

Question écrite de Caroline Cassart, Députée, à François Desquesnes, Vice-Président et Ministre de la Mobilité, concernant **Les bus de remplacement**

En raison de travaux sur les voies de chemins de fer ou d'incidents, environ 60.400 bus de remplacement ont été utilisés en 2023 par la SNCB pour un montant total de 16,6 millions d'euros. Une partie des bus utilisés proviennent des TEC.

Monsieur le Ministre peut-il m'indiquer le nombre de bus TEC de remplacement utilisés par la SNCB et ou d'autres organismes en 2023 et 2024 et quel budget cela représente-t-il? Une ventilation par année est-elle disponible? Ce nombre est-il en augmentation par rapport à 2022? Quelle est la situation pour l'année 2024? Plus largement, quelle est la situation de la flotte des TEC? Combien de bus sont roulants mais inutilisés?

Enfin, Monsieur le Ministre peut-il m'indiquer vers quel(s) service(s) le budget perçu par l'utilisation de ces bus de remplacement est-il redistribué?

Article presse 26/11/2024

MOBILITÉ

16,6 millions € pour 60 400 bus de remplacement en 2023

En raison de travaux sur les voies de chemins de fer ou d'incidents, environ 60 400 bus de remplacement ont été utilisés en 2023 par la SNCB.

La SNCB est obligée d'utiliser des dizaines de milliers de bus chaque année en raison de problèmes sur les voies de chemins de fer, a indiqué le ministre sortant de la Mobilité Georges Gilkinet (Écolo) dans une réponse parlementaire. Environ 60 400 bus de remplacement ont ainsi été

utilisés en 2023. Environ 90 % d'entre eux ont été nécessaires lorsque des travaux étaient effectués sur les voies rendant la circulation des trains impossible, le reste étant utilisé après des incidents, notamment sur les passages à niveau.

Le ministre sortant a expliqué que le nombre de travaux réalisés par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire Infrabel est élevé « parce que nous investissons ». « Une grande partie des tra-



60 400 bus de remplacement ont été nécessaires l'an dernier.

voux est effectuée avec une interruption totale de la ligne », ce qui n'était pas le cas dans le passé où il était possible de circuler sur une partie du tronçon. La SNCB « n'a pas d'autres choix que de faire appel à des bus de remplacement ».

Georges Gilkinet a ajouté qu'il est de plus en plus difficile de trouver des bus de remplacement tant pour les travaux prévus qu'à la suite d'incidents sur le rail. En cause? La pénurie de chauffeurs de bus.

En 2023, le coût lié aux

transports par bus était de 16,8 millions d'euros, contre 13,7 millions en 2022. Une augmentation importante qui s'explique « en raison d'une combinaison de l'inflation et au refus de plus en plus courant de compagnies de bus », obligeant la SNCB à faire appel à des services plus coûteux. La SNCB ne reçoit aucune compensation d'Infrabel, mais les redevances d'utilisation des sillons spécifiques ne seront pas prises en compte.

THOMAS LONGRIE

Réponse du Ministre Desquesnes:

[Avril 2025]

Avant 2019, le TEC était le seul opérateur de transport à effectuer des navettes de substitution pour la SNCB en cas de perturbation sur le réseau ferroviaire.

En 2019, la SNCB a remis en concurrence l'ensemble de ces services par un système d'accord-cadre. L'ensemble du territoire belge était séparé en lots. Cinq opérateurs de transport étaient repris pour chaque lot. Le TEC a soumissionné sur l'ensemble des lots se situant sur le territoire de la Région wallonne, mais n'a terminé 5e que pour le lot du Luxembourg. Le TEC n'a dès lors été que rarement consulté.

En 2021-2022, la SNCB a republié de nouveaux appels d'offres, mais le TEC n'y a plus soumissionné parce qu'il n'est plus en capacité (véhicules et chauffeurs) d'effectuer ces services. Le TEC se concentre sur ses missions de service, telles que définies dans le Contrat de service public, afin de fournir à la population un service de transport fiable.