avant 2019: 400€/an... Abo BIM De Lijn: 68€/an, abo BIM STIB: 96€/an.

² De Lijn : 499€/an