

Question écrite de Caroline Cassart, Députée,
à Philippe HENRY, Vice-Président et Ministre du Climat,
de l'Énergie et de la Mobilité, concernant
L'immobilisation de certains bus hybrides

Monsieur le Ministre,

Mis en service il y a quelques années à peine, certains bus hybrides seraient déjà à l'arrêt. Et pour cause, les TEC peineraient à les réparer vu le manque de certaines pièces de rechange. Inutile de préciser que la pandémie n'a sans doute rien arrangé à une situation déjà problématique.

Monsieur le Ministre, qu'en est-il réellement? Cela concerne-t-il toute la Wallonie ou uniquement certaines régions? L'immobilisation des bus a-t-elle une influence sur les parcours? Quelles sont les solutions à court terme pour garantir un service de qualité aux usagers? Enfin, qu'en est-il de la réparation? Les pièces de rechange sont-elles facilement accessibles?

Je vous remercie.

Réponse du Ministre Henry:

Au 31 janvier 2020, les 309 bus hybrides commandés étaient en service. Ils avaient parcouru un total de 17,5 millions de kilomètres, permettant ainsi d'économiser plus de 2,3 millions de litres de diesel et d'éviter le rejet de plus de 6.000 tonnes de gaz carbonique dans l'atmosphère.

Il est néanmoins exact que les deux séries de bus hybrides ont été victimes d'avaries et d'un manque de disponibilité de certaines pièces.

La situation des bus de Liège est rétablie depuis le mois d'octobre dernier et est sous contrôle depuis lors. Les suppressions de services pour raisons techniques sont donc devenues exceptionnelles. Le Hainaut, dont les bus ont été livrés après ceux de Liège, a pu bénéficier dès le départ des améliorations nécessaires; il n'a donc pas été concerné par cette problématique.

Les flottes de Namur et de Charleroi ont été impactées par une usure prématurée d'un composant électrique. Cette défaillance étant apparue bien plus tôt que ne le laissait augurer le dimensionnement de la pièce, les stocks de réserve ont été temporairement épuisés. Au plus fort de la crise, 28 bus ont été immobilisés; l'avarie évoquée précédemment étant la première cause de panne.

Pour illustrer l'impact sur l'offre à la clientèle, la production kilométrique effective a atteint 97 % en janvier sur le réseau de Namur, contre 99,5 % habituellement.

Au niveau technique, un plan d'action a été mis sur pieds en collaboration avec le constructeur. Son service après-vente est en contact permanent avec son bureau d'études pour résoudre l'ensemble des problèmes résiduels. Par ailleurs, un stock-tampon de la pièce défaillante a été constitué dans les ateliers des TEC, afin de faire face rapidement à tout nouveau problème du même type.

Au plus fort de ces perturbations, outre ces mesures techniques, un plan de communication important à l'attention des voyageurs avait été mis en place pour les informer de l'impact sur leurs déplacements.

Enfin, il faut savoir que le confinement n'a pas eu d'impact significatif sur la disponibilité des pièces ou des bus, même si les procédures d'accès aux installations des TEC ou des fournisseurs ont dû être adaptées en fonction des recommandations sanitaires.