CRIC n° 161 (2024-2025)
2e session de la XIIe législature

PARLEMENT WALLON

SESSION 2024-2025

COMPTE RENDU

INTÉGRAL*

Séance publique de commission

Commission de l'aménagement du territoire, de la mobilité et des pouvoirs locaux

Mardi 24 juin 2025

*Application de l'article 162 du règlement

Publication officielle du greffe du Parlement de Wallonie
Square Arthur Masson, 6
5012 Namur
compte.rendu@parlement-wallonie.be
Tous les comptes rendus sont disponibles sur le site **www.parlement-wallonie.be**, rubrique *Travaux parlementaires*, section *Publications*.

SOMMAIRE

OUVERTURE DE LA SÉANCE.....1

ORGANISATION DES TRAVAUX.....1

Examen de l'arriéré.....1

La résilience du territoire wallon après les inondations de juillet 2021 – Mission et visite.....1

Intervenants : M. le Président – M. Bruno Lefèbvre.

PROJETS ET PROPOSITIONS.....1

Proposition de résolution visant à élargir l'accès aux toilettes publiques, déposée par Mme Roberty, MM. Fontaine, Sahli, Witsel, Mmes Pécriaux et Lambelin (Doc. 68 (2024-2025) N° 1).....1

Désignation d'un rapporteur.....1

Intervenants : M. le Président – M. Jean-Jacques Cloquet.

Exposé de Mme Roberty, coauteure de la proposition de résolution.....1

Intervenants : M. le Président – Mme Sabine Roberty.

Discussion générale.....2

Intervenants : M. le Président – M. Loris Resinelli – M. Julien Liradelfo – Mme Diana Nikolic – Mme Veronica Cremasco – Mme Sabine Roberty – M. François Desquesnes, Ministre – M. Jean-Paul Bastin.

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES.....9

Question orale de M. Bruno Lefèbvre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'insoutenable durée des procédures d'octroi de permis ».....9

Intervenants : M. le Président – M. Bruno Lefèbvre – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de M. Bruno Lefèbvre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le nouvel épisode de la saga concernant la réouverture des mines en Wallonie ».....10

Intervenants : M. le Président – M. Bruno Lefèbvre – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de M. Laurent Devin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les conclusions de la médiation concernant la Boucle du Hainaut » ;

Question orale de M. Maxime Daye à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les résultats des concertations avec Elia et REVOLHT dans le dossier de la Boucle du Hainaut ».....11

Intervenants : M. le Président – M. Laurent Devin – M. Maxime Daye – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de Mme Diana Nikolic à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'avenir du site du Ry-Ponet ».....13

Intervenants : M. le Président – Mme Diana Nikolic – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de Mme Éliane Tillieux à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le sous-équipement dans les zonings ».....15

Intervenants : M. le Président – Mme Éliane Tillieux – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de M. Freddy Mockel à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la demande de transformation de logements en gîtes touristiques à Stavelot » 17

Intervenants : M. le Président – M. Freddy Mockel – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de M. Laurent Devin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'encadrement et le contrôle du futur permis unique de l'aéroport de Charleroi » ;

Question orale de Mme Bénédicte Linard à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le renouvellement des permis des aéroports wallons »..... 18

Intervenants : M. le Président – M. Laurent Devin – Mme Bénédicte Linard – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de Mme Anne-Catherine Goffinet à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'absence de reconstruction du barrage sur l'Ourthe à la Roche-en-Ardenne »..... 20

Intervenants : M. le Président – Mme Anne-Catherine Goffinet – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de M. Bruno Lefèbvre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le chaos provoqué par la multiplication des chantiers » ;

Question orale de M. Loris Resinelli à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'appel de Touring relatif aux chantiers routiers » ;

Question orale de M. Olivier Maroy à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les différents moyens de réduire la durée des chantiers routiers »..... 22

Intervenants : M. le Président – M. Bruno Lefèbvre – M. Loris Resinelli – M. Olivier Maroy – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de M. Bruno Lefèbvre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le non-respect de la programmation des travaux du plan « Mobilité et infrastructures pour tous » (PMIPT) » ;

Question orale de M. Grégory Chintinne à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les priorités, les reports et les suspensions du plan « Mobilité et infrastructures pour tous » (PMIPT) »..... 25

Intervenants : M. le Président – M. Bruno Lefèbvre – M. Grégory Chintinne – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de M. Bruno Lefèbvre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la possibilité pour des acteurs influents de retarder des chantiers qui ne leur conviennent pas »..... 27

Intervenants : M. le Président – M. Bruno Lefèbvre – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de M. Bruno Lefèbvre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les difficultés rencontrées par le SPW MI pour entretenir les abords des voiries à certains endroits »..... 29

Intervenants : M. le Président – M. Bruno Lefèbvre – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de M. Vincent Crampont à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les difficultés rencontrées pour réformer les ports autonomes »..... 30

Intervenants : M. le Président – M. Vincent Crampont – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de M. Hervé Fiévet à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la sécurisation de la N29 à Sombreffe après le terrible accident ayant eu lieu le 31 mai 2025 »..... 31

Intervenants : M. le Président – M. Hervé Fiévet – M. François Desquesnes, Ministre.

REPRISE DE LA SÉANCE.....32

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES (SUITE).....32

Question orale de M. Olivier Maroy à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la N238 en Brabant wallon ».....32

Intervenants : M. le Président – M. Olivier Maroy – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de M. Olivier Maroy à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'impact des travaux concernant l'échangeur de Groenendael pour les navetteurs wallons ».....33

Intervenants : M. le Président – M. Olivier Maroy – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de M. Laurent Devin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les moyens nécessaires à l'entretien du plan incliné de Ronquières ».....35

Intervenants : M. le Président – M. Laurent Devin – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de M. Laurent Devin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les suites de l'accident du 6 mars 2025 à Houdeng ».....36

Intervenants : M. le Président – M. Laurent Devin – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de M. Laurent Devin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'absence de service de garde au sein du SPW MI et ses conséquences sur la sécurité des usagers ».....37

Intervenants : M. le Président – M. Laurent Devin – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de Mme Dorothée De Rodder à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les incidents survenus sur l'E42 à hauteur de l'aire de Bury » ;

Question orale de M. Vincent Palermo à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le rassemblement à l'origine d'un chaos sans nom sur l'autoroute E42 ».....38

Intervenants : M. le Président – Mme Dorothée De Rodder – M. Vincent Palermo – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de Mme Dorothée De Rodder à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le soulèvement de chaussée sur l'E42 ».....40

Intervenants : M. le Président – Mme Dorothée De Rodder – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de Mme Dorothée De Rodder à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les travaux sur l'A17 entre Courtrai et Tournai ».....41

Intervenants : M. le Président – Mme Dorothée De Rodder – M. François Desquesnes, Ministre.

REPRISE DE LA SÉANCE.....42

AUDITIONS.....42

Pétition pour un mode de sépulture naturel de nos animaux de compagnie.....42

Désignation d'un corapporteur.....42

Intervenants : M. le Président – M. Loris Resinelli.

Audition de MM. Gandin, Gennen et Luxen, Représentants des pétitionnaires.....42

Intervenants : M. le Président – M. Ezio Gandin, Représentant des pétitionnaires – M. Jérôme Gennen, Représentant des pétitionnaires – M. Pierre Luxen, Représentant des pétitionnaires.

Échange de vues..... 46

Intervenants : M. le Président – M. Bruno Lefèbvre – Mme Valérie Bluge – M. Grégory Chintinne – M. Julien Liradelfo – M. Jean-Paul Bastin – M. Stéphane Hazée – M. Ezio Gandin, Représentant des pétitionnaires – M. Jérôme Gennen, Représentant des pétitionnaires – M. Pierre Luxen, Représentant des pétitionnaires – M. François Desquesnes, Ministre.

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES (SUITE).....55

Question orale de M. Vincent Crampont à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'impact des limitations de vitesse sur la vie des Wallonnes et des Wallons » 55

Intervenants : M. le Président – M. Vincent Crampont – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de M. Vincent Crampont à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'absence de cohérence dans les convocations pour effectuer le contrôle technique de véhicule »..... 56

Intervenants : M. le Président – M. Vincent Crampont – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de M. Maxime Daye à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la pénurie de moniteurs d'auto-école »..... 57

Intervenants : M. le Président – M. Maxime Daye – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de Mme Valérie Bluge à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les données relatives aux infractions routières commises par les cyclistes » 58

Intervenants : M. le Président – Mme Valérie Bluge – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de Mme Anne-Catherine Goffinet à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la réalisation du tronçon du RAVeL entre Arlon et Châtillon »..... 59

Intervenants : M. le Président – Mme Anne-Catherine Goffinet – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de Mme Sylvie Muratore à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la responsabilité sociétale de l'Opérateur de transport de Wallonie (OTW) en matière d'inclusion des personnes à mobilité réduite (PMR) »..... 60

Intervenants : M. le Président – Mme Sylvie Muratore – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de Mme Valérie Dejardin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'incapacité de la Wallonie à limiter les souffrances encourues par les enfants fréquentant le transport scolaire »..... 61

Intervenants : M. le Président – Mme Valérie Dejardin – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de M. Vincent Crampont à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'engagement de la Wallonie à mener à bien le projet de bus à haut niveau de service (BHNS) à Charleroi »..... 63

Intervenants : M. le Président – M. Vincent Crampont – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de Mme Sabine Roberty à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'abandon des communes de la périphérie liégeoise et de leurs habitants dans le cadre de la réorganisation du réseau de bus autour de Liège » ;

Question orale de M. Julien Liradelfo à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la réorganisation du réseau de bus à Liège »..... 64

Intervenants : M. le Président – Mme Sabine Roberty – M. Julien Liradelfo – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de M. Freddy Mockel à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la charge et la fréquentation de la ligne de bus Express E23 des TEC »..... 66

Intervenants : M. le Président – M. Freddy Mockel – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de M. Vincent Crampont à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'absence de continuité de l'action publique en termes de mobilité douce » 68

Intervenants : M. le Président – M. Vincent Crampont – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de M. Bruno Lefèbvre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la réalisation de travaux pour le compte d'Infrabel sans réévaluation budgétaire »..... 69

Intervenants : M. le Président – M. Bruno Lefèbvre – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de Mme Sabine Roberty à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la cyclostrade devant relier Liege Airport au centre de Seraing »..... 70

Intervenants : M. le Président – Mme Sabine Roberty – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de Mme Valérie Dejardin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le calendrier et la mise en œuvre de la Vesdrienne »..... 71

Intervenants : M. le Président – Mme Valérie Dejardin – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de M. Jean-Paul Bastin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'annonce d'investissements supplémentaires pour le secteur ferroviaire en Wallonie »..... 72

Intervenants : M. le Président – M. Jean-Paul Bastin – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de Mme Sabine Roberty à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les entreprises oubliées dans le cadre des compensations dues à l'annulation des extensions du tram à Liège »..... 73

Intervenants : M. le Président – Mme Sabine Roberty – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de M. Vincent Crampont à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le sous-financement des CPAS » ;

Question orale de M. Stéphane Hazée à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le programme d'exclusion du chômage et l'impact sur les CPAS » ;

Question orale de M. Vincent Crampont à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la réaction du Gouvernement face à l'absence de soutien fédéral aux CPAS wallons à la suite de la réforme des allocations de chômage » ;

Question orale de M. Julien Liradelfo à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'impact des mesures fédérales sur les CPAS wallons » ;

Question orale de M. Jean-Paul Bastin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le soutien de l'autorité fédérale pour les CPAS »..... 74

Intervenants : M. le Président – M. Vincent Crampont – M. Stéphane Hazée – M. Julien Liradelfo – M. Jean-Paul Bastin – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de M. Maxime Daye à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'accompagnement des supracommunalités dans le processus de rationalisation » ;

Question orale de M. Jean-Paul Bastin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la réforme de la supracommunalité »..... 79

Intervenants : M. le Président – M. Maxime Daye – M. Jean-Paul Bastin – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de M. Maxime Daye à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le refus de certains règlements coût-vérité »....80

Intervenants : M. le Président – M. Maxime Daye – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de M. Grégory Chintinne à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les évaluations des grades légaux »....81

Intervenants : M. le Président – M. Grégory Chintinne – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de M. Jean-Paul Bastin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le financement des grandes villes »....82

Intervenants : M. le Président – M. Jean-Paul Bastin – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de Mme Bénédicte Linard à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les zones d'ombre dans la gestion de l'intercommunale Ceneo »....84

Intervenants : M. le Président – Mme Bénédicte Linard – M. François Desquesnes, Ministre.

ORGANISATION DES TRAVAUX (SUITE)....85

Interpellations et questions orales transformées en questions écrites....85

Interpellations et questions orales retirées....85

LISTE DES INTERVENANTS....87

ABRÉVIATIONS COURANTES....88

COMMISSION DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES POUVOIRS LOCAUX

Présidence de M. Maxime Daye, Président

OUVERTURE DE LA SÉANCE

- La séance est ouverte à 9 heures 10 minutes.

M. le Président. – La séance est ouverte.

ORGANISATION DES TRAVAUX

Examen de l'arriéré

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'examen de l'arriéré de notre Commission. Quelqu'un souhaite-t-il prendre la parole sur celui-ci ?

Personne. Merci.

À toutes fins utiles, je vous rappelle, parce que l'on en a parlé en Conférence des présidents et la dernière fois, que l'examen de l'arriéré est le moment à privilégier pour solliciter l'inscription d'un point à l'ordre du jour d'une commission ultérieure.

La résilience du territoire wallon après les inondations de juillet 2021 – Mission et visite

M. le Président. – Nous allons en visite à Verviers le vendredi 4 juillet prochain. Pour ceci, nous avons une demande, relayée par M. Bastin et évoquée lors de la Conférence des présidents de la semaine dernière, d'avoir la présence de la presse, et plus particulièrement du média *L'Avenir*, qui souhaite accompagner la Commission dans le cadre de cette visite.

Je demande votre autorisation pour que ce média puisse nous suivre. Puisque la visite sera rendue publique dans les jours et les heures qui suivent, il n'est pas improbable que d'autres médias sollicitent de la suivre également.

La parole est à M. Lefèbvre.

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Merci pour la suggestion. Que ce soit *L'Avenir* ou un autre média, je ne vois pas pourquoi nous nous y opposerions.

(Réactions dans l'assemblée)

M. le Président. – Ce n'est pas improbable. Je note votre assentiment.

PROJETS ET PROPOSITIONS

Proposition de résolution visant à élargir l'accès aux toilettes publiques, déposée par Mme Roberty, MM. Fontaine, Sahli, Witsel, Mmes Pécriaux et Lambelin (Doc. 68 (2024-2025) N° 1)

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'examen de la proposition de résolution visant à élargir l'accès aux toilettes publiques, déposée par Mme Roberty, MM. Fontaine, Sahli, Witsel, Mmes Pécriaux et Lambelin (Doc. 68 (2024-2025) N° 1).

Désignation d'un rapporteur

M. le Président. – Nous devons désigner un rapporteur. Quelqu'un a-t-il une suggestion à faire ?

La parole est à M. Cloquet.

M. Jean-Jacques Cloquet (Les Engagés). – Je propose M. Chintinne comme rapporteur.

M. le Président. – À l'unanimité des membres, M. Chintinne est désigné en qualité de rapporteur.

Exposé de Mme Roberty, coauteure de la proposition de résolution

M. le Président. – La parole est à Mme Roberty.

Mme Sabine Roberty (PS). – Monsieur le Ministre, chers collègues, la résolution que je vais vous présenter ce matin touche à un besoin fondamental, souvent relégué au second plan et pourtant essentiel : l'accès aux toilettes publiques.

Cette résolution part d'un constat qui est partagé, qui revient ponctuellement dans l'actualité, dans nos villes, dans nos communes et, plus largement, dans les espaces

ouverts et publics. L'accès à des sanitaires décents, gratuits, sécurisés et accessibles est encore trop limité. Or, ce besoin n'a rien d'anecdotique ; il s'agit avant tout d'un enjeu de santé publique. Pour des milliers de personnes atteintes, par exemple, de la maladie de Crohn ou du syndrome du côlon irritable, l'urgence d'accéder à des toilettes conditionne leur vie sociale, leur mobilité et leur dignité.

Cet enjeu va plus loin : il touche aussi à la sécurité sociale et à l'égalité d'accès à l'espace public. Qui sont les plus pénalisés ? Ce sont les femmes, les enfants, les personnes âgées, les personnes sans abri et les personnes en situation de handicap. Trop souvent, faute d'infrastructures adaptées, ces personnes se voient exclues, restreintes dans leurs déplacements ou confrontées à des situations indignes.

Il s'agit aussi d'assurer la réappropriation de l'espace public aux personnes qui se déplacent dans le cadre de leur travail. Les personnes qui sont entre deux bus, qui font des trajets à pied ou qui sont sur la route doivent pouvoir disposer de sanitaires dès que la distance ou que le temps de parcours s'allonge.

C'est également un enjeu pour tous les travailleurs et pour toutes les travailleuses comme les chauffeurs de bus, les facteurs, les livreurs – je ne vais pas tout féminiser – et bien d'autres métiers qui, pour une raison ou une autre, n'ont pas accès à un bureau ou à des sanitaires.

C'est pourquoi, chers collègues, cette résolution propose des pistes concrètes et des pistes complémentaires réalistes pour améliorer la situation actuelle. Est-ce irréaliste ? Ouvrir plus largement les toilettes au niveau des bâtiments publics, communaux et régionaux ne me paraît pas irréaliste. Développer une cartographie à jour des infrastructures disponibles est tout à fait réaliste, de même que soutenir des villes et des communes, via des incitants financiers, pour l'installation ou la rénovation de sanitaires accessibles, encourager des partenariats avec les commerces – notamment le secteur HORECA – et créer une application ou un outil numérique, qui pourrait s'inspirer de l'application Peesy qui existe à Bruxelles, pour permettre à chacun et chacune de localiser facilement des toilettes accueillantes.

Si nous sommes conscients, Monsieur le Ministre, chers collègues, du coût que peuvent représenter les toilettes publiques, il n'en demeure pas moins que nous insistons sur l'importance d'offrir un service gratuit et, idéalement, qui offre des solutions à toute heure du jour et de la nuit.

Le mois dernier, M. le Ministre Desquesnes témoignait de son soutien à la question. J'ai vu dans sa réponse une ouverture encourageante. Des initiatives sont envisagées, mais il est important de les traduire et que, au Parlement, on puisse témoigner de l'importance que l'on porte à ce sujet, qui est souvent – faut-il le dire – moqué.

Nous considérons que le Parlement a aussi un rôle à jouer en fixant une ambition collective et claire en la matière. Cette résolution est une feuille de route et la signature d'un contrat avec la majorité pour avancer concrètement sur le sujet afin de proposer rapidement des actions concrètes.

Nous pensons dès lors que le Parlement pourrait nourrir les réflexions du Gouvernement, à l'instar de ce qui se fait déjà actuellement sur les salles de consommation à moindre risque, en entendant plusieurs acteurs. Nous proposons que la Commission organise des auditions et puisse entendre plusieurs acteurs de terrain, comme l'Union des villes et communes de Wallonie, l'Institut pour l'égalité des femmes et des hommes, des associations de patients, comme Crohn-RCUH, des promoteurs de solutions numériques, comme Peesy, ou encore le secteur de l'HORECA, déjà partenaire à Bruxelles, ainsi que Liège et d'autres communes.

Enfin, chers collègues, permettez-moi de rappeler qu'il s'agit d'une question de dignité humaine et que, dans une société qui se veut inclusive et respectueuse des besoins de chacun et chacune, garantir un accès digne et universel aux toilettes publiques n'est pas un luxe, mais un impératif civique.

Je ne suis pas la seule à le penser puisque Julien Damon, qui est professeur à Sciences Po Paris, dans son essai, que je cite, sur les commodités urbaines, rappelait que même le très sérieux hebdomadaire *The Economist* suggérait déjà en 2020 d'œuvrer pour le droit d'uriner, remarquant que « ce droit n'est peut-être pas à la hauteur du droit de vote, mais le faire garantir serait un soulagement ».

(Rires)

Chers collègues, c'est une petite note d'humour pour clôturer cette proposition de résolution. Je vous remercie pour votre attention et j'espère que l'on pourra travailler ensemble sur le sujet. J'espère un vote favorable de l'entièreté des membres de cette Commission.

Discussion générale

M. le Président. – Je déclare la discussion générale ouverte et cède la parole à M. Resinelli.

M. Loris Resinelli (Les Engagés). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, la proposition de résolution à l'examen vise à élargir l'accès aux toilettes publiques en Région wallonne. Il s'agit d'une question qui touche en réalité aux enjeux

fondamentaux de santé publique, d'égalité et de dignité humaine.

La proposition part d'un constat simple, mais préoccupant, à savoir que l'accès aux sanitaires pour satisfaire un besoin primaire est parfois rendu difficile pour de nombreux publics, notamment les femmes, les personnes âgées, les personnes atteintes d'une maladie chronique, les personnes en situation de handicap, et ce, au sein de l'espace public. Cette situation révèle des inégalités manifestes et notamment des inégalités de genre. Elle constitue un véritable frein à la cohésion sociale, à la mobilité urbaine et à l'appropriation de l'espace public par tous.

La résolution présentée aujourd'hui par Mme Roberty formule sept demandes concrètes au Gouvernement wallon : inciter les administrations publiques à ouvrir leurs toilettes, développer des partenariats avec des lieux privés, sensibiliser à l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, répertorier les lieux participants, promouvoir l'application Peesy, élaborer un guide de bonnes pratiques et envisager des subsides pour les investissements communaux.

Nous soutenons pleinement le principe de l'élargissement de l'accès aux toilettes publiques. Il s'agit là de la base de l'hygiène et donc de la dignité humaine. Chaque citoyen doit pouvoir accéder librement et gratuitement à des sanitaires propres et sécurisés dans l'espace public.

Cependant, nous émettons quelques réserves au sujet de deux des sept recommandations qui sont formulées, en commençant par la promotion de l'application Peesy. Si l'objectif qu'elle poursuit est intéressant et déjà expérimenté, notamment à Bruxelles, ce n'est probablement pas la seule application qui pourrait aider à la localisation des toilettes publiques et accueillantes. C'est la raison pour laquelle on propose de généraliser en demandant de promouvoir toute application qui pourrait rencontrer cet objectif.

Ensuite, la proposition qui est relative à la subsidiation des investissements d'aménagement ou d'équipement dans le cadre du plan communal d'investissement ne nous semble pas pertinente dans la mesure où le FRIC – le Fonds régional des investissements communaux – est voué à disparaître.

Dans cette perspective, nous souhaiterions, et Mme Roberty l'a évoqué aussi, connaître l'avis de l'Union des villes et communes de Wallonie à ce sujet et sur les deux réserves que nous émettons. Les communes sont en première ligne pour répondre aux besoins de leurs citoyens en matière d'équipements publics. Il nous semble donc essentiel, avant de nous positionner, de les associer à cette réflexion et de connaître leurs contraintes, leurs besoins et leurs propositions.

M. le Président. – La parole est à M. Liradelfo.

M. Julien Liradelfo (PTB). – Cette résolution aborde avant tout la dignité. Elle répond à un besoin réel, concret et largement partagé dans la population, à savoir celui de pouvoir accéder à des toilettes publiques propres, sûres et accessibles dans l'espace public. C'est un facteur d'exclusion pour beaucoup de personnes : avant tout les femmes, les premières touchées, les travailleurs qui sont en chemin – les facteurs, les agents du TEC, et cetera –, mais aussi les personnes à mobilité réduite.

C'est aussi un facteur d'exclusion parce que c'est compliqué de se déplacer, de sortir de chez soi, sans être sûr de trouver un endroit pour aller aux toilettes. Ce n'est pas un luxe ni un caprice, c'est un besoin fondamental, c'est une condition élémentaire pour se déplacer et profiter d'un parc, d'un centre-ville et d'une fête de quartier sans inquiétude et sans exclusion.

C'est aussi un enjeu de santé publique, de dignité et d'égalité. Ce sont souvent les femmes qui sont les plus touchées, les personnes âgées et les malades qui subissent le plus durement l'absence d'installations sanitaires adéquates. Certaines villes ont déjà démontré que des toilettes publiques bien entretenues pouvaient bien fonctionner. Cela a un coût, mais un coût nécessaire.

Il y a plusieurs possibilités, comme inciter les administrations à ouvrir leurs WC. Je vois aussi que, dans le secteur privé, bien souvent – je pense notamment à la restauration rapide –, il faut un code pour accéder aux toilettes. Si l'on n'achète pas quelque chose dans ces restaurants, on ne peut pas y accéder. Il faut remédier à cela.

En ce qui concerne l'application, peu importe le moyen, tant que cette application est concrète et que l'on peut l'utiliser et savoir ce qui est accessible dans un rayon donné, c'est une bonne chose. Néanmoins, il faut des moyens. Toutes les villes et communes n'auront pas les moyens d'installer ce type de WC public. Il faut un soutien actif de la Région à travers un subside ou dégager les moyens nécessaires pour répondre à ce besoin réel. Nous allons soutenir cette résolution qui est très importante pour une grande partie de la population.

M. le Président. – La parole est à Mme Nikolic.

Mme Diana Nikolic (MR). – Merci aux auteurs de mettre ce sujet sur la table. Cela a été évoqué par d'autres collègues, c'est une problématique qui peut faire sourire. J'ai déjà eu l'occasion de parler de zizi à la tribune du Parlement de la Fédération Wallonie-Bruxelles. Ici, on est sur des besoins comme pipi, caca, popo et ragnagnas – j'y reviendrai. Cela peut prêter à sourire, mais ce sujet est parfois problématique pour le commun des mortels et des mortelles. Cela peut devenir une question d'urgence sanitaire dans certaines situations. Faut-il légiférer pour autant ? C'est la question.

Vu le territoire wallon, la question se pose différemment si l'on a besoin de satisfaire un besoin naturel au beau milieu de la Hesbaye ou au centre d'une grande ville. Clairement, ce n'est pas pareil.

Je ne sais pas vous, Monsieur le Ministre, mais moi je ne sais pas quel est le problème et quelles sont les solutions à Crupet ou à Celles, sans aucun jeu de mots. Je rejoins M. Resinelli sur l'autonomie communale. Laissez aux communes, qui connaissent le mieux leur territoire, répondre à la question et apporter des solutions aux besoins. Sans mauvais jeu de mots non plus. Là, cette assemblée pourrait être utile, mais je ne sais pas si c'est son rôle de recueillir et de diffuser les bonnes pratiques. Je suis sûre qu'il y a de bonnes pratiques sur le terrain.

Les auteurs, dans leurs textes, parlent de Liège. Ils évoquent notamment l'initiative liégeoise d'avoir lancé un appel à intérêt à des établissements HORECA. Cela s'est passé comme cela : dix quartiers identifiés et un budget de 50 000 euros – 5 000 euros par quartier – pour avoir un établissement HORECA candidat qui recevrait ces 5 000 euros pour ouvrir ses toilettes gratuitement. Enfin, ce n'est pas gratuit, cela coûte quand même 5 000 euros par an à la ville.

Si elle a le mérite d'avoir essayé d'exister – c'est bien la preuve que les autorités locales cherchent des solutions –, je ne qualifierais pas vraiment cette initiative de réussite. Il n'y a que cinq quartiers sur les 10 identifiés qui sont couverts. Étant donné que je suis conseillère communale à Liège, je sais quels sont les établissements qui se sont proposés. Ce sont des établissements qui ouvraient déjà leurs toilettes assez facilement. J'ai fait un petit sondage autour de moi et même les Liégeois seraient bien en peine de savoir quels sont ces établissements dans lesquels ils peuvent aller faire pipi pour 5 000 euros par an.

Cette somme, c'est plus que beaucoup de commerçants reçoivent en cas de travaux qui impactent fortement leur activité. C'est autant ou à peine plus que ce que certains de ces établissements ont reçu comme dédommagement pendant les interminables travaux du tram à Liège – plus de deux ans et demi de retard quand même.

S'il y a des milliers d'euros à distribuer au niveau de la Région ou au niveau des communes, cela ne vaudrait-il pas la peine de réfléchir à la priorisation ? Surtout que ce n'est pas un franc succès, cela ne marche pas vraiment.

Les établissements HORECA ont-ils besoin du politique pour ouvrir leurs toilettes et pour les entretenir ? J'entends qu'il faut pouvoir accéder à des toilettes propres, mais c'est presque vexant. Mon père est restaurateur à Liège et il n'a jamais refusé quelqu'un qui présentait plus ou moins bien et demandait poliment d'utiliser ses toilettes. Est-ce vraiment le rôle du politique de s'immiscer là-dedans ? Moi-même, je ne me souviens pas avoir déjà été refusée dans un café ou un restaurant. Parfois, on me demandait une contribution, mais c'est même rare, sauf en cas de forte affluence pendant des guindailles étudiantes sur la voie publique ou le 15 août. Je vous laisse imaginer l'état de certains à la fin d'une guindaille étudiante ou du 15 août à Liège. Même là, il y a des solutions, cela se fait naturellement et avec bon sens.

Je parle ici de l'accès aux toilettes pour le grand public, l'immense majorité de la population. Il y a, en outre, la question des publics précarisés ou marginalisés, mais c'est une autre problématique qui demande une approche plus spécifique, plus ciblée et locale.

On a essayé les toilettes publiques à Liège. Elles étaient payantes ; elles n'étaient pas gratuites. Très rapidement, il est apparu qu'il aurait fallu payer les gens pour y entrer. C'était dans un état d'insalubrité inqualifiable. Très vite, ces endroits d'aisance sont devenus des endroits de nuisances multiples, olfactives et sujets à l'insécurité. Elles sont devenues autant de petites salles de shoot à Liège. Cela n'a pas été la solution.

Certaines choses vont mieux. Quand j'étais petite ou plus jeune, il n'y avait pas de toilettes sur la foire, par exemple, à Liège. Mon père, dont l'établissement est le long de la foire, accueillait énormément de non-clients dans ses toilettes pendant la foire de Liège. Je ne pense pas qu'il y en avait non plus au début du village de Noël. De mémoire, il n'y en avait que pour les hommes ; les femmes pouvaient se débrouiller. J'y reviendrai.

Tout cela s'est amélioré. Maintenant, les organisateurs d'événements ont l'obligation de proposer des solutions, payantes certes, mais quand on va à la foire ou au village de Noël à Liège, on n'est plus à 0,50 euro pour un besoin pressant dans de bonnes conditions.

Cela a été soulevé par d'autres intervenants, je souhaiterais revenir sur la dimension genrée. Non seulement c'est interdit dans la plupart des communes, mais c'est également techniquement plus compliqué et moins discret pour une femme de se soulager dans l'espace public. En outre, il y a une sorte de contrainte morale que les femmes s'appliquent d'abord à elles-mêmes.

S'il y a une recommandation que je voudrais formuler par rapport à cela, c'est celle qui concerne la dimension même de l'espace public qui est consacrée aux toilettes pour les femmes, que ce soit sur le village de Noël, à la foire de Liège ou lors d'autres événements. On le voit, les files d'attente sont plus longues chez les femmes que chez les hommes. C'est déjà une inégalité de genre. Cela se passe autrement pour les femmes que pour les hommes. Cela prend plus de temps, parce que

l'on doit s'asseoir. Souvent, les vêtements des femmes, c'est plus compliqué que ceux des hommes. Puis, je l'ai dit d'entrée de jeu, les « ragnagnas », les règles, demandent plus de temps de gestion, pour le dire de manière pudique. Pourtant, souvent, il y a plus d'emprise sur l'espace public pour les urinoirs et les toilettes pour hommes que pour ce qui est consacré aux femmes. À cet égard, il y a une réflexion ou une recommandation que l'on peut faire. Je me fais la réflexion à chaque fois.

Avant de vouloir légiférer ou demander au Gouvernement wallon de légiférer ou de dégager des moyens, il faudrait recueillir et diffuser les bonnes pratiques et sensibiliser aux besoins, au sens propre comme au sens figuré, de différents publics.

Cela va peut-être un petit peu trop loin de voter ce texte aujourd'hui. Néanmoins, mon groupe n'est pas complètement fermé à trouver un chemin pour dégager les bonnes pratiques pour répondre aux besoins.

M. le Président. – La parole est à Mme Cremasco.

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Mme Roberty met dans la place un enjeu fondamental relevant de la dignité humaine : avoir accès à des sanitaires propres pour l'ensemble des individus, qu'ils soient des femmes – on a rappelé à quel point c'était important –, des hommes, mais des individus, peu importe la façon dont ils se présentent, dont ils sont habillés.

Les plus démunis, ceux qui sont dans la grande précarité, ont besoin aussi d'avoir accès à des sanitaires publics, à des toilettes. Cela me semble aller de soi. Je préfère de loin la façon dont Mme Roberty l'a introduit en disant que c'est un besoin – sans mauvais jeu de mots – qui vaut pour toute la population.

C'est pour cela que j'achoppe un peu quand on dit : « Quand on est bien habillé, digne de cela, on pourrait avoir accès à des toilettes dans des établissements privés ». L'idée portée par la résolution est un accès de toutes et tous à une infrastructure publique qui est fondamentale.

Cette proposition ne vient pas de nulle part et ne tire pas sa source dans un problème anodin par rapport à la Wallonie. J'ai retrouvé une question d'Hélène Ryckmans, qui interrogeait votre prédécesseur, Monsieur le Ministre, et qui relevait 17 toilettes publiques répertoriées en Wallonie. J'espère que ce n'est pas vraiment le cas et que ce chiffre ne reflète pas la réalité du terrain, mais il en dit long sur l'ampleur du défi à relever.

Madame Roberty, je suis aussi allée relire vos interrogations portées à M. le Ministre et les pistes de solutions que M. le Ministre avait apportées. On a entendu M. Resinelli. Une sphère commune entre vos différentes approches peut améliorer la situation.

J'aimerais insister sur le fait que, vu la situation en Wallonie, il faudrait les répertorier, avoir un cadastre des toilettes publiques et privées pour évaluer l'offre. On ne maîtrise même pas ce que l'on est capable d'offrir. On part du principe constaté du terrain – qui est conforté par la réponse à la question parlementaire de Mme Ryckmans – qu'il y en a trop peu et que le réseau n'est pas assez étoffé pour répondre à cet enjeu de santé publique.

J'ai parlé des personnes plus fragilisées, en plus grande précarité, des femmes – Mme Nikolic l'a relevé, c'est très important pour les femmes dans des conditions diverses –, mais c'est aussi très important pour les personnes qui sont malades. En effet, différentes pathologies demandent d'avoir la possibilité de disposer de toilettes publiques. C'est un service public fondamental sur lequel on ne peut pas transiger.

Il s'agit d'apprécier – on a essayé durant la législature précédente et ce ne fut pas très concluant – l'offre et de nous situer en Wallonie par rapport aux régions contiguës pour élever le niveau. Je pense que vous pointez du doigt, Madame Roberty, une problématique fondamentale.

À l'inverse, je voulais faire une autre comparaison, parce que je suis sensible à cette problématique en tant qu'infrastructures publiques. C'est l'un des éléments qui nous permettent de juger de ce que l'État met à disposition de ses concitoyens. Toutes ces infrastructures publiques, jusqu'aux toilettes, sont hyper importantes puisqu'elles reflètent la façon dont la Région, l'État, le pouvoir public ou les communes mettent à disposition ce genre d'infrastructures publiques fondamentales et la qualité de ces dernières.

Le cas du Danemark – je ne sais pas si vous y êtes déjà allés – est incroyable : il y a des toilettes publiques partout, dans tout le réseau, dans de grosses villes, comme Copenhague – on n'a pas l'équivalent en Wallonie, et ce n'est pas rien d'équiper une ville comme celle-ci –, mais aussi dans tout le réseau rural. Il faut se rendre dans ces toilettes publiques parce que c'est l'aune du service public, elles sont extrêmement propres, design, ce sont des bijoux d'architecture, des œuvres d'art.

J'avais envie de tirer la problématique vers le haut pour ne pas tendre vers quelque chose de misérabiliste.

(Réaction de M. Bastin)

Je ne me suis même pas permis, Monsieur Bastin, parce que ce Parlement n'a plus beaucoup de missions à l'étranger. Je n'irai pas jusqu'à dire qu'il faut aller au Danemark pour voir cela. Il vous appartiendra d'apprécier cela. On peut tout à fait avoir des contacts et aller en vacances au Danemark. C'est ce que j'avais fait.

Je vous jure que c'est impressionnant, que ce n'est pas si négligeable et que cela ne se limite pas à des

sous-problèmes. Cela donne la tonalité du service public tel qu'il est rendu. On va me dire que l'on n'a pas les mêmes moyens, mais on a les moyens que l'on se donne. C'est une problématique vraiment importante qu'il faut tirer vers le haut avec toutes les propositions que vous avez mises dans la place, Madame Roberty, et je vous en remercie.

Cependant, nous commencerions par un cadastre, pour essayer d'évaluer l'offre – encore une fois, je n'ai pas de données objectivées, parce que je ne crois pas à ces 17 toilettes publiques – que l'on estime aujourd'hui comme déficiente en Wallonie par rapport aux régions contiguës.

M. le Président. – La parole est à Mme Roberty.

Mme Sabine Roberty (PS). – Ce n'est pas un chemin que l'on pourrait emprunter toutes et tous vers cette proposition de résolution, mais plutôt une route. On a une route qui nous permettrait de trouver des solutions ensemble. C'est notre rôle de politique, aujourd'hui et maintenant, de proposer des idées novatrices, qui répondent aux besoins de la population et qui sont porteuses de sens. Dès lors c'est à nous aujourd'hui, dans nos parlements, de faire cette politique.

J'ai bien entendu, au niveau de la proposition de résolution, le cinquième élément : « promouvoir le développement de l'application Peesy en Wallonie ». En réalité, en Belgique, il n'y a que Peesy ; c'est pour cela que l'on avait cité cette application. Ce genre d'amendement est le bienvenu, mais c'est plus en exemple que l'on avait proposé cette application. Cela peut être une application Waze ou Google, du moment qu'elle est gratuite.

Vous avez aussi compris, dans mon intervention tout à l'heure, que l'on est là pour soutenir et pour aider le Gouvernement à trouver les meilleures solutions pour demain en Wallonie. Dès lors, notre proposition est d'aller vers des auditions. Notre proposition de résolution peut attendre d'être votée, mais c'est la Commission qui en décidera. Notre volonté est de voir comment on peut aider notre Gouvernement, comment être soutenant pour développer une politique objective en la matière.

Je proposais donc d'auditionner des associations de personnes malades, mais aussi l'Institut pour l'égalité entre les femmes et les hommes, l'Union des villes et communes de Wallonie, et de voir ce qui est fait, objectiver ce qui existe, pour essayer de trouver ensemble le meilleur chemin, la meilleure route à prendre et pour être soutenants par rapport à cela.

Je voulais aussi réagir aux Cathy Cabines qui ont été évoquées ici : de plus en plus de Cathy Cabines sont mises en place par nos villes et communes, quand on organise des événements, notamment de grands événements comme les marchés de Noël, des foires, mais elles ne sont pas inclusives ; elles ne permettent pas aux personnes en situation de handicap d'y accéder facilement. Des solutions sont mises en place, mais elles ne sont pas à 100 % inclusives. Elles ont le mérite d'exister, mais on doit trouver des solutions d'avenir pour toutes et tous.

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Desquesnes.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Merci, Madame Roberty, pour la défense de votre proposition et merci pour les interventions des différents collègues. C'est un sujet de préoccupation important, quotidien, singulièrement pour les personnes dont la santé, les besoins ou la nécessité d'être souvent dans l'espace public l'imposent.

Les réponses ne sont pas simples, elles sont multiples et elles doivent aussi tenir compte de la réalité de terrain. Les questions ne sont pas les mêmes en milieu rural qu'en petite ville, moyenne ville ou grande ville ; les choses sont différentes. On ne part pas non plus de nulle part. J'ai ouvert l'application Google et j'ai tapé « Toilettes publiques ». Dans un rayon d'un kilomètre d'ici, quatre sont répertoriées comme toilettes publiques, donc on a déjà des outils et il y a déjà des infrastructures.

Ces infrastructures sont-elles suffisantes aujourd'hui ? Je ne le pense pas. On doit faire plus et c'est une responsabilité partagée, particulièrement de l'ensemble des pouvoirs publics, qu'ils soient d'ailleurs communaux, régionaux ou tout ce que l'on peut imaginer comme institution publique ou parapublique. C'est un élément important.

Hasard ou pas, il se fait que, il y a quelques semaines, mon cabinet a reçu une proposition de circulaire sur les toilettes publiques de la part de mon administration. Ce texte comprend une série d'éléments intéressants qui rejoignent un peu ce qui est mis dans votre proposition, Madame Roberty. Je solliciterai dans les prochains jours l'avis de l'Union des villes et communes sur le projet de circulaire que m'a transmis l'administration, parce que l'interaction avec les autorités communales et singulièrement leurs représentants me semble un outil indépendant.

M. Resinelli a fait une remarque concernant le point 7 de votre projet de résolution qui invite à ce que l'on subsidie les investissements d'aménagements et d'équipements réalisés dans les toilettes publiques par les communes qui le souhaitent dans le cadre du Plan communal d'investissement. On a supprimé le Plan communal d'investissement, on va le remplacer par le FERI, ce qui permet de couvrir des investissements tels que ceux-là et sur une procédure simplifiée. Du point de vue de la Région, la demande 7 est déjà rencontrée par ce mécanisme. Aujourd'hui, il faut donner des idées, des

guidelines, des propositions, des suggestions à l'intention des communes.

Néanmoins, une commune touristique n'a pas peut-être pas la même sensibilité qu'une commune qui l'est moins. Des communes dont le centre a beaucoup d'activités, et cetera, peuvent se poser certaines questions. Là où l'HORECA est fortement présent, ce n'est pas la même chose que là où il est totalement absent. Je serais plutôt enclin à ce que, parallèlement à la demande que je vais formuler – mais je ne suis que suggérant, puisque comme ministre je ne dois pas me mêler des travaux de cette honorable assemblée… Pour ma part, je vais solliciter l'avis de l'Union des villes et communes sur la proposition qui a été formulée via mon administration en la matière. Une action parallèle est plutôt intéressante en la matière. Voilà ce que je souhaitais dire sur cette initiative positive.

M. le Président. – La parole est à Mme Roberty.

Mme Sabine Roberty (PS). – Merci, Monsieur le Ministre, pour vos éléments de réponse et d'intérêt à cette proposition de résolution. En proposant des auditions, la première institution que l'on voulait auditionner était l'Union des villes et communes. Cependant, vous savez qu'une audition peut se faire par écrit, une demande d'avis écrit est tout aussi intéressante qu'une audition à l'oral.

Notre position était d'élargir le champ des auditions, même à l'écrit. On peut revenir à quinzaine, avec le groupe socialiste, pour proposer des personnes à qui on pourrait demander l'avis. Je parlais de villes, de communes ; on peut demander l'avis à une association ou l'autre sur les problèmes de personnes qui souffrent de maladies du côlon ou de Crohn, ou le Conseil de la personne handicapée. Il y a toute une série d'opérateurs et de structures que l'on pourrait auditionner ou dont on pourrait recueillir l'avis pertinent et spécialisé en la matière.

Je peux revenir à quinzaine avec une proposition de personnes à auditionner et demander un avis.

On pourrait déjà acter le fait que l'on est d'accord sur la demande d'auditionner ou de requérir l'avis de l'Union des villes et communes.

M. le Président. – Si je résume, la proposition est de mettre la résolution à l'arriéré et de revenir dans 15 jours en ordre des travaux avec des propositions d'auditions ou d'avis écrits, et que chaque groupe puisse d'ici là remettre des suggestions ?

La parole est à Mme Roberty.

Mme Sabine Roberty (PS). – Sans oublier que l'on est d'accord avec la proposition du ministre de déjà demander l'avis de l'Union des villes et communes de Wallonie. Cela, on peut déjà l'acter aujourd'hui.

M. le Président. – Oui, mais c'est le ministre qui le fait dans le cadre d'une circulaire et ce n'est pas la Commission qui le fait. Je ne m'avancerai pas dans ce que le ministre fait de son côté.

Mme Sabine Roberty (PS). – Monsieur le Président, on peut déjà demander un vote de procédure pour que le Parlement se saisisse aussi d'un avis au niveau de l'Union des villes et communes de Wallonie dans le cadre de cette proposition de résolution.

M. le Président. – Je pense qu'il faut être cohérent : si en ordre des travaux dans 15 jours, on liste toute une série de demandes, je ne vois pas pourquoi certaines demandes seraient formulées aujourd'hui et d'autres dans 15 jours.

La parole est à Mme Nikolic.

Mme Diana Nikolic (MR). – Je ne suis pas membre, donc je ne sais pas si j'aurai l'occasion de revenir ici dans un ultérieur ordre des travaux.

Juste quelques réflexions. S'il y a déjà un avis qui est demandé à l'Union des villes et communes de Wallonie, ne serait-il pas opportun d'attendre cet avis pour que notre Parlement voie vers quoi s'orienter ? Si je comprends bien, on est partis plutôt vers des avis écrits que des auditions. J'ai été fort sensible à la question de l'accessibilité pour tous les publics, en ce compris les personnes à mobilité réduite. À ce sujet, peut-être qu'une instance comme l'AViQ pourrait nous éclairer, mais peut-être que l'Union des villes et communes répondra déjà à cela avec suffisamment d'éléments.

Il a beaucoup été question de l'HORECA, ici. J'ai eu l'impression tout à l'heure que l'on caricaturait un peu les propos que j'ai tenus et que j'avais pourtant bien contextualisés sur le fait de bien présenter – et je ne parlais pas d'être bien habillé. Je voudrais aussi que l'on ne caricature pas non plus l'HORECA et son rôle, car l'immense majorité des établissements HORECA, et des patrons de l'HORECA, sont pétris de bon sens et de bienveillance. Dès lors, à la lecture de l'avis de l'Union des Villes et communes de Wallonie, il serait utile de demander aussi l'avis de la Fédération HORECA Wallonie sur la façon dont elle envisage les choses.

Mme Roberty parlait d'un chemin et puis d'une route, tout à l'heure. Pour ma part, j'ai pensé aux routes et aux autoroutes. J'ai moins de problèmes quand je suis place du Marché à Liège, place d'Armes à Namur ou place Verte à Charleroi. Je n'ai pas besoin de dégainer une application pour m'orienter et trouver un endroit d'aisance, des commodités. Bien souvent, c'est plutôt en chemin et en route que j'ai le plus de difficultés. Notamment sur les aires d'autoroute où les toilettes ne sont pas facilement accessibles et où parfois elles sont tout simplement fermées en fonction de l'heure. Il y a peut-être là une réflexion à avoir qui dépassera le cadre

de l'avis de l'Union des villes et communes de Wallonie.

Ma proposition, c'est peut-être d'attendre ce premier avis pour que cette Commission puisse envisager des contributions complémentaires. Ce n'est toutefois que ma modeste contribution à ce débat.

M. le Président. – La parole est à Mme Cremasco.

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Sur cette accessibilité à tous, et à la suite de la demande d'un avis écrit de l'AViQ, je pense que l'on peut demander aussi un avis écrit du Réseau wallon de lutte contre la pauvreté. Je pense que c'est important. L'attention peut peut-être se situer à ce niveau-là aussi. C'est très important que cela puisse être accessible à tous. Il en va aussi de l'état sanitaire du reste de l'espace public.

Je voulais juste rappeler, pour mon exemple danois, qu'il n'y a pas besoin de partir au Danemark. Je peux vous partager, chers collègues, des photos. Les toilettes publiques danoises dont je parlais sont situées dans des bâtiments publics. C'est intéressant par rapport à l'Union des villes et communes de Wallonie : c'est assez impressionnant de voir qu'il y en a dans les hôtels de ville, dans des écoles – accessibles par l'extérieur, évidemment. Les Danois ont réussi chaque fois à isoler des toilettes publiques au sein de leurs bâtiments publics. Face à ce constat, on peut avoir un peu d'ambition et se dire que ces toilettes publiques, on peut en faire quelque chose qui soit le reflet de ce que nous, puissance publique, offrons à nos concitoyens, et aussi avoir un peu d'ambition par rapport à leur état sanitaire, au fait qu'elles restent propres, et cetera.

Je n'aime pas les discours du type : « Cela va être dégradé, il ne faut pas commencer à le faire ». Non : il faut trouver des solutions pour que ce ne le soit pas. Si les Danois y arrivent, je ne vois pas pourquoi les Wallonnes et les Wallons n'y arriveraient pas.

M. le Président. – La parole est à M. Bastin.

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Je voudrais d'abord abonder dans le sens de l'annonce faite par le ministre d'attendre le retour de l'Union des villes et de ne pas les surcharger avec une résolution d'un côté, et une proposition de l'administration de l'autre. En fonction de la réponse de l'Union des villes, il sera toujours temps d'évoluer ou de modifier la demande par rapport à la résolution telle que proposée.

Deuxième élément, si jamais on fait une liste à quinzaine des différentes associations dont on voudrait requérir l'avis et les lumières, autant attendre d'ici là. Je pense qu'il n'y a pas de débat sur l'objectif sur lequel nous voulons arriver.

Par rapport à Mme Cremasco, il ne doit pas y avoir de procès d'intention, mais c'est aussi quelque chose qui doit être géré. Il ne suffit pas de mettre un élément à disposition pour se dire que l'on a répondu au problème. Ce doit être entretenu, ouvert, fermé à certains moments, nettoyé. Tous nos concitoyens n'ont pas le même rapport au respect du suivant qui arrivera dans ces toilettes. Il s'agit d'avoir un minimum de pragmatisme, et pas d'angélisme béat par rapport à cela.

Il faut travailler en lien direct par subsidiarité avec les communes. En plus, les communes, elles sont multiples. On a une situation à Liège qui est une grande ville ; on en a une autre à Daverdisse. Je ne connais pas le nombre d'habitants à Daverdisse, mais je peux dire que c'est beaucoup moins qu'à Liège. Ce n'est pas parce que l'on a une toilette que l'on a répondu à l'ensemble des problèmes.

Parfois, les territoires communaux sont très vastes, beaucoup de centralités sont présentes. Donc, à voir comment chaque commune peut répondre à cet objectif.

Pendant la belle saison, c'est peut-être le syndicat d'initiative qui est ouvert systématiquement. C'est peut-être le minigolf, c'est peut-être une infrastructure sportive avec une personne présente pour surveiller et veiller. Comment est-ce à d'autres moments ? On a parlé de la foire à Liège. Chaque commune est riche en nombreuses festivités.

Sans aller aussi loin que le Danemark, on va simplement en France. Je peux voir le soin qu'ils mettent pour de nombreuses toilettes publiques. Parfois, c'est un peu contre-intuitif, ce n'est pas l'image que l'on pouvait en avoir et ce ne sont pas – excusez-moi de les appeler comme cela – les infâmes cabines qui sont mises à disposition, mais au contraire des modules facilement déplaçables, accessibles aux PMR, avec des toilettes en bonne et due forme, et même la réutilisation des différentes matières. Toute une filière peut être utilisée par rapport à cela.

C'est un vaste sujet qui est mis sur la table et qui ouvre – plus on entre dedans, plus cela ouvre – différents éléments. La première approche est selon moi d'avoir l'avis de l'Union des villes. Je ne doute pas que l'on soit capables de faire beaucoup plus que 17 toilettes publiques ou 17 gestions pour permettre un accès facile à des toilettes dans nos différentes communes.

M. le Président. – La parole est à Mme Roberty.

Mme Sabine Roberty (PS). – Dans mon intervention de tout à l'heure, je citais toute une série d'opérateurs dont l'Union des villes et communes – dont M. le Ministre a déjà demandé l'avis. Mais je citais aussi l'Institut pour l'égalité entre les femmes et les hommes, des associations de patients, et je citais le Crohn-RCUH, les promoteurs de solutions numériques comme Peesy, le secteur de l'HORECA, partenaire déjà à Bruxelles et à Liège. On peut évoquer aussi l'ASBL Garance. Elle avait déjà donné en 2024 un avis pour Bruxelles. On peut demander aussi l'avis du Conseil supérieur de la personne en situation de handicap, à la

SOFICO, à l'AViQ, au Réseau wallon de lutte contre la pauvreté et à toute une série d'autres opérateurs. J'ai également cité dans mon intervention Julien Damon, qui est professeur à Sciences Po Paris et qui a réalisé un essai sur la matière. On pourrait demander des contributions écrites, mais je pense que cela s'appelle quand même « audition » dans notre règlement. On pourrait faire chacun et chacune, au travers de nos différents groupes, des propositions.

Le temps parlementaire est ce qu'il est. On n'est pas obligé de se précipiter pour avoir ces réponses. Cependant, à la rentrée parlementaire de septembre, je pense que l'on pourrait obtenir toutes ces contributions et peut-être déjà évoquer des questions à poser à ces différents opérateurs pour nous donner le meilleur chemin à prendre et pour trouver les meilleures solutions possibles pour nos concitoyens. Je ne sais pas ce que vous en pensez, mais c'est la proposition que je formule ici.

M. le Président. – Si je résume, un avis va être demandé par M. le Ministre à l'Union des villes et communes de Wallonie par rapport à une circulaire qui serait rédigée. Cet avis nous sera communiqué.

Par ailleurs, je propose que chaque groupe politique nous revienne avec des propositions de contributeurs pour que, dans un ordre des travaux prochain, nous puissions valider cette liste et faire toute une série de demandes d'avis écrits.

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

Question orale de M. Bruno Lefèbvre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'insoutenable durée des procédures d'octroi de permis »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Lefèbvre à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'insoutenable durée des procédures d'octroi de permis ».

La parole est à M. Lefèbvre pour poser sa question.

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, le 23 mai dernier, Embuild plaidait pour une simplification drastique des règles d'octroi de permis de bâtir. Leur constat est double : ils estiment qu'il faut entre 20 et 30 mois pour obtenir un permis et la multiplication des recours allonge encore ces délais. Ce délai de 20 à 30 mois est-il corroboré par vos services ? Intuitivement, on se dit que ces délais sont excessifs eu égard au délai de rigueur prévu dans le CoDT. Le délai de délivrance des autorisations est-il comparable d'une Région à une autre ?

De manière générale, quels délais pourraient être raccourcis dans le cadre des procédures d'octroi ? Embuild pose la question de l'augmentation des recours. Disposez-vous d'éléments pouvant corroborer ce constat ? Le cas échéant, comment envisagez-vous de limiter le nombre de recours sans diminuer la protection des droits des citoyens ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Desquesnes.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, je suis très à l'aise sur cette question puisque je n'ai pas voté le CoDT quand j'étais à votre place. Votre groupe politique et ses partenaires de l'époque l'ont bien voté.

Dire de manière générale et sans nuance qu'il faudrait 20 à 30 mois pour obtenir un permis est factuellement inexact en Wallonie. Le CoDT fixe des délais de décision pour le collège communal : 30, 75 ou 115 jours – article D.IV.46. Lorsque la décision revient aux fonctionnaires délégués, ce sont 60, 75 ou 115 jours – article D.IV.48. S'il y a un recours au niveau ministériel, le délai de décision est fixé à 95 jours, sous réserve d'une éventuelle prorogation de 40 jours pour, le cas échéant, organiser une mesure de publicité ou solliciter un avis utile – article D.IV.68.

Actuellement, compte tenu de la cyberattaque dont les services publics wallons ont été les victimes, il est vrai que certains délais en recours ont également été allongés de 60 jours. Si vous additionnez tous ces jours, Monsieur le Député – je ne doute pas que vous soyez bon en mathématiques –, nous sommes quand même très loin des 20 à 30 mois.

En ce qui concerne les délais légaux à Bruxelles-Capitale, un délai de 135 jours peut être prorogé, et ce, selon l'article 188/2 du CoBAT. Pour la Région flamande, on parle d'un délai entre 90 et 120 jours pour obtenir une décision de recours. Ce sont donc des délais peu ou prou similaires. J'aurais même tendance à dire que ceux de la Wallonie sont moindres.

Vous m'interrogez également pour savoir combien de décisions sont prises en recours administratif. Le recours administratif a lieu au niveau gouvernemental, donc en l'occurrence, la plupart du temps, votre serviteur. L'on compte entre 1 000 et 1 200 recours par an. Voici les chiffres précis : 1 061 en 2021, 1 105 en 2022, 1 160 en 2023, 1 134 en 2024. C'est globalement stable.

Cela fait fi des recours juridictionnels auprès du Conseil d'État. Nous atteignons donc la limite de nos compétences régionales. Les lois coordonnées sur le

Conseil d'État relèvent de l'autorité fédérale. Nos amis au nord du pays ont tenté une manœuvre permettant de simplifier ou de raccourcir ce type de situation en créant une instance intermédiaire. Si mes informations sont exactes, cela n'a pas porté ses fruits.

M. le Président. – La parole est à M. Lefèbvre.

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, on est bien loin des 20 à 30 mois ; d'après mes calculs, dans le pire des cas, on serait à 10,5 mois. On se retrouve donc potentiellement entre 9 et 10 mois si l'on ne va pas au maximum des recours possibles.

Il est plutôt rassurant de savoir que, au-delà du délai qui n'est pas aussi élevé que ce qu'Embuild annonce, le nombre de recours n'explose pas ; on reste dans la moyenne des dernières années. C'est plutôt rassurant et cela permet d'avoir une base plus claire si l'on a des projets à lancer.

Question orale de M. Bruno Lefèbvre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le nouvel épisode de la saga concernant la réouverture des mines en Wallonie »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Lefèbvre à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le nouvel épisode de la saga concernant la réouverture des mines en Wallonie ».

La parole est à M. Lefèbvre pour poser sa question.

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, « *Drill, baby, drill* », épisode 2. Quand Donald Trump, lors de sa campagne, avait repris cet ancien slogan républicain, nous n'y avions vu que la volonté de favoriser les énergies fossiles. Nous étions loin d'imaginer que cela donnerait des idées aux présidents de parti de la majorité MR-Engagés. Après le président du MR le 16 avril, le président des Engagés, le 5 juin, a appelé la Wallonie à la reprise de l'exploitation du sous-sol, et ce, dans le journal *L'Écho*.

En Wallonie, la voix des présidents de parti compte, encore plus lorsqu'il s'agit des présidents des partis de la majorité. Quand un président s'exprime seul, c'est un ballon d'essai. Quand ils marquent publiquement leur accord sur un thème, c'est pour préparer l'opinion. Aujourd'hui, la question n'est plus de savoir si la majorité souhaite rouvrir des mines en Wallonie, mais où, quand et pour quel type d'exploitation.

Quelle est la position du Gouvernement wallon quant au forage du sous-sol wallon pour son exploitation ? Vos services ont-ils connaissance de projets d'exploitation du sous-sol en Wallonie et, le cas échéant, pour exploiter quel minerai ?

Enfin, avez-vous des informations sur la procédure à la Cour constitutionnelle contre le décret instituant le Code de la gestion des ressources du sous-sol ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Desquesnes.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, permettez-moi de regretter que votre question initiale ne corresponde que partiellement à l'exposé que vous venez de réaliser. Ce n'est pas la première fois qu'une question déposée est tronquée de sa part contextuelle. Je peux essayer de la deviner, mais si cela devient une habitude je me verrai contraint d'en faire de même avec mes réponses.

Je pourrais vous dire ceci : Monsieur le Député, la Région ne nécessite aucun dossier de réouverture de mines. Le Gouvernement ne doit donc pas se positionner. Le dossier à la Cour constitutionnelle n'a pas connu d'avancée significative depuis la dernière réponse que j'ai donnée à la question orale du 13 mai dernier à Mme la Députée Céline Tellier. Point final.

Si vous voulez jouer ce jeu… Je trouve qu'il est plus correct d'énoncer la question complètement et de ne pas tronquer le contexte dans lequel on veut la poser. Cela étant dit, je ne suis pas fait de ce bois, Monsieur le Député, je vais donc vous répondre complètement.

J'imagine que vous n'ignorez pas que, en exécution du règlement européen du 24 avril 2024 sur les matières premières critiques, un projet de programme d'exploration nationale, somme des programmes régionaux wallon et flamand – avec la coopération du Service géologique de Belgique, lui, fédéral – doit en principe être déposé à l'Europe d'ici la fin de ce mois.

Il s'agit de faire retraiter – dans le cadre d'un appel d'offres aux institutions scientifiques – des données anciennes, d'en collecter d'autres sur le terrain et de cibler ainsi, avec l'interprétation des structures géologiques, d'éventuelles zones cibles à explorer un jour. Cet élément est un préalable à tout positionnement sur une éventuelle exploitation future du sous-sol wallon. Avec un léger décalage, nous déposerons ce programme pour répondre aux prescrits européens.

Quant à l'hydrogène blanc qui sous-tend votre questionnement, il me semble normal de l'intégrer au périmètre des travaux qui seront menés. Je rappelle que fin 2023, pour la première fois en France, un projet de recherche d'hydrogène dit « blanc » avait été autorisé par le Gouvernement français dans les Pyrénées-Atlantiques. Cet hydrogène constitue un combustible naturellement présent dans le sous-sol et dont l'intérêt

est croissant pour décarboner l'industrie et les transports.

Il se fait qu'un peu par hasard – ils cherchaient du méthane –, ailleurs, en Moselle, une équipe de chercheurs du CNRS et de l'Université de Lorraine ont découvert un potentiel gisement d'hydrogène blanc. Ce n'est pas très loin de chez nous. Il est donc normal que nous y apportions toute notre attention.

Pour ce qui concerne le contentieux devant la Cour constitutionnelle, l'État fédéral a décidé de se joindre au recours en annulation introduit fin janvier par des citoyens et une association contre le décret du 14 mars 2024 portant le Code de la gestion des ressources du sous-sol – que, je rappelle, votre groupe a voté, mais pas le mien. Le mémoire argumente principalement sur la définition de la propriété qu'elle estime de compétence fédérale, alors que l'exception minière à la propriété a été supprimée par le nouveau Code civil de 2021. La Région a donc répondu à ce mémoire. Le décret attaqué reste d'application indépendamment du recours, mais les travaux relatifs à l'élaboration de la partie réglementaire ont été temporairement mis sur pause, vu le risque d'annulation des fondements juridiques, ce dont je m'étais expliqué auprès de votre collègue, Mme Tellier, voici un peu plus d'un mois.

Nous estimons que la décision de la Cour constitutionnelle devrait intervenir au plus tard fin janvier 2026.

M. le Président. – La parole est à M. Lefèbvre.

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, autant je pourrais comprendre si j'avais changé la formulation de ma question à ce point – j'ai les éléments ici –, autant, dans ce cas, je n'ai fait que contextualiser et amener quelques éléments sur le « *Drill, baby, drill* ».

Objectivement, les questions qui étaient dans ma question parlementaire déposée et celles que je vous ai formulées sont tout à fait semblables. Effectivement, les éléments de contexte par rapport aux présidents de parti qui se positionnent pour préparer l'opinion à votre orientation politique nouvelle n'étaient pas dans la question, mais cela ne change rien, fondamentalement, au questionnement.

Ceci dit, merci pour les éléments de réponse. On va être attentif à la démarche que le Gouvernement va entreprendre, que ce soit pour l'hydrogène blanc ou pour autre chose. Quant au décret qui est aujourd'hui attaqué en contentieux, on verra bien ce que la Cour constitutionnelle nous réserve dans les prochains mois.

(M. Crampont, doyen d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)

Question orale de M. Laurent Devin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les conclusions de la médiation concernant la Boucle du Hainaut »

Question orale de M. Maxime Daye à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les résultats des concertations avec Elia et REVOLHT dans le dossier de la Boucle du Hainaut »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle les questions orales à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, de :

- M. Devin, sur « les conclusions de la médiation concernant la Boucle du Hainaut » ;
- M. Daye, sur « les résultats des concertations avec Elia et REVOLHT dans le dossier de la Boucle du Hainaut ».

La parole est à M. Devin pour poser sa question.

M. Laurent Devin (PS). – Monsieur le Ministre, pendant quelques mois, la procédure de révision de plan de secteur relative à l'inscription de la Boucle du Hainaut a été suspendue afin de permettre aux opposants et aux demandeurs de se réunir sous l'égide de l'administration afin de dialoguer. Comme vous l'avez indiqué, « l'objectif n'était pas d'établir un consensus sur le projet, mais bien d'aligner les parties prenantes en mettant à plat les questions relatives aux besoins rencontrés et aux technologies envisageables, les coûts et les délais associés aux solutions possibles, en partageant les informations nécessaires à la compréhension du dossier ».

Monsieur le Ministre, depuis plusieurs semaines, ce dialogue est terminé et vous devriez, à l'heure actuelle, disposer du rapport établi par votre administration.

Qu'en est-il ? Que pouvez-vous nous communiquer sur le sujet, Monsieur le Ministre ? Quelles sont les suites à donner à ce dossier ? La procédure de révision du plan de secteur va-t-elle reprendre et, le cas échéant, quelles sont les prochaines étapes administratives du dossier ? Pour quand votre décision peut-elle être attendue ?

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

M. Maxime Daye (MR). – Monsieur le Ministre, c'est la fin du suspense dans le dossier très important de

la Boucle du Hainaut. Après plusieurs mois de discussions entre les parties prenantes du dossier, à savoir Elia, REVOLHT et votre administration, les échanges ont pris fin.

Pour rappel, depuis le lancement du projet « Boucle du Hainaut », Elia et REVOLHT étaient opposés dans le choix des technologies à mettre en place dans le cadre de ce projet. Jusqu'à maintenant, un bras de fer avait été lancé sans que les différents intervenants puissent se mettre autour de la table pour se pencher ensemble sur la solution la plus adéquate possible. Après six réunions, on apprend qu'aucune solution n'a pu être trouvée. Les discussions étaient visiblement constructives jusqu'au dernier rendez-vous, où toutes les alternatives discutées précédemment ont été balayées pour revenir au schéma initial.

Dans ce contexte de non-accord, comment la Région wallonne se positionne-t-elle ? Au-delà des discussions et compte tenu des évolutions récentes en matière de politique énergétique, à savoir le maintien du nucléaire grâce à la loi du ministre Mathieu Bihet, le projet « Boucle du Hainaut » reste-t-il pleinement pertinent dans sa forme initiale ? Le cas échéant, envisagez-vous de demander à Elia une actualisation de son dossier de base afin d'y intégrer ces nouvelles données ? Enfin, la question du tracé de la Boucle du Hainaut était également laissée sans réponse et est l'objet de nombreuses motions dans les villes et communes traversées. Les discussions entre les parties prenantes ont-elles permis de définir ce tracé ou de définir une alternative idéale ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Desquesnes.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Messieurs les Députés, « au vu de l'enjeu stratégique de réindustrialisation de la Wallonie et singulièrement de création d'emplois en Hainaut, la Boucle de Hainaut sera concrétisée sous toute réserve des procédures en cours. Le Gouvernement veillera à l'instauration d'un dialogue constructif entre toutes les parties prenantes portant sur les solutions techniques et économiques envisageables. Il veillera également à ce que les technologies choisies répondent au mieux aux enjeux industriels de santé publique et d'impact environnemental. Le projet devra respecter les règles et recommandations internationales et du Conseil supérieur de la santé, notamment en matière de nuisances électromagnétiques ».

Voilà, Messieurs les Députés, le paragraphe que la DPR consacre à ce dossier. C'est donc la feuille de route qui guide aujourd'hui l'action du Gouvernement.

L'objectif de la phase qui s'est terminée était donc d'amener un dialogue constructif sur les solutions techniques et économiques envisageables. Dialogue direct qui, jusqu'à présent – ou jusqu'alors, en tous cas –, n'avait pas été réalisé. Celui-ci est donc aujourd'hui terminé dans sa phase de rencontre. Il reste la validation et la relecture du rapport final par les parties prenantes.

Messieurs Daye et Devin, le processus se finalise, et je devrais recevoir dans les tout prochains jours le rapport de l'administration. Ce rapport viendra porter un éclairage sur les trois grandes questions abordées par le dialogue constructif, à savoir : quels sont les besoins auxquels doit répondre le projet de liaison électrique à la base du dossier « Boucle du Hainaut » ? Quelles sont les technologies envisageables pour répondre à ces besoins ? Quels sont les coûts et les délais des différentes solutions techniques envisageables ?

Il serait donc malvenu pour moi de réduire le travail à une simple conclusion rapide du rapport. Permettez-moi de prendre le temps d'en saisir toutes les nuances et les enseignements avant de vous en faire part.

En ce qui concerne la procédure de révision du plan de secteur à la lumière de la concertation établie, mais également des évolutions récentes en matière de politique énergétique – M. Daye les a citées –, ma volonté, en tant que ministre de l'Aménagement du territoire, est maintenant de poursuivre l'évaluation des incidences du projet de révision de plan de secteur.

Force est de constater – je l'avais déjà dit en septembre dernier – que le rapport initial sur les incidences environnementales déposé par le bureau d'étude agréé par la Région et choisi par Elia ne permet pas au Gouvernement de prendre une décision en toute connaissance de cause, conformément au cahier des charges défini par le précédent Gouvernement. Bien sûr, le travail réalisé ces six derniers mois permettra de circonscrire – c'est important – de nombreux enjeux technologiques, mais il reste quelques éléments qui doivent être actualisés et approfondis.

À la lumière du rapport de ces travaux et de l'analyse de mon administration, je solliciterai donc, dans les semaines à venir, un complément d'étude auprès du demandeur afin que le bureau d'études qu'il a désigné réponde complètement aux exigences contenues dans le cahier des charges initial.

L'objectif de ce complément est bien d'amener à ce que le futur rapport sur les incidences environnementales soit, d'une part, un outil de compréhension des tenants et aboutissants sur base de la stratégie énergétique actualisée et des limites et impositions du projet et, d'autre part, un réel outil d'aide à la décision permettant d'éclairer le choix final du Gouvernement au regard des différents enjeux de ce dossier, qui sont bien sûr de transition énergétique, mais également de santé et de protection de l'environnement et des paysages.

La suite de la procédure de révision de plan de secteur et son timing dépendront donc du travail qui sera réalisé par le bureau d'études commandité par Elia.

M. le Président. – La parole est à M. Devin.

M. Laurent Devin (PS). – Pas de réponse hâtive de votre part. Cela fait déjà maintenant plusieurs mois que ce dialogue est entamé et vous nous dites : « Un dialogue direct terminé ».

Vous nous demandez encore quelques jours. Nous reviendrons dans deux semaines vous questionner en la matière. Vous le savez, votre parole est attendue.

Vous rappelez l'enjeu stratégique. Vous rappelez que la Boucle du Hainaut se réalisera. Vous avez rappelé le paragraphe qui vous guide, celui de la Déclaration de politique régionale. Nous reviendrons donc dans deux semaines.

Pour le plan de secteur, c'est clair : on poursuit. Ce sont vos paroles. Vous allez demander un complément d'étude pour « amener un outil d'aide à la décision du Gouvernement » et un outil d'aide à la compréhension pour les autorités locales et les riverains. Rendez-vous dans deux semaines. Le dossier est très important, et les quelques jours qu'il vous reste pour l'analyser, on vous les laisse, mais on reviendra dans deux semaines, en espérant de votre part, Monsieur le Ministre, une réponse aux questions que nous poserons.

M. le Président. – La parole est à M. Daye.

M. Maxime Daye (MR). – Je pense que, de toute manière, vous avez respecté la DPR. Vous nous l'avez dit à nouveau et vous avez mis tout le monde autour de la table ; on peut vous en féliciter.

Je peux comprendre que l'on attende le rapport définitif, même si REVOLHT a déjà tenu son assemblée générale et a déjà pu donner son point de vue sur la question.

J'entends positivement – je trouve cela important – qu'un complément d'étude soit demandé avec un rapport d'incidence environnementale qui aidera à la décision, mais qui sera probablement un outil très important pour l'avenir.

Je voudrais insister sur les évolutions récentes en matière de politique énergétique, avec cette prolongation du nucléaire, avec les ambitions de lignes énergétiques qui ont été revues à la baisse. Je pense aussi que c'est une donne aujourd'hui, en 2025, qui doit être prise en compte dans le dossier de la Boucle du Hainaut, quoi qu'en dise la DPR.

Question orale de Mme Diana Nikolic à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'avenir du site du Ry-Ponet »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Nikolic à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'avenir du site du Ry-Ponet ».

La parole est à Mme Nikolic pour poser sa question.

Mme Diana Nikolic (MR). – Monsieur le Ministre, le Ry-Ponet est un véritable poumon vert, à cheval sur quatre communes : celles de Liège, Beyne-Heusay, Fléron et Chaudfontaine. C'est un espace de plus de 350 hectares, alternant prairies, bois, landes et zones agricoles.

Suite à une recrudescence de projets immobiliers sur le site – certaines parties sont au plan de secteur en zone habitable –, les Communes ont porté la problématique à la Conférence des bourgmestres de Liège Métropole. Le site a fait l'objet d'une mission d'étude confiée à l'atelier Caneva-s entre 2021 et 2023.

Les conclusions de l'étude insistent sur la préservation et la valorisation du caractère naturel et paysager du site. Elles dégagent différentes pistes : en première priorité, c'est l'inscription du site en zone d'enjeu régional. J'ai souvent eu l'occasion d'interroger votre prédécesseur, M. le ministre Borsus, sur la question. Il attirait mon attention sur le fait que dans notre législation, une zone d'enjeu régional vise à permettre au Gouvernement de mener une action prioritaire et, en général, de développement d'un site. Or, ce que ces Communes et la Conférence des bourgmestres à Liège, dans l'agglomération liégeoise, poursuivent, c'est justement de préserver le site. Si on le développe, c'est plutôt d'un point de vue des loisirs et récréatif.

Il y a d'autres pistes, notamment l'élaboration d'un schéma de développement pluricommunal, même si l'on connaît toutes les limites, voire les critiques par rapport à cet outil, ou encore la révision du plan de secteur, mais avec là aussi, en corollaire, les indemnisations sous-jacentes.

Monsieur le Ministre, je voulais faire le point avec vous sur ce dossier. Vu la nouvelle législature, comptez-vous vous inscrire dans un de ces dispositifs pour concilier la protection du Ry-Ponet, que ce soit au niveau paysager, écologique, mais aussi les besoins socio-économiques au niveau local ? Êtes-vous en contact avec les Communes ? Avez-vous déjà été sollicité ?

L'objectif est de faire le point sur le dossier avec vous, en toute transparence, puisque vous êtes très pointilleux, manifestement. Demain, j'interrogerai votre collègue, la ministre Lescrenier, sur le classement au niveau patrimonial et paysager du site. Ici, je suis bien sûr des questions plus relatives à l'aménagement du territoire.

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Desquesnes.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Merci, Madame la Députée, de me faire découvrir – en tout cas virtuellement – une région que je ne connais pas bien, ce site du Ry-Ponet. Je suis allé voir sur Google Earth à quoi cela correspondait comme type de territoire.

Effectivement, c'est à la demande de Liège Métropole que ce vaste espace naturel ouvert de presque 400 hectares du Ry-Ponet, situé à cheval sur les communes de Liège, Beyne-Heusay, Fléron et Chaudfontaine, a fait l'objet d'une étude approfondie menée par un consortium entre 2021 et 2023. L'étude avait pour objectif de définir une vision partagée pour le site du Ry-Ponet et d'aboutir à la rédaction d'un document de référence. La nouvelle vision, le scénario préférentiel retenu est celui de faire du Ry-Ponet une aire agricole et naturelle intégrée dans le tissu urbain. Il s'agit, j'insiste, d'une projection, d'un avenir souhaitable.

Pour y parvenir, différents outils planologiques peuvent être mobilisés. L'étude retient en réalité quatre pistes concurrentes et concrètes, et les comparent :

- l'inscription d'une zone d'enjeu régional, une ZER ;
- l'élaboration d'un schéma de développement pluricommunal ;
- l'élaboration d'un schéma d'orientation locale, un SOL ;
- ou encore la création d'un guide communal d'urbanisme.

L'étude conclut que l'inscription d'une zone d'enjeu régional serait l'outil le plus adéquat pour atteindre les objectifs de préservation et de valorisation du site naturel du Ry-Ponet. Elle indique qu'à défaut, les guides communaux et l'élaboration de schémas de développement pluricommunaux seraient adaptés.

La zone d'enjeu régional est une zone destinée à l'urbanisation au sens de l'article D.II.23, alinéa 2, du CoDT. Elle est donc destinée à accueillir de manière indifférenciée les activités économiques, les constructions et l'aménagement de services publics et équipements communautaires, ainsi que les équipements touristiques ou récréatifs. L'habitat y est accueilli à titre complémentaire lorsqu'il s'agit de l'urbanisation de terrains non bâtis ou à réaménager, ou d'ensembles bâtis à restructurer.

Enfin, l'article D.II.45, paragraphe 4, précise que l'inscription d'une zone d'enjeu régional vise un territoire d'un seul tenant qui permet au Gouvernement de mener une ou plusieurs actions prioritaires d'initiatives publiques ou privées liées au développement social, économique et environnemental, culturel, sportif, récréatif et touristique de la région ainsi qu'à son équipement en infrastructures.

Il est donc manifeste que l'objectif premier d'une zone d'enjeu régional est bien de faciliter son développement et qu'il ne s'agit pas a priori d'un outil de préservation. Il faut en être conscient.

Au vu de l'objet de la ZER, j'estime – mais je ne suis pas les autorités locales – qu'il ne s'agit donc pas de l'outil le plus adéquat et que la solution la plus opportune est davantage l'élaboration d'un schéma de développement communal – ou, idéalement, pluricommunal, puisque l'on est à cheval sur quatre communes –, qui pourrait être l'occasion pour les communes de définir une stratégie territoriale commune sur ce territoire de 400 hectares.

Au travers de l'élaboration d'un SDC – cela peut être chacun qui modifie le sien – ou d'un SDP – de manière collective –, les Communes pourront définir leur propre stratégie territoriale et plus spécifiquement les objectifs qu'elles partagent pour le développement de cette partie du territoire, leurs principes et modalités de mise en œuvre et la structure territoriale concernée. Par ailleurs, un tel SDP peut comporter des mesures de gestion et de programmation et identifier des propositions de révision du plan de secteur, ainsi que la liste des schémas et guides éventuels à élaborer, à réviser ou à abroger, en tout ou en partie.

Il est à noter que, depuis le 1er avril 2024, le CoDT offre la possibilité pour les communes de réaliser un schéma pluricommunal thématique, notamment sur l'infrastructure verte et qui peut porter sur une partie de leur territoire communal. Voilà donc un outil qui pourra davantage combiner l'autonomie communale et la volonté de préserver un espace de qualité qui est partagé par les quatre entités locales.

Les Communes semblent conscientes de l'intérêt de définir leur propre stratégie, puisque la Commune de Chaudfontaine a adopté son SDC en 2023 et la Ville de Liège a adopté un projet de territoire qui pourrait aboutir à un SDC. Les Communes de Fléron et Beyne-Heusay disposent toutes deux déjà d'un schéma de développement communal et ont déjà informé l'administration de leur intention de le réviser à court terme. Bref, le terrain me semble propice.

Je ne peux donc qu'inviter les Communes concernées, si elles le souhaitent, à apporter une attention particulière au site du Ry-Ponet dans le cadre

de l'élaboration de leur schéma de développement communal respectif, à se parler, tout comme je les ai invitées à faire vis-à-vis des suites de l'étude stratégique sur le bassin de la Vesdre.

Il va de soi que mon administration y sera attentive et pourra y apporter, au besoin, son concours.

M. le Président. – La parole est à Mme Nikolic.

Mme Diana Nikolic (MR). – Merci, Monsieur le Ministre. « Ry », c'est un petit ruisseau, un ruisselet et « Ponet », chers collègues, c'est avec un « t » à la fin. On n'est pas ici sur des références équestres, bien qu'il y ait des chevaux sur le site, voire un centre équestre. Je m'égare.

Monsieur le Ministre, on s'est pris à rêver avec quelques-uns – je l'avais proposé à Mme la Ministre Tellier sous la précédente législature – d'un grand parc national urbain. Cela existe dans d'autres pays. Quand il y a eu la volonté de faire des parcs nationaux, régionaux en Région wallonne, j'avais proposé un parc urbain sur ce site du Ry-Ponet, à cheval sur quatre communes.

Ces quatre communes veulent préserver le site, elles travaillent dessus. C'est pour cela qu'elles ont porté à la Conférence des bourgmestres de Liège Métropole la volonté de faire cette mission d'étude.

Sur la ZER, la bonne nouvelle est que vous avez le même discours que votre prédécesseur. Que ce soit une ZER, un SDP, un SDC ou un SOL, avoir un soutien, si ce n'est pas une impulsion, au niveau wallon, serait bienvenu. Le Ry-Ponet est situé sur les hauteurs de Chênée. Je n'ai pas besoin d'expliquer à nos collègues à quel point le fait de maintenir les sols, la gestion des sols, le ruissellement au-dessus de la Vesdre est important à cet endroit.

Il me reste à voir demain avec votre collègue si, au niveau de l'intérêt patrimonial et paysager, la Région wallonne peut agir.

(M. Daye, Président, reprend place au fauteuil présidentiel)

Question orale de Mme Éliane Tillieux à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le sous-équipement dans les zonings »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Tillieux à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le sous-équipement dans les zonings ».

La parole est à Mme Tillieux pour poser sa question.

Mme Éliane Tillieux (PS). – Monsieur le Ministre, en avril dernier, j'ai cru percevoir sur vos réseaux sociaux que vous aviez visité les installations de l'entreprise Bister, fleuron emblématique de notre Région, désormais implantée sur un site ultramoderne à Suarlée. Vous connaissez l'histoire de cette entreprise : elle est née ici à Namur, à Jambes plus précisément, est partie sur Achêne et est revenue sur le territoire de la ville de Namur.

À cette occasion, vous avez eu l'opportunité d'échanger sur des enjeux majeurs tels que la modernisation des parcs d'activités économiques, la gestion du foncier ou encore la valorisation des produits locaux. Vous avez souligné la volonté forte de nombreuses entreprises de rester ancrées en Wallonie, à condition de bénéficier d'infrastructures adaptées et d'un environnement favorable au déploiement de leurs activités.

C'est précisément sur cette question de la coordination des infrastructures que je souhaite aujourd'hui vous interpeller.

Monsieur le Ministre, quels retours avez-vous reçus des acteurs économiques implantés sur le zoning de Suarlée concernant la question des infrastructures ? Une évaluation systématique est-elle menée sur l'adéquation des équipements dans les parcs d'activités économiques wallons face à l'évolution des besoins des entreprises ?

Quelles mesures concrètes envisagez-vous pour renforcer la capacité d'approvisionnement énergétique ? Les réseaux d'électricité sembleraient parfois limités. Des démarches sont-elles entreprises avec Elia et ORES pour accélérer les renforcements de réseau ? Si oui, pouvez-vous en préciser la nature ?

Quelle collaboration entretenez-vous avec la SPGE afin d'améliorer les capacités de traitement des eaux usées dans les parcs d'activités ?

Des concertations ont-elles déjà été engagées avec votre collègue, la ministre Neven, le ministre de l'Emploi Jeholet et avec les pôles économiques locaux

afin d'améliorer la question de l'évolution de l'équipement des zonings ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Desquesnes.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, la DPR ambitionne de soutenir un développement économique résilient pour la Wallonie. Elle prévoit en ce sens de déployer, d'ici 2030, 15 millions de mètres carrés pour favoriser la réindustrialisation et la création d'emplois sur notre territoire. Pour ce faire, le Gouvernement entend renforcer la disponibilité des terrains en travaillant prioritairement sur la valorisation des friches stratégiques, au travers de partenariats public-privé, mais également en déployant un plan d'activation de nouveaux parcs d'activités économiques et en renforçant l'équipement des parcs existants, en les densifiant, de façon à assurer une utilisation parcimonieuse et optimisée des sols et en préservant les terres agricoles.

Il est donc utile de réinvestir dans les infrastructures des parcs d'activités économiques existants afin d'éviter des phénomènes de délocalisation des entreprises des anciens vers les nouveaux parcs.

Au-delà de la disponibilité des parcelles correctement affectées au plan de secteur, encore faut-il que les parcs d'activités économiques disposent d'équipements adéquats pour accueillir les entreprises dans de bonnes conditions ; c'est l'essence de votre questionnement. À cet effet, je rappelle que le décret du 2 février 2017 relatif au développement des parcs d'activités économiques prévoit la faculté de subventionner des opérations de requalification d'infrastructures publiques sous certaines conditions. Le reconditionnement des équipements est une nécessité dans les anciens zonings qui datent pour certains de plus de 50 ans.

Au-delà des équipements, les entreprises doivent également pouvoir bénéficier des puissances requises pour déployer leurs activités, notamment sur le plan énergétique. À ce sujet, la visite organisée à l'initiative d'AKT dans le parc Ecolys à Namur était particulièrement éclairante. Plusieurs entreprises présentes ou à venir ont été – et pour certaines le sont encore – confrontées à une limite de capacité électrique ou encore de traitement des eaux usées. Or, l'extension du parc Ecolys est tout à fait récente et bénéficie d'infrastructures d'équipement de qualité.

C'est pourquoi le Gouvernement s'est déjà, à plusieurs reprises, penché sur les pistes de solutions à apporter pour pallier ces failles. D'une part, tous les concessionnaires et gestionnaires de réseau, les impétrants, ont été consultés et ont été reçus ce 19 juin, et une série de recommandations et de considérations ont été échangées. D'autre part, à la suite des auditions menées avec les opérateurs publics et privés qui n'ont pas manqué d'interpeller sur ce même thème, le Gouvernement a sollicité l'installation d'une *task force*.

Parmi les mesures à aborder figure naturellement la prise en considération des besoins énergétiques des entreprises. Sur ce sujet, je vous invite à interroger ma collègue, Mme la Ministre Cécile Neven, en charge de l'Énergie.

Pour ma part, dans le cadre de la stratégie globale des parcs d'activités à l'horizon 2050 que je compte présenter au Gouvernement à la rentrée, je ne manquerai pas d'y inscrire un volet relatif à cette thématique prégnante, celle d'accès aux *public utilities*.

La question posée sur le parc de Suarlée illustre la nécessité de renforcer la gestion des parcs d'activités économiques dans une perspective de communauté d'entreprises et d'économie circulaire. C'est aussi un signal clair aux agences de développement territorial dans la nécessaire réorientation de leur métier, de leurs services et de leur activité au service du développement économique du territoire.

M. le Président. – La parole est à Mme Tillieux.

Mme Éliane Tillieux (PS). – J'ai bien écouté la réponse de M. le Ministre et j'ai noté l'installation d'une *task force,* mais vous ne décrivez pas, dans votre réponse, les membres qui y participent. J'imagine que j'aurai encore l'occasion de vous interpeller à ce sujet. Je ne manquerai pas de me tourner vers la ministre Cécile Neven pour ce qui concerne la question de la limite de la puissance requise et des difficultés que cela peut engendrer dans les capacités de production, de déploiement et de développement de l'activité économique.

Votre rôle sera de mettre les acteurs autour de la table, notamment beaucoup d'acteurs privés – je pense à Elia et ORES, mais aussi à d'autres – et des acteurs publics comme la SPGE pour la question de l'assainissement.

(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)

J'ai dit : « publics et privés », les deux.

Cela, pour permettre aux infrastructures de suivre les besoins réels des entreprises et l'évolution de notre marché wallon. Si nous voulons réindustrialiser, il est grand temps de se lever.

Je vous encourage donc à avancer rapidement pour mettre tous les acteurs autour de la table sur ces questions essentielles.

Question orale de M. Freddy Mockel à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la demande de transformation de logements en gîtes touristiques à Stavelot »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Mockel à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la demande de transformation de logements en gîtes touristiques à Stavelot ».

La parole est à M. Mockel pour poser sa question.

M. Freddy Mockel (Ecolo). – Monsieur le Ministre, à quelques jours d'intervalle, on apprend dans la presse régionale il y a deux semaines que l'accroissement des hébergements touristiques pose problème dans plusieurs communes wallonnes. Dans ma région, après Waimes et Plombières, c'est récemment la Commune de Stavelot, convoitée pour son infrastructure muséale, ses paysages et pour son circuit de formule 1 tout proche qui se penche sur la question de leur régulation afin de trouver un équilibre entre opportunités économiques, problématiques de logement et cohésion sociale.

Elle est confrontée à une demande de permis d'urbanisme a posteriori pour changer à Francorchamps l'affectation de 10 logements récents en hébergement touristique avec un total de 56 lits, un procédé qui a soulevé un certain nombre de questions. Pour cette problématique, pour soutenir dans leur réflexion les communes confrontées à de tels problèmes, les universités de Liège, de Louvain et de Bruxelles ont institué une Conférence permanente de développement territorial qui les aide par des publications régulières. Récemment, en mai, elle abordait cette question avec des aides et des pistes proposées aux communes.

Vous-même, vous avez récemment fait le point en plénière sur le décret de 2023 qui donne aux communes une compétence d'opportunité pour réguler le phénomène de manière subsidiaire. Outre le niveau communal, le dernier guide de cette conférence permanente pour encadrer l'usage touristique de l'habitat en Wallonie mentionne des pistes d'action pour le niveau régional.

Il est question d'établir un cadre spécifique pour les résidences secondaires. Les auteurs proposent également certaines adaptations du CoDT. Vous avez récemment annoncé vouloir revenir sur les outils d'aménagement du territoire concernant cette problématique. Quelle méthode de travail prévoyez-vous ? Quel est votre calendrier ? Quelles suites réservez-vous à la publication et à la thématique en général ?

Une adaptation du cadre décrétal devrait, à mon avis, préserver l'autonomie communale tout en améliorant la sécurité juridique pour les communes en cas de prise de décisions conflictuelles. J'insiste bien sur ce point, c'est très important.

La conférence permanente attire aussi l'attention sur une approche articulée et intégrée. Prévoyez-vous une approche commune avec vos collègues chargés de l'habitat, du tourisme, du développement rural, des grandes villes et de la cohésion sociale sur ce dossier ? Voyez-vous aussi la nécessité d'intervenir par rapport à ces approches de fait accompli : d'abord un permis d'urbanisme, puis un changement d'affectation pour hébergement touristique ?

À ce propos, la conférence permanente remarque que, dans l'imaginaire collectif, l'habitat non permanent est souvent associé à un bâtiment rural ancien que l'on rénove. Dans les faits, il s'agit souvent de logements récents, voire nouvellement construits, et donc de l'artificialisation et de l'étalement urbain supplémentaire dans nos campagnes.

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Desquesnes.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, merci pour votre question à la fois importante et sensible pour nombre de communes, singulièrement les communes touristiques, mais pas que. Je rappelle que la Déclaration de politique régionale de juillet 2024 prévoit que le Gouvernement va évaluer les effets de la circulaire ministérielle du 16 décembre 2022 relative aux hébergements touristiques et, le cas échéant, prendre les mesures correctrices nécessaires.

Les articles R.IV.1-1 et R.IV.4-1 du Code du développement territorial ont été adaptés par l'arrêté du Gouvernement wallon le 8 décembre 2022. Ainsi, la création d'hébergements touristiques peut être directement régulée et assortie, si nécessaire, d'une série de conditions, compte tenu de l'obligation d'obtenir un permis d'urbanisme, dorénavant.

C'est une réglementation relativement récente – deux années et demie à peine – qui nécessitait de prendre un peu de recul avant de prendre, le cas échéant, les mesures correctrices nécessaires annoncées par la Déclaration de politique régionale. Dans ce contexte, en mai 2025, la Conférence permanente de développement territorial a publié un guide pratique pour aider les communes à encadrer l'usage touristique de l'habitat, notamment face à la montée des résidences secondaires et des locations de courte durée.

Ainsi, outre via la délivrance des permis, les auteurs relèvent une série d'outils complémentaires utiles pour encadrer la dynamique : schémas de développement communaux, charte, ordonnance et règlement de police,

guide communal d'urbanisme, fiscalité communale, et cetera.

Les auteurs de l'étude recommandent aux communes de définir leur stratégie avec les outils les plus adaptés à leurs propres enjeux locaux. Certaines communes, proches de sites touristiques fort attractifs, ont déjà adopté des règlements-taxes ou des stratégies spécifiques qui ont pour objectif, notamment, de préserver la mixité sociale, le tissu résidentiel et d'éviter la saturation des infrastructures.

De mon côté, vous savez que j'encourage les communes wallonnes à adapter ou à établir leur propre schéma de développement communal qui me semble la pierre angulaire du développement de leur territoire. C'est l'occasion d'intégrer, pour les communes où la question se pose, des critères spécifiques pour ce qui concerne les hébergements touristiques.

Comme vous l'évoquez également, ce guide recommande au pouvoir régional de créer un cadre définissant des règles spécifiques pour les résidences secondaires et viser à :

- mieux encadrer l'usage ;
- conforter le régime de gestion des nuisances sonores ;
- harmoniser les données et systématiser les échanges ;
- programmer un mécanisme d'évaluation des politiques.

Bien qu'il soit envisagé d'adapter le cadre décrétal, la révision du CoDT sur ce sujet n'est pas encore à l'ordre du jour. Il est essentiel qu'une concertation intersectorielle soit préalablement organisée afin de garantir un équilibre entre le nécessaire développement touristique de notre Région, l'offre de logements, la qualité de vie locale et sociale, sans oublier le respect et les objectifs de lutte contre l'étalement urbain.

En ce qui concerne le fait accompli, le Livre VII du Code du développement territorial permet, notamment aux communes, de constater les infractions et de poursuivre les contrevenants en régularisant ou non les créations d'hébergements touristiques illicites. Il est vrai que je suis régulièrement sollicité par des situations de recours sur ce type d'élément, notamment récemment à Stavelot, où j'ai eu l'occasion de refuser la transformation d'un logement en hébergement touristique.

M. le Président. – La parole est à M. Mockel.

M. Freddy Mockel (Ecolo). – J'aimerais relever un élément de votre réponse. Les réglementations ont eu des changements récents, et je crois que cela allait dans le bon sens. C'est justement pour cela que ce que j'ai relevé se vit, c'est-à-dire que les communes, pour un projet qui ne leur convient pas ou qui ne convient pas vraiment à l'esprit, n'osent parfois pas trop s'opposer parce qu'elles n'ont pas encore assez d'expérience. Il n'y a pas assez de sécurité juridique.

Il faudrait soit adapter l'un ou l'autre arrêté, soit donner encore plus de possibilités de se renseigner, d'avoir des avis. C'est très important, parce que cela concerne souvent les communes plus petites et plus rurales. Elles n'ont pas une administration communale très étoffée, avec je ne sais combien de personnes rien que pour l'aménagement, ou une cellule juridique. C'est l'écho que j'ai : il faut leur donner plus de moyens pour agir tout en étant assurés du résultat. Cela peut durer des années si vous allez en conflit juridique, au procès.

J'insiste : il ne faut pas oublier qu'il est tout à fait différent d'aller dans l'étalement pour construire du logement touristique en plus de transformer l'habitat existant. C'est très important, quand on a des projets, de faire cette différenciation.

Question orale de M. Laurent Devin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'encadrement et le contrôle du futur permis unique de l'aéroport de Charleroi »

Question orale de Mme Bénédicte Linard à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le renouvellement des permis des aéroports wallons »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle les questions orales à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, de :

- M. Devin, sur « l'encadrement et le contrôle du futur permis unique de l'aéroport de Charleroi » ;
- Mme Linard, sur « le renouvellement des permis des aéroports wallons ».

La parole est à M. Devin pour poser sa question.

M. Laurent Devin (PS). – Monsieur le Ministre, notre collègue dit qu'il est quelquefois difficile pour les communes de dire « non ». Ici, très clairement, elles disent « non ». Dans le cadre de l'enquête publique, il a été demandé aux neuf villes et communes qui entendent le bruit des avions et qui subissent le bruit et la pollution de s'exprimer. Sur les neuf, cinq ont dit « non », dont Binche, Fleurus et Anderlues. Ce sont différentes majorités, cela transgresse les limites partisanes. C'est une expression qui relaye le vécu des citoyens. Quatre ont dit « oui, mais ».

Les aéroports, c'est un équilibre à trouver. On connaît leur importance stratégique dans le cadre du redéploiement économique de la Wallonie. Ils jouent – l'aéroport de Charleroi en particulier – un rôle majeur en tant que moteurs d'emplois directs et indirects, en tant que vecteur d'attractivité pour notre Région. Nous sommes bien d'accord là-dessus.

C'est précisément pour cette raison que le renouvellement du permis unique, actuellement en cours à Charleroi, mérite une attention toute particulière. Les médias ont relayé la proposition des fonctionnaires régionaux visant à encadrer l'activité de l'aéroport jusqu'en janvier 2045 – vous avez donné un bon de quittance pour les 20 ans à venir –, tout en régularisant plusieurs infrastructures, dont le terminal T2. Ce document prévoit notamment de limiter le nombre de vols commerciaux à 72 833 par an.

Ce chiffre, qui ne correspond ni aux projections du *masterplan* de l'aéroport – 82 000 vols – ni aux revendications des riverains – 30 000 vols –, soulève de nombreuses interrogations, vous en conviendrez. J'imagine que, vous-même, vous vous posez encore des questions à l'heure actuelle. Il s'agit ici de trouver un juste équilibre entre la qualité de vie des riverains affectés – nous ne connaissions pas ce bruit auparavant et, au cours des deux dernières années, nous avons eu une explosion du bruit dans certaines villes et communes, dont je peux témoigner –, le développement économique, et le respect des normes environnementales.

Sur quelle base précise le plafond de 72 833 vols a-t-il été fixé ? Pourquoi ce chiffre, correspondant à une augmentation de 46 % par rapport à l'activité de 2019, a-t-il été retenu comme référence soutenable pour les 20 prochaines années ?

Quels mécanismes de vérification annuels sont prévus afin de respecter et contrôler ce plafond ? Quelles mesures correctives ou sanctions sont envisagées en cas de dépassement ? Ce qui marque le plus, c'est vraiment qu'il n'y ait pas de sanction par rapport à la transgression des normes et du règlement.

Le projet de permis prévoit une déprogrammation des arrivées entre 22 heures 45 et 23 heures 15. Cette mesure est-elle, selon vous, suffisante pour répondre aux plaintes récurrentes liées aux arrivées tardives ? Envisagez-vous un élargissement de cette interdiction ? En cas d'arrivée au-delà des horaires fixés, quelle réponse concrète est prévue de votre part ?

M. le Président. – Je rappelle que quand il s'agit d'une question orale groupée, ce sont trois minutes maximum. On a encore une fois dépassé d'une minute.

La parole est à Mme Linard pour poser sa question.

Mme Bénédicte Linard (Ecolo). – Monsieur le Ministre, le Gouvernement, dans les prochains jours, sera amené à se prononcer sur la demande de permis unique introduite par l'aéroport de Charleroi pour les 20 prochaines années. C'est une décision qui sera tout sauf anodine. On parle de 600 000 personnes vivant dans la zone de survol, et d'une potentielle augmentation de 50 % du nombre de vols commerciaux dans les années à venir.

Autant vous dire que cela suscite d'énormes inquiétudes, tant chez les riverains, que parmi plusieurs communes voisines, qui ont d'ailleurs pour certaines remis un avis négatif. La crainte de devoir subir un développement effréné et non contrôlé est bien réelle. Que ce soit pour Bierset ou Gosselies, on ne peut pas ignorer les conséquences environnementales et sanitaires d'un aéroport – je pense particulièrement aux particules fines et aux nuisances sonores.

Les fonctionnaires technique et délégué ont remis un rapport de 442 pages, dans lequel ils concluent à un avis favorable, mais conditionné. Il y a très peu d'éléments relatifs à l'environnement et à la santé. Pour le 27 juillet, vous devez remettre votre avis.

Je viens aujourd'hui vers vous avec des questions particulièrement sur ces aspects.

Comment analysez-vous le rapport de synthèse des fonctionnaires technique et délégué ? Quels sont vos points d'attention en ce qui le concerne ? À quelle vision répondent-ils ?

Comment intégrez-vous les préoccupations légitimes des riverains en matière de protection de leur santé et leur environnement ? Je sais que vous n'allez pas remettre ici votre rapport, mais pouvez-vous donner des éléments sur vos points d'attention ?

Dans quelle mesure le ministre de la Santé et de l'Environnement est-il impliqué dans les procédures d'examen de ces permis unique ?

Concernant la question des sanctions, il y a aujourd'hui énormément d'arrivées tardives non sanctionnées. Le nouveau permis va-t-il réitérer des limites acceptables ? Un décalage de 15 minutes avant 23 heures semble assez dérisoire. Cela va-t-il diminuer l'impact des nuisances sonores sur les riverains ? Avez-vous prévu de rendre les sanctions effectives ?

En outre, des pollutions aux PFAS ont été constatées autour des sites de l'aéroport de Charleroi et de Liège. Dans quelle mesure le rapport prend-il en compte ces enjeux liés aux polluants éternels ? Qu'en est-il de l'application du principe pollueur-payeur ?

On sait aussi qu'un développement incontrôlé d'un aéroport ne serait pas opportun dans un monde incertain et sur une planète en surchauffe. Dans quelle mesure les objectifs de réduction des gaz à effet de serre sont-ils pris en compte dans votre future décision ?

Une concertation avec les communes voisines ayant remis un avis négatif ou négatif conditionné a-t-elle eu lieu en vue d'entendre ces dernières ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Desquesnes.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame et Monsieur les Députés, la Déclaration de politique régionale souligne l'importance des aéroports wallons pour l'économie wallonne. Elle insiste également sur la nécessité de concilier leurs objectifs de croissance et d'emploi avec le respect du cadre de vie, de la santé des riverains, et les objectifs de décarbonation.

Ce nécessaire équilibre entre des objectifs a priori antagonistes constitue le fil rouge de l'analyse que je mène en étroite collaboration avec l'ensemble de mes collègues du Gouvernement.

En effet, le rapport de synthèse – dont vous avez eu connaissance, même s'il n'était pas public – propose un permis de type « gouvernemental ». C'est l'ensemble du Conseil des ministres qui sera l'autorité compétente pour prendre la décision relative à ce permis unique.

L'analyse des rapports, toujours en cours, débouchera sur une décision gouvernementale dans les prochaines semaines.

Je ne souhaite donc pas, à ce stade, me prononcer sur des points particuliers ou des solutions partielles qui, isolés de leur contexte global, ne pourraient qu'induire en erreur quant à la décision qui sera finalement prise.

Madame et Monsieur les Députés, je tiens à rappeler que le permis d'environnement ne constitue qu'un outil parmi d'autres pour assurer l'encadrement des aéroports wallons.

Cet encadrement est également défini par d'autres législations wallonnes spécifiques, constituant des polices administratives indépendantes et complémentaires, telles que, par exemple, le plan d'exposition au bruit ou les dispositions du décret du 23 juin 1994 relatif à l'exploitation des aéroports.

M. le Président. – La parole est à M. Devin.

M. Laurent Devin (PS). – Une nouvelle fois, Monsieur le Ministre, vous nous demandez du temps. Une nouvelle fois, vous me dites que l'analyse est en cours – que cela concerne la Boucle du Hainaut ou l'aéroport de Charleroi. Vous nous rappelez le nécessaire équilibre entre des intérêts antagonistes, nous sommes bien d'accord. Vous nous dites que c'est l'ensemble du Gouvernement qui prendra la décision et que la responsabilité sera partagée au sein de ce Gouvernement MR-Engagés en ce qui concerne l'impact direct sur la vie de 600 000 habitants. L'analyse est toujours en cours. Vous mettez en avant que ce n'est pas le seul outil, mais vous conviendrez, Monsieur le Ministre, qu'il est d'importance pour la vie de centaines de milliers de Wallons, et ce, pour les 20 ans à venir.

Nous attendrons donc la décision. Tombera-t-elle en plein cœur de l'été, alors que beaucoup seront déjà partis en vacances pendant que le Gouvernement rendra sa sentence ?

M. le Président. – La parole est à Mme Linard.

Mme Bénédicte Linard (Ecolo). – Monsieur le Ministre, j'ai quitté les auditions concernant les pollutions aux pesticides et aux PFAS qui ont lieu dans la salle 5 pour venir vous poser ma question. Tous les médecins et scientifiques qui sont dans l'autre salle disent combien les PFAS, entre autres, devraient être interdits parce qu'ils ont un impact clair et extrêmement nocif sur la santé. Les PFAS sont un des aspects liés aux nuisances potentielles d'un aéroport – entre autres celui de Charleroi. Le bruit en est un autre, les émissions de gaz à effet de serre sont aussi de la pollution. Toutes ces pollutions nuisent aux populations qui se trouvent autour de l'aéroport.

J'espère que, en me disant qu'il existe d'autres outils, vous n'êtes pas en train de minimiser l'impact environnemental, mais aussi sanitaire d'une activité d'un aéroport. Je ne dis pas que vous avez dit cela, mais j'espère que ce n'est pas le cas, car il est clair que cela a des impacts. Quand vous allez remettre votre avis, vous et votre Gouvernement devrez tenir compte des aspects sanitaires et environnementaux dans les autorisations que vous allez donner.

Nous serons extrêmement attentifs à ce que la qualité de vie et sanitaire des riverains soit respectée.

Question orale de Mme Anne-Catherine Goffinet à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'absence de reconstruction du barrage sur l'Ourthe à la Roche-en-Ardenne »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Goffinet à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'absence de reconstruction du barrage sur l'Ourthe à la Roche-en-Ardenne ».

La parole est à Mme Goffinet pour poser sa question.

Mme Anne-Catherine Goffinet (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, le 29 juillet 2023, l'une des portes

du barrage situé sur l'Ourthe, en aval du pont du Gravier à la Roche-en-Ardenne, s'effondrait et privait plusieurs acteurs touristiques locaux, dont des loueurs de pédalos et de paddles, de leur activité.

Les autorités locales ont récemment interpellé les services du SPW MI qui les ont informés que le barrage ne serait pas reconstruit en raison de son caractère obsolète, l'ouvrage datant des années 70. L'action du SPW se concentrera dans les prochains mois sur une restauration des berges. Les autorités locales regrettent cette décision en raison de l'importance du plan d'eau pour le tourisme local.

Monsieur le Ministre, au-delà de la vétusté de l'infrastructure, quels sont les arguments avancés pour ne pas réhabiliter cet ouvrage ? Quel est le coût estimé d'une éventuelle réhabilitation ? Des alternatives seront-elles étudiées afin de permettre le maintien de l'activité touristique ?

Dans le cadre de la réhabilitation des berges, des aménagements afin de favoriser le tourisme le long de l'Ourthe sont-ils envisagés ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Desquesnes.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, dans la continuité des recommandations formulées par la Commission d'enquête sur les inondations de juillet 2021, des mesures spécifiques ont été adoptées afin d'adapter le territoire wallon au changement climatique. Celles-ci visent notamment à prévenir et à mieux gérer les inondations, ainsi qu'à développer une véritable culture du risque, en particulier pour les infrastructures stratégiques.

Le barrage mobile – ce sont des poutres qu'on lève et que l'on remet, au contraire d'un barrage qui est géré avec des vannes – de la Roche-en-Ardenne avait pour seule vocation de créer un plan d'eau destiné à la pratique du pédalo et, ultérieurement, du paddle, comme vous l'avez indiqué. Sa suppression ne concerne donc qu'un type d'usage touristique limité.

Il faut savoir que la suppression de plusieurs barrages situés sur l'Ourthe poursuit en réalité un double objectif : d'une part, réduire les risques d'inondation et, d'autre part, de rétablir la continuité écologique de la rivière.

La remise en service du barrage impliquerait le remplacement de la passe à poissons actuellement non fonctionnelle située entre les deux pertuis. La construction d'un nouvel ouvrage de ce type entraînerait également une emprise accrue dans le lit de la rivière, susceptible d'augmenter le risque d'inondation. C'est évidemment impossible.

Par ailleurs, la suppression du barrage permettra la réapparition, en période d'étiage, de plages naturelles favorisant une réappropriation de la rivière par les habitants et les touristes. Ce sont donc d'autres activités de nature touristique qu'il faut envisager à cet endroit.

Enfin, je précise que les travaux de restauration des berges, programmés pour 2026 et 2027, incluent la réhabilitation de la rampe d'accès au lit mineur, ainsi que l'aménagement du cheminement piéton au niveau supérieur. Dans ce cadre, la protection contre les inondations sera également renforcée par la modification du garde-corps. D'autres barrages mobiles sont également concernés par ce type de réaménagement sur le lit de l'Ourthe. On va ainsi supprimer d'autres barrages mobiles, à nouveau pour mieux protéger et faire en sorte que la rivière retrouve son rôle de tampon en cas d'inondation. Cela va permettre également la libre circulation de la faune, c'est-à-dire essentiellement des poissons et de tout ce qui va avec.

M. le Président. – La parole est à Mme Goffinet.

Mme Anne-Catherine Goffinet (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, je comprends tout à fait les deux enjeux que vous avez soulevés, que ce soit l'intérêt écologique ou la lutte contre les inondations. J'entends que le développement touristique est toujours envisagé. Comme vous l'indiquez, il faut le penser autrement.

Dans votre réponse, vous avez évoqué que d'autres sites seront concernés par cette philosophie bien nécessaire. J'insiste néanmoins sur une bonne communication avec les autorités locales, le plus en amont possible, pour préparer les esprits et les solutions d'avenir, notamment en matière touristique.

Question orale
de M. Bruno Lefèbvre
à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux,
sur « le chaos provoqué par la multiplication des chantiers »

Question orale
de M. Loris Resinelli
à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux,
sur « l'appel de Touring relatif aux chantiers routiers »

Question orale
de M. Olivier Maroy
à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux,
sur « les différents moyens de réduire la durée des chantiers routiers »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle les questions orales à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, de :

- M. Lefèbvre, sur « le chaos provoqué par la multiplication des chantiers » ;
- M. Resinelli, sur « l'appel de Touring relatif aux chantiers routiers » ;
- M. Maroy, sur « les différents moyens de réduire la durée des chantiers routiers ».

La parole est à M. Lefèbvre pour poser sa question.

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, depuis des mois, les usagers du réseau autoroutier wallon font face à une multiplication de chantiers sur les axes structurants, générant d'importantes perturbations en matière de mobilité : embouteillages prolongés, retards, détournements mal balisés ou encore reports de trafic sur des voiries secondaires.

Si l'entretien et la modernisation des infrastructures sont essentiels, ces interventions simultanées soulèvent de nombreuses questions sur la planification globale et la coordination entre les différents gestionnaires de voirie et services publics concernés.

Quelles sont les règles et procédures en vigueur au sein du SPW MI pour éviter que plusieurs chantiers d'envergure soient menés en même temps sur des axes proches ou interconnectés ? Existe-t-il un calendrier coordonné au niveau régional ou supracommunal ?

Quel rôle joue le SPW dans l'élaboration de cette coordination ? Dispose-t-il d'un outil centralisé ou d'une cellule dédiée au pilotage stratégique des chantiers autoroutiers ? Quid des collaborations avec la SOFICO ?

Comment la Région veille-t-elle à coordonner ses interventions avec celles des autres Régions, des autres gestionnaires de voirie ? Quelles mesures sont prévues pour mieux informer les usagers en amont des chantiers, notamment en cas de travaux concomitants ?

Des dispositifs intelligents de gestion du trafic sont-ils envisagés pour fluidifier la circulation durant les périodes critiques ?

Envisagez-vous, à court terme, de renforcer les exigences en matière de phasage de tranches horaires ou de conditions d'exécution des travaux ? Comment accueillez-vous la proposition de Touring de travailler 24 heures sur 24 sur les chantiers ? Qu'en est-il en termes de sécurité des travailleurs et de leur qualité de vie ?

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

M. Loris Resinelli (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, vous avez eu l'occasion à plusieurs reprises de vous exprimer sur la vitesse de réalisation des chantiers routiers et votre volonté d'améliorer celle-ci via des mesures concertées avec les acteurs du secteur. On sait combien nous payons actuellement les décisions prises ces dernières années, qui n'ont pas amélioré les choses.

Votre réflexion rejoint de la sorte l'appel lancé par Touring en vue de réduire le délai de réalisation des chantiers routiers et éviter une longueur excessive de ceux-ci, comme nous avons pu le vivre notamment sur le chantier entre Daussoulx et Perwez, sur l'E411. L'association des usagers de la route plaide pour une meilleure planification et coordination des chantiers, la possibilité de travailler en continu 24 heures sur 24, une amélioration de la signalétique et une gestion dynamique de la vitesse.

Monsieur le Ministre, avez-vous pu prendre connaissance de ces revendications émises par Touring ? Depuis les derniers échanges en commission, pouvez-vous nous indiquer les mesures déjà mises en œuvre afin d'améliorer la gestion des chantiers ? Certaines revendications, comme le travail en continu 24 heures sur 24 ou la limitation dynamique de la vitesse, seront-elles prochainement mises en œuvre sur ces chantiers ? Confirmez-vous la volonté de modifier la manière de travailler dans le cadre du futur PMIPT post-2026 ?

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

M. Olivier Maroy (MR). – Monsieur le Ministre, au risque de répéter ce que mes excellents collègues ont développé, c'est un fait que les chantiers routiers sont nombreux en Wallonie, notamment en raison du rattrapage d'un sous-investissement structurel par le

passé. Si ce réinvestissement est salué par tous les acteurs concernés, les critiques fusent quant à la gestion opérationnelle des chantiers eux-mêmes.

Récemment, Touring invitait la Wallonie à adopter une approche plus rigoureuse et plus efficace en améliorant la coordination, en élargissant les horaires de travail, en particulier la nuit, voire même pour certains chantiers critiques, en travaillant en continu 24 heures sur 24. L'objectif est clair : réduire la durée des chantiers et du coup les désagréments pour les usagers.

Fait-on un peu la fine bouche ? Pinaille-t-on ? Que nenni ! Regardez, Monsieur le Ministre, l'autoroute E411 entre Namur et Bruxelles : c'est quasiment un chantier permanent. Un chantier est en cours du côté de Daussoulx depuis presque deux ans. J'interrogeais – d'ailleurs un peu en vain – votre prédécesseur qui restait au balcon, les bras ballants. Vous savez quel amour je porte à son action passée.

Touring soulève également la problématique de la signalisation parfois incohérente et des limitations de vitesse imposées même en l'absence d'ouvriers. Une gestion plus intelligente et plus souple de la limitation dynamique de la vitesse doit clairement être une priorité. Je vous ai d'ailleurs interrogé à plusieurs reprises là-dessus depuis le début de la législature. En effet, ce qui est important, c'est que les automobilistes et les usagers adhèrent aux limitations de vitesse. Le risque, quand on met des limitations alors qu'il n'y a pas de chantier et que personne ne travaille, c'est que les gens ne les respectent pas. S'ils ne les respectent pas cette fois-là, ils ne respecteront peut-être pas non plus ces limitations lorsqu'il y aura impérativement besoin de les respecter parce que des hommes travaillent sur le chantier.

Monsieur le Ministre, quel est votre avis sur la recommandation de recourir plus systématiquement au travail en horaires étendus ou en continu, lorsque cela est possible, afin de raccourcir la durée des chantiers et de limiter l'impact sur la fluidité du trafic ? Vous me connaissez : j'aime bien gratter, j'aime bien fouiller – on ne se refait pas. J'ai retrouvé une communication de l'Office fédéral des routes en Suisse – l'OFROU. En Suisse, cela s'appelle des « travaux au cœur de la nuit ». Ils expliquent qu'ils élargissent de plus en plus le travail de nuit, de manière à minimiser l'impact sur la circulation. Aux Pays-Bas aussi, ils le font régulièrement. Si c'est possible ailleurs, pourquoi pas chez nous ?

Enfin, quand la Wallonie va-t-elle enfin mettre en œuvre les limitations de vitesse dynamiques, notamment dans les zones de chantier où l'activité est discontinue ? Cela se fait dans certains pays voisins. C'est désormais assez aisé grâce aux progrès technologiques.

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Desquesnes.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Messieurs les Députés, c'est une question qui nous préoccupe tous au quotidien. La Déclaration de politique régionale précise que les objectifs du Gouvernement en matière d'infrastructures routières sont de développer et de maintenir des infrastructures de qualité et sécurisées, ce qui nécessite des investissements. Les objectifs en matière de mobilité sont d'atteindre une mobilité efficiente, fluide, accessible, sécurisée, fiable, partagée, décarbonée, respectueuse de l'environnement, soutenante de la santé et inclusive.

En d'autres termes, il faut pouvoir remettre le réseau en état en réalisant des chantiers tout en assurant une fluidité suffisante pour les usagers et une sécurité optimale pour les usagers et les travailleurs sur ces chantiers.

De nombreux travaux sont en cours sur les routes et autoroutes wallonnes, vous les avez décrits. Bien que nécessaires, ces chantiers sont souvent perçus négativement par les usagers en raison de leur impact sur la fluidité du trafic. Vous m'interrogez sur des chantiers et une méthodologie qui ont été décidés depuis quelques années. Comme vous, j'estime qu'il y a une marge certaine de progression. Étant conscient que des améliorations devaient être apportées à la programmation, à la coordination et à l'organisation des chantiers, j'ai souhaité revoir en profondeur la méthodologie entreprise par le Service public de Wallonie.

J'ai commencé par des échanges avec mon administration, le SPW MI, mais également avec la SOFICO, le bras financier du réseau autoroutier, avec la Fédération des entrepreneurs de voirie Mobiwall, ainsi qu'avec des représentants des usagers. J'ai notamment rencontré à plusieurs reprises Touring à ce propos.

À la suite de ces différentes rencontres, constatant que tous les partenaires étaient de bonne volonté, chercheurs et proposeurs de solution, j'ai demandé, dès début novembre, au Centre de recherches routières, le CRR, de mettre en place un groupe de travail rassemblant les acteurs de notre réseau routier. Ce groupe de travail, nommé « Réduction du délai des travaux autoroutiers et amélioration de la fluidité du trafic », réunit des experts de Wallonie, mais également de Flandre et des entreprises du secteur.

L'objectif principal est d'identifier des solutions à court, moyen et long termes pour améliorer les travaux autoroutiers, en intégrant la sécurité routière, la sécurité des travailleurs, les coûts, la perception des usagers et les impacts environnementaux.

Mon administration, qui assure une présence active dans ce groupe de travail, m'informe que, à ce stade, une vingtaine de pistes de solution ont été identifiées et

sont en voie de finalisation. Elles répondent notamment aux préoccupations des usagers que vous avez citées et qui sont légitimement relayées par Touring.

Ces pistes de solutions sont classées en quatre catégories :

- des mesures de type organisationnel qui proposent des solutions concrètes telles que l'imposition du travail en continu dans certains contextes de chantier. C'est ce que vous pointiez, Monsieur Maroy ;
- les solutions en matière de signalisation de chantier, dont celles, Monsieur Maroy, d'une signalisation dynamique des vitesses, laquelle devrait être couplée à un contrôle renforcé des vitesses avec des radars-tronçons spécifiques pour zones de chantier. L'objectif est donc de mettre des panneaux à messages variables, mais aussi de s'assurer que l'on puisse mesurer la vitesse. C'est un donnant-donnant, il faut que la sécurité soit assurée. Si l'on permet de rouler plus vite, il faut que cette vitesse soit respectée ;
- les solutions à mettre en place dans les marchés publics des travaux, incluant par exemple des solutions de type *design and build*. Les chantiers nécessitent une conception et une réalisation et quelquefois les services de l'administration ont des limites. Pouvoir proposer à des entreprises publiques d'amener elles-mêmes une solution technique par rapport à des objectifs clairement définis peut être utile ;
- la communication, qui est fondamentale, essentielle pour permettre aux usagers de bien comprendre le sens des travaux. Elle doit être aussi transversale. Je pense à une communication coordonnée sur le plan interrégional.

La Wallonie est un petit territoire et nous sommes vite dans une autre Région ou dans un pays voisin. On a eu l'occasion d'en faire l'expérience, après une phase d'ajustement, qui aujourd'hui s'avère positive pour le carrefour Léonard. Nous aurons l'occasion de parler dans quelques instants d'autres perspectives de travaux.

Je rencontrerai dans les prochaines semaines le directeur général du SPW MI et l'administrateur délégué de la SOFICO afin de préparer la phase d'opérationnalisation des pistes identifiées par le groupe de travail piloté par le Centre de recherche routière.

Cela nécessitera des changements organisationnels, méthodologiques, mais également budgétaires. Sur ce point, j'ai déjà agi puisque l'augmentation des moyens dévolus au raclage-pose, telle que je l'ai initiée dans le cadre du budget 2025 du SPW MI et de la SOFICO, est une forme de réponse à une meilleure méthode de gestion de notre réseau routier et autoroutier.

Vous le constatez donc, Messieurs les Députés, le chantier est vaste, mais les solutions sont concrètes et impliquent l'implémentation d'une véritable culture du changement tant du côté des pouvoirs publics – SPW et SOFICO – que du côté des entreprises de voiries. Je me réjouis de la volonté partagée des uns et des autres afin d'atteindre l'objectif commun d'une rénovation de qualité, efficiente et supportable pour les usagers, de notre réseau routier et autoroutier.

La question budgétaire reste fondamentale et il faut y travailler – ce à quoi je m'emploie. C'est notamment tout le sens du travail que j'entreprends dans le cadre de la mise en place de la future vignette autoroutière.

M. le Président. – La parole est à M. Lefèbvre.

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, c'est plutôt une bonne nouvelle de voir qu'un groupe de travail a largement travaillé sur les modèles et a trouvé des pistes de solution face à ces innombrables chantiers.

J'attire votre attention sur le fait que vous avez évoqué qu'un des points dans lesquels vous avez un intérêt particulier était la communication envers les usagers. On y reviendra d'ailleurs tout à l'heure sur un autre sujet. Veillez à ce qu'il y ait une véritable communication avec les autres acteurs du territoire, que ce soit les Régions ou les acteurs locaux, puisque cela peut avoir des conséquences importantes pour les pouvoirs locaux.

M. le Président. – La parole est à M. Resinelli.

M. Loris Resinelli (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, merci pour votre réponse qui est engageante et positive, puisque les différentes recommandations que Touring a produites se retrouvent dans ce que vous nous annoncez et dans les pistes qui ont déjà été identifiées par le groupe de travail que vous avez mis en place – pour lequel je vous remercie.

Dans une logique de concertation et de travail, rassembler l'ensemble des acteurs autour de la table me semble être la bonne méthode pour qu'ils puissent arriver à des améliorations partagées par tous dans une vision commune de meilleure gestion de nos chantiers. C'est donc une bonne nouvelle pour les automobilistes qui empruntent chaque jour le réseau routier et autoroutier wallon.

Il faut une culture du changement et je pense qu'elle est en marche et en train d'être initialisée, tant concernant le travail en continu que la vitesse dynamique, mais aussi dans l'aspect des marchés publics. La communication est très importante, qu'elle soit envers les automobilistes, mais aussi envers l'ensemble des acteurs frontaliers régionaux ou des autres pays qui nous entourent et qui partagent avec nous ce réseau.

M. le Président. – La parole est à M. Maroy.

M. Olivier Maroy (MR). – Monsieur le Ministre, je ne sais pas si vos réponses sont engageantes, mais en

tout cas elles sont positives. Il y a une vision qui est claire, un cap qui est tracé. Pourquoi ne l'a-t-on pas initié plus tôt ? Parce que cela a l'air tellement évident. Merci en tout cas, Monsieur le Ministre, de prendre les choses à bras-le-corps.

J'ai bien noté 20 pistes de solution qui sont identifiées par le groupe de travail et qui rejoignent le bon sens qui est réclamé par Touring, mais aussi par nous tous. C'est-à-dire que quand une voirie est en travaux et qu'elle est particulièrement fréquentée, c'est du bon sens que de dire qu'il faut essayer de travailler 24 heures sur 24 ; c'est du bon sens de dire qu'il faut limiter la vitesse quand des gens travaillent, quand il y a danger. Vous avez raison de le souligner, si l'on fait cela, il faudra s'assurer évidemment que, lorsqu'il y a danger, les limitations de vitesse soient respectées. Je suis tout à fait d'accord avec vous.

Attention, vous avez parlé du mois de novembre avec la mise en place de ce groupe de travail. Cela fait déjà à peu près sept mois. Il ne faudrait pas atteindre la longueur des travaux sur l'E411. Cela a pris du temps de réfléchir, et cetera, mais je compte sur vous et je sais que je peux vous faire confiance là-dessus – vous l'avez déjà démontré à de multiples reprises –, il est temps de passer à l'action. Le plus dur, on le sait bien, ce sera de changer la mentalité, changer les habitudes. On a toujours fait comme cela. Le changement ne se décrète pas évidemment.

J'ai bien pris note – je termine par là – qu'il y a une volonté partagée de changer les choses. Merci, c'est assez engageant comme perspective.

Question orale de M. Bruno Lefèbvre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le non-respect de la programmation des travaux du plan « Mobilité et infrastructures pour tous » (PMIPT) »

Question orale de M. Grégory Chintinne à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les priorités, les reports et les suspensions du plan « Mobilité et infrastructures pour tous » (PMIPT) »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle les questions orales à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, de :

- M. Lefèbvre, sur « le non-respect de la programmation des travaux du plan « Mobilité et infrastructures pour tous » (PMIPT) » ;
- M. Chintinne, sur « les priorités, les reports et les suspensions du plan « Mobilité et infrastructures pour tous » (PMIPT) ».

La parole est à M. Lefèbvre pour poser sa question.

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, à intervalle régulier, je vous interroge sur l'état d'avancement de la réalisation du PMIPT. Nous savons que nous ne serons pas capables de respecter la programmation prévue et que des travaux géolocalisés ne seront pas engagés d'ici décembre 2026. Disposons-nous de la liste des travaux qui ne seront pas réalisés ?

D'un point de vue budgétaire, je présume que vous commencez à avoir une vue assez claire de l'ensemble de l'argent mobilisé depuis 2020 pour la réalisation de ce plan d'investissement. Pouvez-vous faire le point pour chaque enveloppe du PMIPT ?

Pour l'avenir, vous avez annoncé à plusieurs reprises l'adoption d'un nouveau plan Infrastructures post-2026. Il y a quatre mois, vos services ont commencé à élaborer une méthodologie permettant de définir son contenu et sa trajectoire budgétaire. Pouvez-vous faire le point sur ces travaux et nous dire quand sera présenté ce nouveau plan ?

Enfin, vous avez écrit à l'ensemble des communes afin qu'elles vous envoient leur cahier de doléances en termes de travaux de voirie. Cette initiative a-t-elle bien fonctionné ? Combien de communes vous ont répondu ? Comment seront traitées ces demandes ? Selon quels critères ?

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

M. Grégory Chintinne (MR). – Monsieur le Ministre, après cette période budgétaire, toutes les informations du plan Infra de notre Région doivent être fixées et éclaircies, à l'instar de vos projets et objectifs concernant l'investissement dédié à l'amélioration et à la modernisation des infrastructures de transport et de mobilité en Wallonie. Dès lors, que garantissez-vous et qu'excluez-vous concernant les routes et autoroutes, la rénovation et la sécurisation des axes routiers stratégiques ? Pour quelles raisons ? Quels travaux maintenez-vous à propos du développement du RAVeL, de la mobilité douce et des pistes cyclables ? Avez-vous proposé des projets ? Si oui, pour quelles raisons ?

Quel point du plan Infra assurez-vous aux Wallons concernant les voies navigables et leurs infrastructures fluviales ? Dans ce cadre, la construction de trois nouvelles écluses à Gosselies, Viesville et Marchienne est-elle reportée exclusivement afin de bénéficier d'une participation au prochain appel à projets européen de 2027 ? Attestez-vous que c'est sans impact sur le trafic fluvial ?

Concernant l'entretien, la reconstruction des ponts et tunnels, avez-vous défini des priorités lors de cette période budgétaire ? Le cas échéant, quelles sont-elles et pourquoi ? Dans quelle mesure pouvez-vous affirmer que ces priorités correspondent bien à une stratégie de mobilité durable, et au PMIPT, privilégiant singulièrement l'entretien et la rénovation du réseau existant ? Certifiez-vous que ces choix et décisions à propos de l'application du plan Infra dans leur totalité renforcent la fiabilité et la sécurité des infrastructures ?

Enfin, plus particulièrement dans le Namurois, sur quels critères avez-vous fondé vos actions de priorisation inhérentes à la mise en œuvre dudit plan, par exemple concernant la suspension du projet de rénovation du pont de Jambes, initialement prévue pour 2025, ou encore la réduction des investissements dans les RAVeL dans les zones rurales ? Comment le justifiez-vous ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Desquesnes.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Merci, Messieurs les Députés, pour vos très nombreuses questions et je m'excuse dès à présent si je ne réponds pas factuellement à chacune d'entre elles, et je vous inviterai, le cas échéant, à me revenir sous forme de question écrite.

L'un des objectifs de la Déclaration de politique régionale est de développer une stratégie d'investissement des infrastructures régionales et c'est l'une de mes priorités. Je reviendrai sur le prochain plan d'investissement, mais concernant le plan actuel, décidé lors de la législature précédente, je ne vais pas énumérer les dizaines de projets et de chantiers en cours pour l'ensemble des infrastructures régionales wallonnes. Monsieur Lefèbvre, je vous invite à consulter l'état détaillé des chantiers routiers de mobilité active, des voies navigables en cours de réalisation ou en cours d'étude, repris dans de multiples réponses à des questions écrites récentes de vos confrères et consœurs, et ce, pour l'ensemble du territoire wallon. Je pense avoir dû répondre pour toutes les directions territoriales.

Messieurs Lefèbvre et Chintinne, en termes budgétaires, une situation sur la consommation des enveloppes du PMIPT est prévue après le 1er septembre. C'est un rendez-vous annuel. Je vous rassure toutefois, la mise en œuvre du PMIPT continue jusqu'à l'approbation par le Gouvernement wallon d'un nouveau plan pluriannuel d'investissement.

Bien sûr, au départ d'une planification décidée voici plus de quatre ans, il est évident que tout ne se passe pas comme du papier à musique. Certains projets connaissent des retards, par exemple suite à des problèmes d'expropriations, d'autres des augmentations de coûts qui se répercutent donc, par vases communicants, sur les moyens disponibles annuellement in fine, puisqu'il s'agit d'une enveloppe fermée.

Les budgets 2025 ont été approuvés et permettent l'engagement des projets proposés par l'administration et les autres opérateurs qui correspondent aux projets géolocalisés repris dans les PMIPT.

Les projets qui ne seront pas aboutis et engagés fin 2025 seront donc intégrés dans la liste des besoins qui seront examinés pour établir le prochain plan d'investissement.

Monsieur Chintinne, en ce qui concerne les voies hydrauliques wallonnes, une partie significative de l'enveloppe a été consommée, notamment avec la construction de l'écluse d'Ampsin.

Étant donné que la Commission européenne n'a pas octroyé de cofinancement pour les trois nouvelles écluses du canal Charleroi-Bruxelles, malgré la qualité et l'utilité reconnues par la Commission européenne des projets, le Conseil des ministres a décidé de réintroduire ces trois projets de nouvelles écluses dans le futur appel à projets de la Commission européenne, prévu pour 2027 – le MIE 3 – et dont le résultat devrait être connu en 2028.

Toutefois, afin de renforcer nos efforts de réduction des gaz à effet de serre – objectif important – et de renforcer l'attractivité de la Wallonie dans l'objectif de sa réindustrialisation – un deuxième objectif important –, l'enveloppe de 300 millions d'euros prévue à l'initial 2025 pour les trois écluses a été maintenue et dédiée exclusivement à la réhabilitation du réseau fluvial. Le programme des travaux utiles a été défini

après concertation avec les acteurs de la voie d'eau. Il revient maintenant au SPW MI de définir précisément le calendrier de ces travaux avec des objectifs de *quick wins* et de perturbation minimale du linéaire fluvial.

En ce qui concerne les modes actifs, la préparation des projets avance. Pour cette année, l'administration prévoit de mettre en adjudication des projets qui s'inscrivent dans trois objectifs prioritaires :

- le développement du réseau cyclable structurant wallon à vocation utilitaire ;
- la réalisation de chaînons manquants du RAVeL, y compris en zones rurales ;
- la réhabilitation et le gros entretien de certains tronçons du réseau existant.

Quant à la réhabilitation et la modernisation des tunnels, l'administration m'indique qu'elle est priorisée sur base du schéma directeur de rénovation adapté suite aux inondations de juillet 2021.

Concernant les ponts, en application du règlement de gestion des ouvrages d'art, la Commission wallonne de gestion des ouvrages d'art exploite le suivi des inspections régulières des ouvrages d'art pour prioriser les interventions.

La pérennisation et la sécurisation des infrastructures demeurent bien les objectifs centraux des projets du plan actuel.

Quant au pont de Jambes, l'administration m'a répondu ne pas avoir de travaux prévus sur celui-ci en dehors de travaux d'éclairage. Je vous invite à revenir avec une question écrite plus détaillée si vous le souhaitez.

Comme déjà annoncé en commission, le SPW MI a travaillé sur la méthodologie pour élaborer le futur plan d'investissement. Le recensement des besoins pour les infrastructures routières sera réalisé par les directions territoriales des routes.

Monsieur Lefèbvre, les communes ont été prévenues qu'elles seraient sollicitées dans le cadre du recensement des besoins de travaux qu'elles identifient sur les voiries régionales et qu'un canevas leur serait transmis pour collecter ces besoins. L'administration m'a confirmé envoyer ce canevas dans les jours qui suivent.

C'est au départ de ces éléments que le futur plan d'investissement s'établira sur base de la hiérarchisation des besoins, des enveloppes budgétaires disponibles et de la répartition qui sera faite par le Gouvernement entre les différentes catégories de travaux.

M. le Président. – La parole est à M. Lefèbvre.

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Merci, Monsieur le Ministre, pour ces éléments de réponse. J'entends déjà que vous tenez absolument à ce que je revienne après le 1er septembre pour refaire le point sur la situation ; je le ferai avec grand plaisir. Je pense que c'est essentiel et que les travaux qui faisaient partie du PMIPT sont des travaux qui serviront à toutes et tous. Je suivrai donc ce dossier avec plaisir.

M. le Président. – La parole est à M. Chintinne.

M. Grégory Chintinne (MR). – Merci, Monsieur le Ministre, pour vos réponses. Il y avait énormément de questionnements dans ma question. C'est pourquoi je reviendrai éventuellement en question écrite pour certains éléments.

Pour le pont de Jambes, je vais me renseigner. Si ce n'est que de l'éclairage, soit.

Pour mon groupe, il est important que ce plan soit déployé, pas comme le passé. Dommage que mon collègue Maroy ne soit pas là, mais on a eu tout de même pas mal de difficultés pendant la législature précédente. J'ai entendu dans les différentes réponses que la méthodologie serait revue. Comme mon collègue Lefèbvre, je reviendrai après le 1er septembre en fonction des moyens budgétaires qui seront affectés.

Au niveau des voies hydrauliques, j'ai pris note que l'information que nous avions reçue était correcte. Tant que cela n'affecte pas les voies hydrauliques et que cela permet de réindustrialiser la Wallonie, c'est une bonne chose. On reviendra sur le sujet.

Question orale de M. Bruno Lefèbvre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la possibilité pour des acteurs influents de retarder des chantiers qui ne leur conviennent pas »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Lefèbvre à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la possibilité pour des acteurs influents de retarder des chantiers qui ne leur conviennent pas ».

La parole est à M. Lefèbvre pour poser sa question.

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, le 11 juin dernier, les journaux du groupe Vers l'Avenir titraient sur la colère et l'incompréhension des élus de la commune de Silly. En effet, les travaux pour le deuxième tronçon de réfection de la N57 devaient commencer le 16 juin. La commune et le SPW MI avaient travaillé ensemble sur ce chantier et une communication spécifique était prévue, avec notamment l'impression d'un toute-boîte.

Je vous le dis tout de suite, j'ai légèrement modifié ma question : entre-temps, j'ai participé au nom de la Ville d'Ath à une réunion avec vos services le 17 juin dernier. Je ne vais donc pas trop m'attarder sur le contenu de la question précédente qui évoquait que c'était effectivement à l'initiative de Pairi Daiza que les dates de travaux avaient été modifiées.

Cela vaudrait quand même le coup d'avoir votre retour sur le sujet et de refaire le point sur ce chantier important. Les communes voisines, en ce compris la Ville d'Ath, s'inquiètent des déviations de ce futur chantier, notamment le village de Gibecq, qui aujourd'hui subit déjà plus de 1 500 passages de véhicules de manière quotidienne pour une population très locale d'un peu moins de 300 habitants. Les déviations qui pourraient avoir lieu dans le cadre de ce chantier risquent de multiplier ces passages dans les rues de Gibecq de plusieurs milliers de voitures quotidiennes, ce qui serait tout de même invivable pour ce tout petit village de la ville d'Ath. Cela mérite de faire le point et de faire le suivi de ce dossier avec beaucoup d'attention, Monsieur le Ministre.

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Desquesnes.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, il y a quelques instants, vous m'interrogiez sur les mesures que je prenais afin d'éviter le chaos sur les routes wallonnes. Cette question sur les travaux de la nationale 57 est une belle occasion de vous montrer qu'il faut changer de méthode. L'objectif est évidemment de réduire l'impact des chantiers sur la mobilité des Wallonnes et des Wallons. Cela passe non seulement par un raccourcissement des délais d'exécution, qui gênent la circulation, mais également sur un choix judicieux de la période de réalisation de ces chantiers, notamment en tenant compte du contexte local, supralocal et régional dans lequel ces travaux s'inscrivent.

Il en est ainsi des travaux prévus sur la nationale 57 à Silly. Bien sûr, ils sont indispensables vu l'état avancé de dégradation de cette ex-route provinciale reliant Soignies à Ghislenghien. Si la phase 1 du chantier de Silly vers Soignies n'avait jusqu'ici eu qu'un impact local, la phase 2 doit commencer prochainement et implique la fermeture d'un tronçon entre Ghislenghien et le carrefour avec la nationale 523 qui relie Silly à Brugelette, et donc au parc Pairi Daiza. Cette phase a une tout autre dimension, avec un impact supralocal évident sur les communes voisines, a minima d'Ath et de Brugelette.

Réalisés en période de vacances estivales, des travaux aussi impactants sur un accès principal à l'une des plus importantes attractions touristiques de Wallonie, dont vous connaissez bien la problématique d'accessibilité routière, n'étaient raisonnablement pas appropriés. Je regrette que le premier calendrier prévisionnel des travaux établi n'ait pas tenu compte de cette réalité pourtant évidente. J'avoue ne pas comprendre comment on peut envisager un planning de chantier qui ne tienne pas compte de son impact sur l'ensemble de la mobilité d'une zone. On ne parle pas ici de travaux sur une voirie locale, mais bien de travaux sur une voirie régionale qui impactent bien au-delà du territoire de la commune sur laquelle les travaux sont réalisés. Afin de préserver la mobilité pour l'ensemble des communes potentiellement touchées, le début de ce chantier a été effectivement reporté au mois de septembre. Ce report n'a aucun impact budgétaire ni technique à ce stade.

Concernant la dernière réunion, vous y étiez présent, j'imagine, au titre de bourgmestre d'Ath…

(Réaction de M. Lefèbvre)

Pardon ?

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Représentant de la Ville d'Ath.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Lors de celle-ci, l'administration a explicité les motifs qui justifient de débuter les travaux de la seconde phase au mois de septembre.

D'une part, cette date est définie par le fait que les travaux de la première phase se terminent seulement et que la section de la nationale 57 vers le sud n'est pas encore ouverte. Certains l'avaient oublié. Il n'était donc pas concevable de débuter des travaux de la phase suivante impliquant la coupure de l'axe au nord, et ce, trois semaines avant les congés du bâtiment. Vous-même dénonciez le fait que l'on passe devant des travaux où il n'y a personne qui travaille, et cela aurait été cette situation.

D'autre part, plusieurs communes, dont Ath et Brugelette, ont manifesté l'intention de prendre des mesures locales afin de préserver leur entité lors des fortes affluences vers Pairi Daiza pendant l'été. Bref, cela aurait été la foire d'empoigne et les voitures auraient été dispersées aux quatre vents sur des routes inadaptées.

Malheureusement, je constate que cette analyse n'a pas été faite en temps et en heure. Si elle avait été correctement réalisée, en amont du projet, par l'ensemble des acteurs concernés, nous ne serions pas là aujourd'hui, Monsieur le Député, à débattre du report d'un chantier sur une route régionale.

Je remercie la Direction des routes de Mons d'avoir repris les choses en main, d'avoir pris ses responsabilités et, in fine, corrigé le tir. J'aurai l'occasion de rencontrer prochainement les représentants des différentes communes concernées,

donc peut-être vous-même, comme délégué officiel d'Ath, pour, au besoin, expliciter tout cela et bien remettre les points sur les i.

M. le Président. – La parole est à M. Lefèbvre.

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Merci, Monsieur le Ministre. Il ne s'agissait pas ici de polémiquer, mais de parler d'un chantier qui va avoir un impact, comme vous le disiez, particulièrement compliqué pour les communes voisines.

Sur la situation que vous avez évoquée avec le mouvement de date, c'est surtout la Commune de Silly qui a été embarrassée puisqu'elle venait de faire un toute-boîte à l'ensemble de sa population en lui expliquant que les travaux de la phase 2 allaient débuter d'un jour à l'autre. Finalement, on postpose tout de deux mois. Il y eu là un problème de coordination. Je reconnais toutefois que la direction du SPW MI a très bien géré les choses et a essayé de coordonner au mieux les explications dans le cadre de ce chantier.

Il restera à voir le réel impact de la phase 2 sur les communes d'Ath et de Brugelette, puisque là, on risque d'avoir quand même un problème de fond qu'il faudra sans doute régler.

Question orale de M. Bruno Lefèbvre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les difficultés rencontrées par le SPW MI pour entretenir les abords des voiries à certains endroits »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Lefèbvre à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les difficultés rencontrées par le SPW MI pour entretenir les abords des voiries à certains endroits ».

La parole est à M. Lefèbvre pour poser sa question.

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, d'une manière générale, lorsqu'on évoque la qualité du réseau, on parle de revêtement, d'ornières et de nids-de-poule. Cela étant, la bonne qualité d'un réseau se constate également par la qualité des entretiens des bords de routes, des espaces verts, des ronds-points, et cetera.

Comment la préservation de la biodiversité est-elle prise en compte dans le cadre de ces entretiens ? Il me revient que certains districts sont dans l'incapacité de procéder à ces entretiens, faute de marchés publics idoines, voire ne disposant pas des budgets nécessaires. Qu'en est-il ?

Pouvez-vous nous assurer que l'ensemble de vos districts disposent des budgets nécessaires pour assurer l'entretien des bords de routes régionales, des espaces verts et des ronds-points ? N'y a-t-il pas, là aussi, parfois, des problèmes de marchés publics attribués pour ces travaux spécifiques, qui finalement retombent dans l'escarcelle des communes quand ce n'est pas fait par la Région ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Desquesnes.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, le Gouvernement, à travers sa Déclaration de politique régionale, entend tenir compte de la préservation de la biodiversité à travers les différentes stratégies qu'il développe, notamment via une gestion des infrastructures routières régionales adaptées.

Mon administration m'indique que la prise en compte de la biodiversité dans l'entretien des abords des voiries régionales s'opère principalement par la mise en œuvre du fauchage tardif et par une collaboration avec le SPW ARNE pour la gestion différenciée des zones à haut intérêt biologique. Elle cite comme exemple l'ensemencement de tronçons d'abords de voiries préalablement identifiées avec certaines fleurs rares.

Mes services m'informent également que certains districts routiers rencontrent, en effet, des problèmes dans l'attribution de marchés publics relatifs à l'entretien des espaces verts. Le manque de concurrence ou des prix dépassant grandement les estimations de l'administration sont des exemples de difficultés rencontrées notamment dans la région de Charleroi. La suite à donner à ces marchés est analysée actuellement par les services juridiques du SPW.

Quant aux budgets dédiés à ce type d'entretien, l'administration me confirme qu'ils permettent de rencontrer pleinement les objectifs d'entretien fixés dans la stratégie établie en 2019 d'entretien des voiries régionales. Elle réalise néanmoins actuellement une analyse des besoins financiers au regard de l'évolution des prix constatés actuellement.

M. le Président. – La parole est à M. Lefèbvre.

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Merci, Monsieur le Ministre, pour ces retours. Il faudrait peut-être prévoir une espèce de procédure accélérée qui permettrait, dans les cas où les marchés n'ont pas pu être attribués, de ne pas tout remettre sur le dos des communes, parce qu'effectivement c'est parfois problématique et difficile. Merci beaucoup.

Question orale de M. Vincent Crampont à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les difficultés rencontrées pour réformer les ports autonomes »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Crampont à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les difficultés rencontrées pour réformer les ports autonomes ».

La parole est à M. Crampont pour poser sa question.

M. Vincent Crampont (PS). – Monsieur le Ministre, je souhaite revenir sur un sujet abordé de façon régulière par notre collègue Bruno Lefèbvre : l'absence de contrat de gestion pour les ports autonomes.

Monsieur le Ministre, vous deviez faire la visite des ports. Les avez-vous visités ? Le cas échéant, quels enseignements tirez-vous de ces visites ? Pouvez-vous enfin nous donner des détails sur la note d'orientation sur la réforme des ports que vous avez évoquée depuis la fin de l'année 2024 ? Quel est le calendrier envisagé pour cette réforme ?

L'idéal serait d'avoir un modèle qui permette à la fois de tenir compte des réalités et des enjeux locaux, mais également d'avoir une masse critique pour ces organisations afin d'éviter, comme vous l'avez indiqué dans la presse, de se retrouver au royaume de Lilliput. Comment y arriver ? Comment garder un ancrage local tout en optimisant l'organisation ? Quelle serait, selon vous, la place des ports et des agences de développement territorial ?

Selon certaines sources, le dossier serait bloqué au Gouvernement parce que le ministre de l'Économie réclame une cotutelle sur les ports autonomes. Qu'en est-il exactement ?

Enfin, les ports gèrent 1 100 hectares situés le long de voiries navigables. Comment mobiliser ces surfaces tout en tenant compte des leçons des inondations de 2011 ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Desquesnes.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, dans sa Déclaration de politique régionale, le Gouvernement indique clairement qu'une gestion plus moderne, efficace et efficiente des ports wallons sera mise en place afin de répondre le plus efficacement aux enjeux économiques, climatiques et de mobilité. Une réforme ambitieuse est donc plus que jamais indispensable au regard des objectifs de valorisation du réseau fluvial wallon, de la réduction des gaz à effet de serre et de notre volonté de réindustrialiser la Wallonie.

Mon tour des ports est en passe d'être achevé. J'ai déjà rencontré les équipes du PAC et du PACO le 9 avril dernier. S'agissant d'un enjeu d'intermodalité, je me suis également rendu au terminal conteneurs d'Athus ce 20 juin. Il s'agit d'un port sec – un port pas mouillé –, mais il fait partie de l'offre de multimodalité. Prochainement, je rencontrerai le PAN et le PAL. Ces visites de terrain et rencontres doivent me permettre de recueillir les informations essentielles sur les pratiques, les attentes et les difficultés rencontrées sur le terrain.

La réforme devra permettre de sortir de la mosaïque de statuts et de gouvernance actuelle. Des études juridiques et organisationnelles sont menées en parallèle. Mon administration a été chargée de la mise en place d'un groupe de travail et de la désignation d'un bureau de consultance pour accompagner le projet. La réforme des ports autonomes est un processus complexe et systémique. L'ambition est de doter la Wallonie d'une structure unique, moderne, au service des enjeux économiques, climatiques, logistiques et territoriaux. Nous devons pouvoir aussi regarder comment nos voisins se sont organisés et en tirer des leçons utiles pour l'organisation de la mise en valeur de nos terrains et quais portuaires ; tout cela également en tenant compte de la spécificité des territoires et de la réalité des activités réalisées dans les ports.

Afin de permettre la poursuite des activités, les CA des ports ont été renouvelés ce 5 juin. Je précise que les contrats de gestion actuels, qui ont été prolongés à vraiment beaucoup de reprises par le précédent Gouvernement, sont toujours valides.

Les ports autonomes gèrent environ 1 100 hectares. Le SPW MI pilote actuellement un projet d'inventaire exhaustif des sites portuaires et des concessions en lien avec les inventaires des parcs d'activité économique. Une interface publique nommée WalSpace sera prochainement enrichie par ces données.

La mobilisation de ces terrains se fera en tenant compte de la vulnérabilité face aux inondations, sur base du retour des expériences dramatiques de 2021, de la compatibilité avec les activités économiques et de la connectivité multimodale des sites. La réflexion s'articule aussi avec la stratégie régionale de mobilité des marchandises et la vision du plan FAST 2030, qui est en cohérence avec les objectifs de report modal, de développement durable et de disponibilité foncière.

Les objectifs de la réforme sont clairs et conformes à la DPR, partagés par l'ensemble des ministres. J'entends parvenir à un projet fort porteur d'efficacité : agir avec rapidité, concertation, mais aussi sans précipitation contre-productive. Un peu de patience.

M. le Président. – La parole est à M. Crampont.

M. Vincent Crampont (PS). – Merci, Monsieur le Ministre, pour tous ces éléments de réponse qui sont précieux.

Comme vous l'imaginez, nous n'avons aucune opposition de principe à une réforme de l'organisation des ports si les objectifs de celle-ci sont d'améliorer la qualité de service, d'accroître les parts de marché de la voie d'eau et d'optimiser le fonctionnement des ports.

Il faut moderniser, voire uniformiser la gestion tout en tenant compte de leurs spécificités : port maritime pour l'un et ports intérieurs pour les autres. Il est essentiel de continuer à garantir pour chacun d'eux – c'est essentiel – un ancrage local, voire interrégional, leur permettant de participer au développement économique de leur bassin de vie.

Une dernière chose, Monsieur le Ministre : selon les gestionnaires des ports, bien des problèmes seraient résolus si la Wallonie faisait passer des structures en UAP de type 3A depuis le statut d'UAP de type 2 qu'elles ont aujourd'hui.

Question orale de M. Hervé Fiévet à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la sécurisation de la N29 à Sombreffe après le terrible accident ayant eu lieu le 31 mai 2025 »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Fiévet à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la sécurisation de la N29 à Sombreffe après le terrible accident ayant eu lieu le 31 mai 2025 ».

La parole est à M. Fiévet pour poser sa question.

M. Hervé Fiévet (MR). – Monsieur le Ministre, dans la nuit du 31 mai au 1er juin, un nouvel accident grave est survenu sur la chaussée de Charleroi à Sombreffe – la nationale 29. Celui-ci a coûté la vie à un jeune policier de 35 ans, membre du groupe de surveillance et d'appui – GSA – de Charleroi. Alors qu'il circulait à moto, il a été percuté par une voiture roulant visiblement à contresens, provoquant un drame qui endeuille profondément la police locale et suscite une vive émotion dans la population.

Cet accident met une nouvelle fois en lumière les dangers récurrents de cette route régionale, où plusieurs accidents graves se sont déjà produits ces dernières années.

Dans la presse, le bourgmestre de Sombreffe dénonce, une nouvelle fois, la configuration de cette route et l'absence de dispositifs efficaces pour apaiser la circulation et sécuriser, au minimum, les traversées des villages.

Disposez-vous de données récentes sur le nombre d'accidents graves ou mortels recensés sur la nationale 29, en particulier dans le tronçon traversant Sombreffe ?

Une analyse de sécurité routière a-t-elle été réalisée récemment sur cette portion de route ? Si oui, quelles en sont les conclusions ?

Des contacts avec les autorités locales et/ou la zone de police locale au sujet de la sécurisation de cette route ont-ils déjà été pris ?

Des mesures concrètes sont-elles prévues pour améliorer la sécurité de cette voirie – limitations de vitesse, radars-tronçons, aménagements de voirie ?

Dans quel calendrier une intervention est-elle envisageable afin d'éviter d'autres drames ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Desquesnes.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, d'emblée, je souhaite adresser toutes mes condoléances à la famille de ce policier ainsi qu'à ses collègues du GSA de Charleroi, suite au tragique incident accident survenu à Tongrinne le 31 mai dernier.

La Direction des routes de Namur a pris contact avec la zone de police Samsom au sujet des circonstances de l'accident qui a coûté la vie à ce jeune policier de 35 ans qui rentrait de son service à Charleroi. Il s'agit a priori d'un accident frontal entre le jeune motard et une voiture roulant en contresens. Je parle avec prudence, car les devoirs d'enquête sont toujours en cours concernant cet accident, notamment sur les vitesses pratiquées et une éventuelle conduite sous influence.

Des premières informations, le conducteur de la voiture aurait roulé sur l'autre bande sans effectuer de dépassement. L'expertise devra déterminer pourquoi. L'analyse actuelle du SPW MI estime que les causes de l'accident sont donc de nature comportementale, et non liées à l'infrastructure.

La base de données 2018-2022 ne contient que deux accidents corporels dans la zone comprise jusqu'à un kilomètre du lieu de l'accident qui s'est produit ce 31 mai. Les données des véhicules montrent que sur ce tronçon, la V85, à savoir la vitesse respectée par 85 % des conducteurs, est assurée sur le tronçon de la N29 entre la BK 14.3 et la BK 17.6. Cette vitesse varie de

70 kilomètres par heure à 90 kilomètres par heure sur ce tronçon.

Pour le SPW MI, la sécurisation du tronçon est réalisée via des glissières de sécurité et par l'alignement d'arbres qui provoque un effet de couloir et fait instinctivement réduire la vitesse des usagers. Depuis l'accident, la zone de police a effectué un contrôle de vitesse qui a confirmé le respect du régime de vitesse.

À titre complémentaire, je puis préciser que la zone de police Samsom a demandé le placement d'un radar fixe à la BK – borne kilométrique – 16.2, et un radar de franchissement de feu au carrefour dit « du Docq » qui constitue le croisement de la nationale 29 et de la nationale 93 au cœur de la localité de Sombreffe. Il s'agit d'un emplacement distinct de l'endroit où s'est produit l'accident.

M. le Président. – La parole est à M. Fiévet.

M. Hervé Fiévet (MR). – Merci, Monsieur le Ministre, pour vos réponses qui sont exactement celles que j'attendais. J'espère que vous allez continuer dans cette lignée. Cette route, pour moi, est accidentogène, parce que j'ai perdu un ami, qui s'est pris un arbre. Ma famille a eu un accident grave là-bas. C'est une route qui est vachement dangereuse.

M. le Président. – La séance est suspendue.

- La séance est suspendue à 11 heures 57 minutes.

REPRISE DE LA SÉANCE

- La séance est reprise à 12 heures 1 minute.

M. le Président. – La séance est reprise.

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES *(Suite)*

Question orale de M. Olivier Maroy à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la N238 en Brabant wallon »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Maroy à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la N238 en Brabant wallon ».

La parole est à M. Maroy pour poser sa question.

M. Olivier Maroy (MR). – Monsieur le Ministre, nous l'avons très brièvement abordé lors de ma question sur l'échangeur en diamant de Corbais, le chantier de la N238 se déroule à quelques mètres de là. Vous m'avez d'ailleurs répondu qu'il n'y avait pas d'interférences entre les deux chantiers pourtant très proches.

La N238 se situe dans le Brabant wallon, relie Wavre à Ottignies–Louvain-la-Neuve et se termine à Mont-Saint-Guibert sur la N25 qui relie Grez-Doiceau à Nivelles.

Les travaux préparatoires au chantier de réaménagement de la N25 vers Corroy-le-Grand et de la bretelle menant à la N238 ont eu lieu fin 2024. Le chantier, visant à résorber les remontées de file sur la N25 aux heures de pointe et à faciliter les croisements de flux, a démarré au printemps et se poursuit aujourd'hui.

Plusieurs mesures de circulation ont été prises et des déviations ont été mises en place au fur et à mesure de l'avancement des travaux. Depuis fin mai, c'est l'échangeur « Bois des Rêves » de la N25 en direction de Corroy-le-Grand qui est fermé à la circulation jusqu'à la mi-septembre. Dans le courant du mois de juin, les usagers circulant sur la N238 depuis Wavre pourront à nouveau emprunter la bretelle vers Corroy-le-Grand. Financé par la SOFICO, ce chantier représente un budget de près de 2,5 millions d'euros hors TVA.

Monsieur le Ministre, quel est le calendrier de ce chantier et quels travaux doivent encore être effectués ? Les travaux sont-ils réalisés dans les délais initialement annoncés ? Le budget prévu est-il respecté jusqu'à présent ? Quelles mesures ont été mises en place pour informer les communes et les usagers pendant le chantier ? Une évaluation post-travaux est-elle prévue afin de mesurer les effets sur les remontées de file et la fluidité du trafic ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Desquesnes.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, la majorité des travaux de réaménagement de la bretelle de la N238 vers Wavre depuis la N25 a été achevée mi-mai. Les travaux qui reste à réaliser sont les travaux de réaménagement de la bretelle « Bois des Rêves » ainsi que les travaux d'aménagement des bandes d'arrêt d'urgence et de décélération en amont de cette bretelle sur la nationale 25.

Le calendrier du chantier est respecté avec une fin des travaux prévue pour la mi-septembre sous réserve des conditions climatiques et des imprévisibilités – nous ne l'espérons pas. Les travaux sont réalisés dans les délais initialement annoncés, soit 220 jours ouvrables.

Le budget prévu est respecté jusqu'à présent.

Des réunions de concertation ont été réalisées avec les communes ainsi qu'avec les différents services de police, et ce, pour chaque phase de chantier. Les déviations et la signalisation ont été élaborées sur la base de ces réunions de concertation.

Chaque communiqué de presse réalisé par la SOFICO est transmis aux communes qui peuvent également communiquer les informations via leurs différents canaux. Les usagers peuvent donc être informés à la fois par les différents réseaux de communication de la SOFICO et par ceux des communes.

Le projet a été élaboré sur base d'observations, de comptages et d'analyses des mouvements des véhicules qui ont démontré la nécessité de scinder les flux et d'augmenter la capacité d'accès à la N238. Une simulation a également été effectuée par modélisation de trafic.

Il n'y a pas spécifiquement d'évaluation post-travaux prévue, mais l'évaluation de la congestion et de la fluidité des échanges se fera au fur et à mesure des reports et évolutions de trafic liés aux développements et aménagements dans la périphérie de Louvain-la-Neuve, et particulièrement dans le carrefour diamant. Quand l'ensemble sera opérationnel, nous pourrons utilement mesurer l'impact et faire cette évaluation.

M. le Président. – M. Maroy ne souhaite pas répliquer.

Question orale de M. Olivier Maroy à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'impact des travaux concernant l'échangeur de Groenendael pour les navetteurs wallons »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Maroy à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'impact des travaux concernant l'échangeur de Groenendael pour les navetteurs wallons ».

La parole est à M. Maroy pour poser sa question.

M. Olivier Maroy (MR). – Monsieur le Ministre, alors que les travaux s'éternisent au carrefour Léonard, un autre chantier se prépare sur le ring de Bruxelles, à quelques kilomètres de là. L'échangeur de Groenendael va être complètement réaménagé.

L'objectif de la Région flamande est de fluidifier et de sécuriser le trafic particulièrement dense à cet endroit. Concrètement, il est prévu de fusionner l'accès de la chaussée de La Hulpe avec celui de la chaussée de Groenendaal. Il n'y aurait donc plus qu'un seul accès au ring en venant de Hoeilaart au lieu de deux actuellement. Pour y parvenir, un tunnel serait construit sous les voies du chemin de fer.

Bref, vous l'avez compris, ce fameux chantier s'annonce très long. Les travaux ne commenceront pas avant fin 2026, mais la procédure est en cours. Une enquête publique a été réalisée et tant la commune de La Hulpe que celle de Hoeilaart ont émis un avis défavorable. La balle est aujourd'hui dans le camp du Gouvernement flamand qui, après l'intégration des observations issues de cette enquête, pourra adopter définitivement le plan régional d'exécution spatiale – le renommé GRUP – pour la reconfiguration de l'échangeur de Groenendael. Une fois le permis environnemental obtenu et les plans validés, un entrepreneur sera sélectionné pour réaliser les travaux.

Ce chantier aura évidemment un impact sur les navetteurs – c'est là que cela vous concerne – des communes wallonnes, telles que La Hulpe, Waterloo, Lasne, Rixensart, Ittre et toute une partie du Hainaut, puisque de nombreux Wallons se dirigent vers Bruxelles ou vers la périphérie bruxelloise via le ring. Autant anticiper – vous serez d'accord avec moi, vous l'avez démontré par vos actions très concrètes, je vous en remercie une fois de plus – et éviter le capharnaüm belgo-belge que l'on a connu au début autour du carrefour Léonard.

Votre homologue flamand a-t-il pris contact avec vous dans le cadre de ce futur mégachantier ? Une collaboration est-elle initiée ou à tout le moins prévue entre les administrations flamande et wallonne ? Ce dossier a-t-il été abordé lors d'une CIM Mobilité ? Notre Région sera-t-elle associée au phasage et au planning des travaux ? Avez-vous quelques précisions à cet égard ? Une évaluation de l'impact de ces travaux sur la mobilité des communes wallonnes toutes proches est-elle envisagée ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Desquesnes.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, depuis le 8 octobre 2021, l'autorité flamande développe, dans le cadre du programme Werken aan de Ring porté par De Werkvennootschap, une réflexion planologique sur le réaménagement de quatre carrefours liés au ring est : Léonard, Groenendael, les Quatre Bras et Jezus-Eik. Cette démarche, centrée sur la multimodalité et le transfert modal, s'appuie sur quatre GRUP – les fameux plans d'exécution spatiale régionaux – qui sont chacun d'entre eux indépendants.

Pour le carrefour de Groenendael, le projet de plan a été adopté provisoirement le 21 février 2025, et a fait l'objet d'une enquête publique du 25 mars au 23 mai dernier. Il vise à améliorer la fluidité du trafic, l'accessibilité multimodale et la qualité de l'environnement routier.

En 2024, le SPW MI avait formulé plusieurs remarques sur l'avant-projet, notamment sur :

- le maintien d'une infrastructure cyclable au niveau de la cyclostrade pendant les travaux ;
- la continuité du service de transports en commun, avec priorité pour les bus TEC et De Lijn aux carrefours à feux ;
- l'accessibilité en tout temps aux navetteurs du parking P+R de la gare de Groenendael ;
- la cohérence du phasage des feux entre la chaussée de La Hulpe et celle de Groenendael.

Le projet reste, à ce stade, au niveau d'un plan soumis à consultation publique, et non encore validé par le Gouvernement flamand ni suivi d'une demande de permis d'urbanisme – a fortiori moins.

Lors de la dernière réunion de coordination des chantiers autour du ring datant du 27 mai dernier, coordination initiée par la Flandre et à laquelle le SPW MI participe systématiquement, il a été précisé que les travaux de Groenendael pourraient débuter en 2027. Comme vous le savez, le chantier du carrefour Léonard devrait s'achever fin de cette année. Il ne devrait donc pas y avoir de concomitance des travaux.

Depuis la mise en place de la *task force* du chantier du carrefour Léonard, suite à mes échanges directs avec la ministre flamande Annick De Ridder, le SPW MI participe aux réunions mensuelles « Minder Hinder » mises en place par la Flandre, afin de coordonner au mieux les plannings des chantiers liés au ring de Bruxelles.

Concernant l'impact du réaménagement du carrefour de Groenendael sur la mobilité en Wallonie, le rapport d'incidences sur l'environnement, finalisé début 2025, conclut, sur base d'une modélisation du trafic, à des effets globalement limités à l'échelle macro, avec des impacts légèrement positifs à l'échelle micro : amélioration de la sécurité, meilleure structuration du réseau et meilleure accessibilité à Groenendael pour les modes actifs et motorisés. Pour la commune voisine de La Hulpe, une légère baisse du trafic sur les réseaux secondaires est même attendue.

Toutefois, des incertitudes demeurent sur la régulation future des carrefours à feux. C'est là un point d'attention majeur pour la Wallonie. Le SPW MI demande à être consulté lorsque le phasage des feux sera défini, afin d'éviter tout déséquilibre entre la chaussée de La Hulpe et celle de Groenendael.

Au niveau de la CIM, nous veillons à ce que les procédures de concertation et de dialogue entre administrations soient bien effectives et fonctionnelles. À ce stade, j'estime que le projet Groenendal avance avec un niveau de collaboration satisfaisant.

Je reste attentif à l'évolution de ce dossier. S'il devait y avoir une difficulté, j'en parlerais d'abord en direct avec ma collègue, Mme De Ridder.

Pour le surplus, je garde l'arme d'inscription de ce point en CIM comme dernier mode de fonctionnement. J'estime qu'aujourd'hui le mode de collaboration, tant au niveau des administrations qu'au niveau des ministres, est de bonne qualité. L'inscription du point en CIM n'est dès lors pas nécessaire ; c'est superflu, voire même vexatoire.

M. le Président. – La parole est à M. Maroy.

M. Olivier Maroy (MR). – Je me réjouis que la concertation se passe bien entre les Régions – c'est fondamental –, cela n'a pas toujours été le cas. Vous avez réussi, dans le cadre du dossier du carrefour Léonard, à rétablir cette concertation.

Cela a eu des effets positifs : maintenant, sur toutes les routes d'accès vers Bruxelles – aussi bien l'E411 que l'E40 par exemple en provenance de Liège –, une signalisation informe les usagers des possibilités d'éviter les bouchons. S'ils veulent absolument bouffer leur volant dans les bouchons, tant pis pour eux, mais des solutions alternatives pour les éviter existent. Pourvu que cela dure.

On a le temps d'anticiper, c'est attendu pour fin 2026, voire même début 2027. De grâce, continuons à en parler avec la Région flamande. C'est vraiment un axe de pénétration vers Bruxelles qu'énormément de Wallons empruntent ; c'est donc important.

Enfin, je tiens à féliciter la Région flamande qui propose son site internet également en français, ce qui permet à ceux qui ne maîtrisent pas la langue de Vondel de suivre ce projet et tous les autres qui nous concernent, puisqu'on vit dans un mouchoir de poche dans ce pays.

Question orale de M. Laurent Devin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les moyens nécessaires à l'entretien du plan incliné de Ronquières »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Devin à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les moyens nécessaires à l'entretien du plan incliné de Ronquières ».

La parole est à M. Devin pour poser sa question.

M. Laurent Devin (PS). – Monsieur le Ministre, il y a deux ans presque jour pour jour, un câble cédait, entraînant la chute de la gigantesque porte d'un bac du plan incliné de Ronquières. Le plan incliné a été mis à l'arrêt durant plusieurs semaines à la suite de cet incident.

Quelles leçons ont été tirées de cet accident en termes de contrôle des installations et d'investissements dans la maintenance de l'outil ?

Pendant des années, un seul bac a été utilisé. Qu'en est-il aujourd'hui ?

Dans le cadre de votre annonce d'un budget de 312 millions d'euros pour les voies navigables, quel montant sera réservé au plan incliné de Ronquières en région du Centre ? Un programme de travaux existe-t-il déjà ? Dans ce cadre, les moyens doivent être utilisés de la façon la plus efficiente au bon fonctionnement et à la sécurité du réseau fluvial. Chaque euro compte.

Par ailleurs, ce site joue un rôle intéressant dans le développement du tourisme fluvial. Où en est-on dans la création d'un parking au croisement de la rue Rosemont et de la N533 ? Qu'en est-il de la création d'un « centre du visiteur » ? Le cas échéant, que coûterait une telle infrastructure et qui la financerait ? Enfin, qu'en est-il du réaménagement de la tour ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Desquesnes.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, le plan incliné de Ronquières est un ouvrage remarquable qui attire les regards. Mis en service en 1968, l'ouvrage fait actuellement l'objet d'une campagne de rénovation et de modernisation en profondeur. Plusieurs éléments, arrivés en fin de vie, sont progressivement remplacés au fil de chantiers successifs.

Actuellement, le bac 1, en rive gauche, est à l'arrêt. L'ensemble des rails et des galets de roulement sont en cours de remplacement. J'ai moi-même pu aller sur le terrain et me rendre compte de l'importance de ce chantier. D'autres éléments seront également remplacés avant sa remise en service prévue début 2029. Pour l'heure, le franchissement de l'ouvrage est donc assuré par le bac 2 en rive droite. Celui-ci est monitoré et inspecté plusieurs fois par semaine pour s'assurer de son bon fonctionnement.

Afin de sécuriser la campagne de modernisation de l'ouvrage, plusieurs projets ont été listés pour des besoins atteignant un montant de 103 millions d'euros. Les projets portent sur la rénovation de la conduite forcée, le remplacement des mécanismes de roulement et de guidage des bacs et de leurs contrepoids, le remplacement du contrôle des commandes et la réhabilitation de la porte amont avariée du bac 1.

En ce qui concerne la dimension touristique, le SPW MI mène les concertations nécessaires avec la Ville de Braine-le-Comte. Trois volets sont en cours de mise en œuvre :

- l'aménagement d'un parking existant à l'aval du plan incliné, le long de la rue Rosemont et de la N533, afin d'en faire une aire pour mobile homes. La concession d'exploitation est signée avec la Ville de Braine-le-Comte ;
- la reprise d'une activité touristique au pied de la grande tour du site, dans le bâtiment construit en 2004. Des aménagements seront réalisés dans les prochains mois afin d'optimiser la cohabitation entre l'exploitation technique et l'exploitation touristique du site. L'estimation est de 160 000 euros TVA comprise. Une concession à la Ville de Braine-le-Comte est en cours de finalisation ;
- l'exploitation touristique de la tour pour laquelle la Ville de Braine-le-Comte est à la recherche d'un projet et d'exploitants potentiels privés pour reprendre la gestion.

M. le Président. – La parole est à M. Devin.

M. Laurent Devin (PS). – Monsieur le Ministre, je vous remercie pour ces éléments d'information intéressants. Des chantiers successifs, puis un objectif : 2029. C'est bien votre objectif, la réouverture fonctionnelle complète début 2029. Nous allons voir si le chantier est bien suivi et si vous pourrez atteindre vos objectifs en 2029, ce que l'on peut tous souhaiter ici pour ce plan incliné de Ronquières.

Je suis attentif au fait que vous dites que le monitoring est régulier. On sait combien un monitoring régulier est important sur les édifices pour s'assurer de la bonne sécurité des citoyens, des riverains des différents édifices en Wallonie.

Quant au tourisme, vous vous êtes tourné non pas vers la Province de Hainaut, mais vers la Ville de Braine-le-Comte.

En ce qui concerne la gestion de la tour, ce n'est ni la Province ni la Ville de Braine-le-Comte, mais vous vous tournez vers un privé pour assurer…

(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)

Non ? C'est la Ville de Braine-le-Comte qui se tourne vers un privé pour assurer cela ?

Nous allons voir ce qu'il en est de ce côté-là.

Question orale de M. Laurent Devin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les suites de l'accident du 6 mars 2025 à Houdeng »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Devin à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les suites de l'accident du 6 mars 2025 à Houdeng ».

La parole est à M. Devin pour poser sa question.

M. Laurent Devin (PS). – Monsieur le Ministre, le 6 mars dernier, un dramatique accident se produisait sur un chantier de démolition d'un pont à Houdeng. Une enquête a été diligentée par le tribunal du travail. Les experts judiciaires ont libéré les lieux à la mi-avril, il y a déjà plus de deux mois, estimant que l'ensemble des parties étaient d'accord sur la non-nécessité de poursuivre les investigations sur place quant aux causes de l'effondrement.

Monsieur le Ministre, disposez-vous d'informations communicables sur les résultats de l'enquête – vous m'aviez dit non la fois précédente ? Qu'en est-il de la reprise des travaux ? Où en est-on au niveau de la navigation fluviale ? Peut-on évaluer l'impact de cet accident sur les entreprises de la région du Centre ?

Je vous ai entendu parler du 22 août pour une reprise en bonne et due forme. Une réouverture est elle possible dans un avenir proche, dans ces délais ? Quelles sont les étapes encore à franchir pour pouvoir libérer cette circulation ? A-t-on constaté une pollution due à l'accident ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Desquesnes.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, le 6 mars dernier, le pont 45, fermé à la circulation, car en phase de démolition, s'est effondré. Des experts judiciaires ont immédiatement été dépêchés sur place, ce qui a empêché toute intervention sur le site pendant ces travaux d'investigation.

Une analyse structurelle par calcul de la structure a été entamée très rapidement afin de déterminer la suite des opérations. Parallèlement, des actions de sécurisation ont été prises dès le 19 mars concernant les conduites Fluxys et Air liquide situées sous les chemins de halage. De plus, des mesures ont été engagées dès les premiers jours suivant le sinistre afin de contenir et limiter la pollution aux hydrocarbures et autres substances dans le canal.

À la mi-avril, les experts judiciaires ont libéré les lieux, permettant ainsi de procéder aux activités préparatoires indispensables à la poursuite de la démolition-reconstruction. Ces préparatifs consistaient notamment aux aménagements et élargissements des chemins de halage afin de permettre l'accès des engins de chantier ainsi que le retrait des équipements présents sur le site, tels que les pelles, containers, barrières, et cetera, qui avaient chu au moment de l'accident.

Ce lundi 2 juin, le nouveau plan de sécurité et santé lié au phasage de démolition a été validé par le SPF Emploi, permettant dès lors le redémarrage effectif des travaux de démolition proprement dits. Ceux-ci ont débuté le 10 juin et respecteront le phasage suivant :

- stabilisation du pont effondré ;
- retrait de la poutre la plus proche du pont voisin en service ;
- séparation du pont en trois parties. Bien qu'effondré et partiellement immergé, le pont 45 présente en effet une structure continue ;
- découpe et évacuation de la travée immergée ;
- évacuation des poutres reposant sur la péniche ;
- renflouage et évacuation de ladite péniche ;
- nettoyage et remise en état du canal de façon à s'assurer que le tirant d'eau est suffisant pour permettre le passage des bateaux.

Tout cela est déjà bien entamé. Si vous passez de temps à autre sur cet endroit de l'autoroute, vous pouvez voir que les travaux avancent bien. Sous réserve d'imprévus majeurs, la navigation pourra donc reprendre sur le canal dès le 22 août. C'est l'objectif que mon administration s'est assigné. C'est le calendrier qu'elle a communiqué également aux utilisateurs de la voie d'eau et aux entreprises concernées. Ce délai a été réduit autant que possible. Pas d'arrêt de travail pour les entreprises durant les congés du bâtiment, et travail en deux pauses pour de nombreuses phases.

Je précise qu'il est actuellement trop tôt pour évaluer l'impact de cet accident sur les entreprises de la région du Centre et les transporteurs.

Les opérations de démolition se poursuivront sur les autres parties de l'ouvrage après le 22 août, à savoir le levage et l'évacuation des poutres restantes, mais qui sont en dehors de la zone de canal, et la démolition de la

partie aérienne des piles du pont, lesquelles ont été fragilisées par l'accident survenu au mois de mars dernier.

Concernant la pollution, des analyses ont effectivement été réalisées. Tous les résultats montrent un indice en hydrocarbure C10-C40 inférieur à 0,10 millilitre par litre. Ce qui confirme que la pollution a été maîtrisée grâce aux interventions utiles des différents services.

Pendant l'ensemble des opérations, les conduites sensibles ainsi que l'ouvrage voisin feront bien sûr l'objet d'un monitoring permanent, notamment par des mesures de vibration afin de garantir une sécurité maximale. Bien sûr, on n'est pas à l'abri d'un incident, mais tout est mis en œuvre pour mesurer et être dans le préventif.

Enfin, je précise que les opérations de reconstruction pourront se poursuivre au début de l'automne. Une communication ultérieure précisera les opérations à mener ainsi que le calendrier associé. Voilà ce que je puis dire de façon exhaustive par rapport à votre question.

M. le Président. – La parole est à M. Devin.

M. Laurent Devin (PS). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour ces éléments d'information et pour votre réponse que je qualifie aussi d'exhaustive.

Question orale de M. Laurent Devin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'absence de service de garde au sein du SPW MI et ses conséquences sur la sécurité des usagers »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Devin à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'absence de service de garde au sein du SPW MI et ses conséquences sur la sécurité des usagers ».

La parole est à M. Devin pour poser sa question.

M. Laurent Devin (PS). – Monsieur le Ministre, en hiver, les choses sont assez simples ; il y a un service spécifique qui est mobilisable en fonction des alertes météo. En été, à l'évidence, ce n'est pas le cas. Pourtant, lors des épisodes de fortes chaleurs, les soulèvements de chaussée sont fréquents. Nous en avons connu deux rien que sur le territoire de la ville de Binche, un vendredi soir. Fortes chaleurs ; les dalles se soulèvent et le béton également. Quand ces épisodes surviennent en dehors des heures de service ou le week-end – ce qui était le cas ici –, les villes et communes concernées sont un peu démunies : pas d'équipe pour réparer en urgence, voire assurer une signalisation idoine. Ce sont bien souvent les services communaux qui doivent agir afin de sécuriser les lieux. On a pu contacter le responsable du district qui a diligenté une personne, mais qui était bien incapable d'agir en la matière et ne disposait pas des moyens nécessaires. La commune a fait le travail de signalisation.

Ne devrait-il pas y avoir au sein des districts du SPW MI des équipes mobilisables en cas de fortes chaleurs afin, le cas échéant, d'intervenir en urgence sur le réseau ? Endéans quel délai ce type d'organisation pourrait-il être mis en place ? Cela doit-il passer par une concertation avec les organisations représentant les travailleurs ? Lorsqu'une commune, faute de réponse adéquate auprès du SPW MI, doit mobiliser ses services pour sécuriser une voirie régionale, à qui envoie-t-elle la facture de ses prestations ? Quand on a un problème avec un édifice privé, on sait vers qui se retourner : le propriétaire. Ici, est-ce la même chose par rapport aux voiries régionales ? Y a-t-il autre chose en la matière qui est prévu ou que vous prévoyez ?

En effet, dans ce genre de situation, les bourgmestres, responsables de la sécurité, prennent les décisions qui s'imposent pour préserver la sécurité des usagers, qui est toujours notre priorité.

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Desquesnes.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, la sécurité des usagers est bien sûr également la préoccupation de la Région, mais elle dépend de plusieurs facteurs, dont l'état de l'infrastructure, mais pas seulement. Le SPW MI est gestionnaire de son infrastructure et intervient quant à son état. Certaines conditions de circulation peuvent être difficiles et dues à des événements imprévisibles : des conditions météorologiques, des orages, des tempêtes, des accidents, des pertes de chargement, des obstacles ou un soulèvement de chaussée. De multiples causes peuvent survenir.

Quand un événement de cette nature, imprévisible, dégradant l'infrastructure ou sa fonctionnalité survient, il convient de distinguer deux éléments. D'abord, la sécurisation de l'espace public, qui commence par la mise en place d'un balisage et d'éventuelles déviations du trafic. Vient ensuite la réparation de la chaussée. Pour ce second volet, les districts disposent de personnel, de matériel et de marchés d'entretien à l'année et sont donc en capacité d'intervention permanente, même si la réponse n'est pas strictement immédiate, puisqu'il convient de se rendre sur place, de diagnostiquer le problème et, sur cette base et après analyse, de mobiliser les moyens utiles.

Pour en revenir au premier volet, la sécurisation de la chaussée, en ce compris le balisage d'urgence, je me réfère à l'article 135 de la nouvelle loi communale. La compétence de police des communes s'exerce, quant à elle, sur toutes les voiries traversant son territoire, sauf les autoroutes, y compris les voiries régionales. La commune doit alors prendre les mesures pour obvier à tout danger anormal. Dans la pratique, en dehors des services de district routier de 7 heures 30 à 16 heures, la commune est donc chargée de baliser et d'en informer le SPW MI. Ce dernier dispose d'un service de garde sept jours sur sept pendant toute l'année au centre Perex. Le relais peut donc être pris dans des délais limités.

J'en viens à votre question organisationnelle du SPW selon le type de voirie. C'est une organisation robuste qui est mise en place depuis des décennies. Les districts routiers disposent d'un rôle de garde et de marché spécifique leur permettant d'agir sur le réseau autoroutier et sur certaines routes régionales importantes. Il s'agit en fait du réseau dit WPR, celui qui est géré par la police fédérale de la route. Là, le binôme est composé de la police fédérale de la route et du SPW MI.

Quant aux districts routiers, ils ne disposent pas de cette faculté d'intervention en dehors des heures de service sur leur réseau, qui correspond aux zones de police locale. Néanmoins, si l'on devait être averti – et c'est le cas – d'intempéries de nature exceptionnelle qui sont annoncées, avec le 1733 activé, où l'on peut anticiper des chutes d'arbres, il est déjà arrivé que les équipes des gestionnaires de réseaux routiers soient rappelées pour effectuer des interventions. Dans ce cadre-là, si l'événement est certain et annoncé, avec de grandes menaces, l'on peut mobiliser les équipes. Ces cas exceptionnels ne font pas partie d'un rôle de garde établi et peuvent être déployés préventivement en cas d'alerte spécifique. C'est le cas si l'on annonce une tempête de grande intensité.

Au-delà de ces cas exceptionnels, étendre le dispositif existant à l'ensemble du réseau réclamerait un dimensionnement inapproprié en ressources budgétaires, matérielles et de personnel.

Pour conclure, je vous rappelle que les dispositions pour ce type d'intervention sont prévues au travers de l'arrêté du Gouvernement wallon du 14 juin 2001 relatif à la valorisation des prestations irrégulières ou de rappel des agents du Service public de Wallonie.

M. le Président. – La parole est à M. Devin.

M. Laurent Devin (PS). – Je prends acte de la réponse de M. le Ministre et je le remercie d'avoir fait le point sur cette situation.

Question orale de Mme Dorothée De Rodder à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les incidents survenus sur l'E42 à hauteur de l'aire de Bury »

Question orale de M. Vincent Palermo à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le rassemblement à l'origine d'un chaos sans nom sur l'autoroute E42 »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle les questions orales à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, de :

- Mme De Rodder, sur « les incidents survenus sur l'E42 à hauteur de l'aire de Bury » ;
- M. Palermo, sur « le rassemblement à l'origine d'un chaos sans nom sur l'autoroute E42 ».

La parole est à Mme De Rodder pour poser sa question.

Mme Dorothée De Rodder (PS). – Monsieur le Ministre, un impressionnant rassemblement d'automobiles dans le cadre d'un événement de *tuning* a eu lieu le week-end dernier, dans la nuit de samedi à dimanche, sur l'aire de repos de l'autoroute E42 Tournai-Mons, à hauteur de Bury. Ce rendez-vous de *tuning* a très largement débordé, même dégénéré et aurait pu mener à des catastrophes humaines très graves. Ainsi, des automobilistes qui circulaient sur l'autoroute dans la nuit de samedi à dimanche ont été appréhendés par des hommes cagoulés. Certains ont même été victimes de racket et d'agressions. Je passe sur les incendies volontaires, détonations ou autres feux d'artifice dont les automobilistes, choqués, ont été témoins.

Selon les informations que j'ai pu obtenir, cet événement n'était pas autorisé. Il me revient également que la police est intervenue, non sans difficulté, pour sécuriser les lieux et arrêter cette manifestation.

Pouvez-vous m'indiquer si l'aire de repos ainsi que la portion d'autoroute adjacente sont couvertes par des caméras ? Ont-elles permis de filmer les différentes scènes de troubles ? Quels sont les dégâts matériels constatés ? La SOFICO se portera-t-elle partie civile si une enquête s'ouvre relative à ces troubles ?

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

M. Vincent Palermo (MR). – Monsieur le Ministre, la nuit du 15 au 16 juin restera marquée comme l'un des épisodes les plus inquiétants de ces derniers mois sur notre réseau autoroutier. A hauteur de l'aire de Bury, sur l'E42, un important rassemblement automobile, organisé sans autorisation, a dégénéré en véritable scène de chaos. Malgré l'intervention des forces de l'ordre, les dégâts matériels sont nombreux, et un climat d'insécurité profond s'est installé, notamment pour les usagers de nuit ou les transporteurs stationnés sur l'aire autoroutière.

L'administration et la SOFICO ont indiqué qu'une plainte allait être déposée et que des démarches judiciaires étaient en cours pour tenter d'obtenir réparation.

Quel est le premier bilan des dégâts matériels constatés à la suite de cet événement, en particulier sur l'aire de Bury ? Disposez-vous déjà d'une estimation du coût global des réparations à engager ?

La SOFICO a annoncé son intention de porter plainte. Pouvez-vous nous préciser quels sont le calendrier et les étapes attendues de cette procédure ? Quels résultats ou indemnisations espère-t-on concrètement en cas d'identification des auteurs ? La SOFICO sera-t-elle accompagnée par le Gouvernement wallon dans cette action, notamment en se constituant partie civile ?

Plus largement, quelles mesures de prévention peuvent être envisagées pour éviter la répétition d'un tel événement sur nos aires autoroutières ? Pensez-vous à renforcer la surveillance nocturne sur certaines aires plus sensibles ou à définir de nouvelles conditions d'accès ou de contrôle pour empêcher ces rassemblements non autorisés ?

Enfin, cet événement n'est pas un cas isolé en Europe. Avez-vous eu l'occasion d'échanger avec votre collègue, le ministre fédéral de l'Intérieur, ou avec vos homologues régionaux, pour coordonner une réponse interrégionale plus robuste face à ce phénomène émergent ? Une concertation avec la France, d'où plusieurs véhicules semblaient provenir, est-elle également envisagée ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Desquesnes.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame et Monsieur les Députés, les faits qui se sont déroulés la nuit du 15 au 16 juin dernier sur l'aire autoroutière de Bury sont inacceptables. Je les condamne fermement. Les autorités policières sont chargées d'encadrer ce genre de manifestation et d'intervenir pour s'assurer du maintien de l'ordre et de la sécurité publique. Les comportements inappropriés, les rodéos, les vitesses inadaptées et toutes les incivilités en matière de roulage doivent être identifiés par la police et verbalisés.

En cas de comportement répréhensible, les faits que vous relatez relèvent de la compétence de la justice. Pour certains usagers, c'est le seul moyen de les responsabiliser et, ainsi, de rendre plus de quiétude – une quiétude normale – sur nos voiries et autoroutes.

Ni l'administration régionale ni la SOFICO ne disposent d'un pouvoir de contrainte sur les personnes ni de moyens de prévenir ou d'empêcher ce type de rassemblement. L'administration peut, tout au plus, dans le cadre de la délivrance des autorisations d'occupation du domaine public et pour autant qu'une demande soit faite, imposer des conditions de sécurisation des lieux – ce qui n'était pas du tout le cas ici puisqu'il n'y a pas eu de demande.

Une plainte sera déposée par la Wallonie auprès de la police, ce qui devrait enclencher une enquête pénale et permettre à la SOFICO de se constituer partie civile en cas d'identification des auteurs.

Le comportement des personnes sur le parking a pu être suivi, car il y a effectivement des caméras. La police en a été avertie, des images ont pu être enregistrées et les plaques d'immatriculation des véhicules concernés ont été identifiées.

Un feu a été allumé sur le parking et les pompiers ont dû intervenir. Les dégâts occasionnés à l'aire de Bury portent sur la signalisation et les poubelles qui ont été brûlées. L'intervention sur les panneaux à l'entrée de l'aire nécessitera le déploiement d'une signalisation adéquate.

Le revêtement de l'aire n'a pas été impacté dans sa structure et ne nécessitera donc a priori pas d'intervention. Au total, les interventions à venir sont estimées à quelques milliers d'euros. L'aire reste par ailleurs ouverte.

Monsieur Palermo, j'encourage bien évidemment à la concertation entre les différentes administrations et autorités policières, et si besoin au-delà de la frontière, pour optimiser des mesures particulières qui pourraient être prises pour faire face à ce type de rassemblement. C'est surtout de la coordination policière et judiciaire qui s'impose.

J'ai sollicité auprès de la SOFICO et du SPW MI un rapport précis de la situation ce qui me permettra d'évaluer les mesures à prendre ou à solliciter du niveau fédéral.

M. le Président. – La parole est à Mme De Rodder.

Mme Dorothée De Rodder (PS). – Merci beaucoup, Monsieur le Ministre, pour votre réponse. J'entends que vous ne savez pas faire grand-chose, mais c'est vous qui avez le pouvoir d'initiative. J'espère que

vous allez rapidement solliciter votre collègue au Fédéral pour régler ce problème que l'on rencontre de plus en plus et devant lequel nous sommes démunis. Les services de sécurité sont parfois aussi démunis.

C'est la sécurité publique qui a été particulièrement mise en danger et ciblée. Quoiqu'on laisse entendre, ce rassemblement s'est déroulé dans la violence, ce qui est inacceptable. Les images sont d'ailleurs impressionnantes quand on voit ce qui s'y est déroulé. Personne ne peut accepter cette situation.

Espérons que l'enquête pourra faire toute la lumière sur les responsabilités, car ils devront payer les dégâts et être punis par rapport à tous ces méfaits.

M. le Président. – La parole est à M. Palermo.

M. Vincent Palermo (MR). – Monsieur le Ministre, merci pour votre réponse. C'est vrai que ce n'est pas de votre seul chef ; vous m'avez ôté les mots de la bouche. C'est important de signaler en termes de logistique et de caméras. Quand j'ai appris cela, j'ai pensé à un ami qui revenait avec son petit enfant et sa femme, et qui ont été impressionnés et ont vécu un moment qu'ils n'oublieront jamais. Au-delà des démarches à faire au niveau communal, au niveau régional, avec la police, il faudra prendre des mesures. Comptez sur moi pour relayer cela dans les communes avoisinantes.

Il convient d'être attentif. Il y avait des caméras ; cela tombe bien. Malheureusement, quand je vois ce qui se passe chez nos voisins français, cela devient de plus en plus récurrent. C'est un sport, c'est un jeu pour certains. Pour d'autres, on subit, parfois avec des marques qui sont gravées dans nos mémoires et dans nos cœurs pendant des mois, voire des années. Veillez en tout cas à l'aspect logistique et à la sécurité sur nos routes avec des caméras, c'est important.

Question orale de Mme Dorothée De Rodder à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le soulèvement de chaussée sur l'E42 »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme De Rodder à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le soulèvement de chaussée sur l'E42 ».

La parole est à Mme De Rodder pour poser sa question.

Mme Dorothée De Rodder (PS). – Monsieur le Ministre, le 12 juin dernier, les automobilistes qui empruntaient l'autoroute E42 de Tournai vers Mons ont eu la très mauvaise surprise d'être secoués à cause d'un soulèvement de chaussée à hauteur de Maubray. Un temps fermée par mesure de sécurité, l'autoroute est aujourd'hui rouverte sur une bande, avec une restriction de vitesse à 50 kilomètres par heure.

Des travaux sont entrepris pour remédier à la situation, qui devrait revenir à la normale au début du mois de juillet, apprend-on de la part de la SOFICO. Elle précise par ailleurs que les causes de ce soulèvement de voirie ne sont pas encore connues. Il n'y aurait pas de lien avec les fortes chaleurs de ces derniers jours.

J'aimerais tout de même comprendre comment une chaussée, qui vient d'être refaite, peut connaître une telle dégradation. Pouvez-vous nous en expliquer les causes ?

Enfin, pourriez-vous me donner des informations plus précises concernant la date de réouverture de l'ensemble des bandes d'autoroutes ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Desquesnes.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, une dégradation isolée de type soulèvement de chaussée est, en effet, apparue sur l'autoroute E42-A16 à hauteur de Maubray, en direction de Mons.

Cette détérioration, qui s'est manifestée sur toute la largeur de la voirie, ne serait pas, selon le SPW MI, en lien avec les fortes chaleurs. Les causes de son apparition ne sont pas connues à ce stade. Des auscultations et carottages ont été pratiqués la semaine dernière sur l'axe, à proximité de la zone de soulèvement. D'une première analyse de ces examens, le SPW MI estime « ne pas présager la formation d'autres dégradations de ce type ».

L'autoroute a dû être fermée dans ce sens pour permettre de débuter les réhabilitations nécessaires. Les équipes ont effectué en priorité la réparation de la bande d'arrêt d'urgence à l'aide d'hydrocarbone, et ce, afin de rétablir une voie à la circulation le plus rapidement possible.

La circulation a été rétablie sur cette bande d'arrêt d'urgence avec une vitesse maximale limitée à 50 kilomètres par heure. Je remercie les équipes qui ont permis cette intervention extrêmement rapide. Des réparations sont en cours sur les deux voies de l'autoroute. La situation devrait être rétablie normalement dans le courant de cette semaine.

Pendant les travaux, les conditions de circulation sur l'E42-A16 à hauteur de Maubray, en direction de Mons, sont modifiées. Comme à la suite de la réparation de la première bande, la circulation s'effectuera sur une seule

voie avec une vitesse maximale limitée à 50 kilomètres par heure.

Ces travaux sont financés par la SOFICO, maître d'ouvrage, en collaboration avec son partenaire technique, le SPW Mobilité et Infrastructures, qui est le maître d'œuvre.

M. le Président. – La parole est à Mme De Rodder.

Mme Dorothée De Rodder (PS). – Merci, Monsieur le Ministre, pour votre réponse. J'entends que la route sera refaite et rouverte cette semaine.

Toutefois, je suis inquiète quand vous me dites que vous n'avez pas de réponse sur le problème de soulèvement de la chaussée. J'imagine que l'enquête va se poursuivre pour déterminer ce qui s'est vraiment passé. Je vous invite à voir les photos si vous n'avez pas encore constaté ce soulèvement : c'est vraiment très impressionnant, pour une route qui, de plus, vient d'être refaite.

J'espère que l'on pourra en déterminer la cause ; cela nous permettra de prévenir d'autres soulèvements potentiels.

Question orale de Mme Dorothée De Rodder à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les travaux sur l'A17 entre Courtrai et Tournai »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme De Rodder à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les travaux sur l'A17 entre Courtrai et Tournai ».

La parole est à Mme De Rodder pour poser sa question.

Mme Dorothée De Rodder (PS). – Monsieur le Ministre, les usagers de l'autoroute A17 Courtrai-Tournai doivent s'armer de patience depuis plusieurs semaines à cause de travaux de voiries. Il s'agit de travaux d'entretien visant à réparer localement le béton armé continu de l'autoroute. Ils se tiennent entre l'échangeur n° 2 Mouscron et Néchin.

La fin de ces travaux avait été annoncée pour la fin du mois de mai 2025. Nous sommes aujourd'hui à la mi-juin 2025, mais les travaux sont toujours en cours, entraînant des perturbations importantes pour les usagers de cet axe stratégique.

Pouvez-vous faire le point sur les raisons précises du dépassement du calendrier initialement prévu ? Quelles sont les nouvelles échéances pour la fin complète des travaux ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Desquesnes.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, l'ensemble des investissements routiers que nous entreprenons sur le réseau wallon sont nécessaires et planifiés pour assurer la mobilité la plus continue possible pendant la durée des travaux. Cela engendre nécessairement des désagréments à la circulation, qu'il convient de limiter, mais qui sont impondérables au vu des nécessités de réparation.

Le chantier est donc en cours sur l'E403-A17 et mené par la SOFICO, maître d'ouvrage, avec la collaboration de son partenaire technique, le SPW Mobilité et Infrastructures, qui est le maître d'œuvre.

Des travaux d'entretien visant à réparer localement le béton armé continu de l'autoroute E403-A17 en voie de droite sont actuellement réalisés et se tiennent entre les bornes kilométriques 13.5 et 9.3, uniquement en direction de Tournai. Cela correspond donc à un tronçon d'environ quatre kilomètres.

La voie de droite est soustraite au trafic. La circulation s'effectue donc uniquement en voie de gauche avec une vitesse limitée à 70 kilomètres par heure et l'échangeur n'est pas impacté.

Techniquement, il est nécessaire de casser le béton, de disquer les armatures métalliques et ensuite de replacer de nouvelles armatures afin de bétonner. Un temps de durcissement d'environ deux semaines est alors nécessaire avant de poser la couche de revêtement bitumineux.

Ces travaux ont débuté le 24 mars et étaient prévus pour une durée de deux mois. Toutefois, lors de l'investigation des lieux, des réparations plus nombreuses et plus étendues qu'attendu ont été constatées et ont dû être réalisées. Cela décale mécaniquement la fin de ce chantier à la mi-juillet. Hormis les conditions météorologiques inattendues, cette échéance devrait donc être confirmée.

Je l'ai indiqué il y a quelques instants en réponse à la triple question de vos collègues sur l'amélioration structurelle de la gestion des chantiers. Une vingtaine de pistes ont été identifiées par le Centre de recherches routières pour améliorer l'efficacité de nos travaux. Parmi celles-ci figurent l'augmentation des examens préalables à l'ouverture d'un chantier, ce qui, je l'espère, permettront d'éviter, ou à tout le moins de limiter, la situation que vous m'avez décrite.

M. le Président. – La parole est à Mme De Rodder.

Mme Dorothée De Rodder (PS). – Merci, Monsieur le Ministre, pour votre réponse très complète. Vous savez, on peut comprendre qu'il y ait des éléments qui perturbent la fin d'un chantier. Je suis tout à fait d'accord avec vous sur votre analyse. Cependant, il faudrait pouvoir avoir une communication là-dessus et être assez souple quand des déplacements doivent être faits. On doit pouvoir avoir l'information. Si le chantier est allongé, on doit pouvoir aller chercher l'information quelque part. C'est là où, je pense, on peut améliorer les choses.

M. le Président. – Ceci clôture la thématique liée à l'infrastructure et nos travaux de cette matinée.

On se retrouve à 14 heures pour une pétition et pour la suite des questions orales.

La séance est suspendue.

- La séance est suspendue à 12 heures 48 minutes.

REPRISE DE LA SÉANCE

- La séance est reprise à 14 heures 4 minutes.

M. le Président. – La séance est reprise.

AUDITIONS

Pétition pour un mode de sépulture naturel de nos animaux de compagnie

M. le Président. – L'ordre du jour appelle les auditions sur la pétition pour un mode de sépulture naturel de nos animaux de compagnie.

Cette pétition a été transmise au Parlement de Wallonie et a réuni 1 259 signatures. Comme le veut la procédure, nous avons l'opportunité d'entendre des représentants des pétitionnaires.

Je tiens à les saluer et leur souhaiter la bienvenue au Parlement de Wallonie, puisque nous avons non seulement une grosse délégation au sein de notre salle de commission, mais aussi une délégation qui est dans une salle de commission à côté, pour suivre en direct nos travaux.

Nous allons auditionner dans quelques instants MM. Gandin, Gennen et Luxen, représentants des pétitionnaires, dans le cadre de l'examen de la pétition pour un mode de sépulture naturel de nos animaux de compagnie.

Mme Cassart-Mailleux a déjà été désignée en qualité de rapporteuse.

Malheureusement, Mme Cassart-Mailleux n'est pas présente cet après-midi.

Désignation d'un corapporteur

M. le Président. – Nous devons désigner un corapporteur. Quelqu'un a-t-il une suggestion à faire ?

La parole est à M. Resinelli.

M. Loris Resinelli (Les Engagés). – Je propose M. Jean-Paul Bastin comme corapporteur.

M. le Président. – À l'unanimité des membres, M. Jean-Paul Bastin est désigné en qualité de rapporteur.

Sans plus tarder, puisque notre ordre du jour est encore très lourd, je vais céder la parole aux trois représentants dans l'ordre qu'ils souhaitent.

Audition de MM. Gandin, Gennen et Luxen, Représentants des pétitionnaires

M. le Président. – La parole est à M. Gandin.

M. Ezio Gandin, Représentant des pétitionnaires. – Bonjour à toutes et à tous. Merci aux députées, députés et au personnel de ce Parlement de nous accueillir dans d'aussi bonnes conditions. Merci aussi à celles et ceux qui ont pris de leur temps pour être présents aujourd'hui ; une bonne quarantaine de personnes étaient devant le Parlement, dont beaucoup font partie des 500 et quelque coopérateurs. Merci aussi à celles et ceux qui sont en ligne pour le moment, puisqu'on a reçu pas mal d'informations de personnes qui seraient en ligne.

Tout cela montre l'attachement profond des personnes présentes ici et ailleurs – même ailleurs à l'étranger – à ce mode de sépulture naturel qu'est l'humusation. Aujourd'hui, nous serons trois intervenants : moi-même qui suis président de la coopérative, ensuite M. Gennen, qui est le Directeur du centre de recherche et de formation Agra-Ost, qui a mené à notre demande une série d'essais en 2023 et 2024. Ensuite, M. Luxen, qui est ingénieur agronome, membre de la coopérative et probablement l'une des personnes en Belgique à avoir la plus grande expérience en compostage de tout type, de tout ce qui sort et entre dans les fermes.

Avant de présenter les différents points de cet exposé, je voudrais reprendre une définition de l'humusation, pour que l'on soit bien d'accord là-dessus et que l'on ne s'égare pas sur d'autres pistes. L'humusation est un mode naturel de sépulture visant à intégrer les éléments constitutifs du corps dans le sol de

la meilleure des façons, en utilisant très peu de ressources et un minimum d'infrastructures, et en accord avec notre culture. Cela se fait de manière pratique en mettant le corps dans une butte végétale, qui est déposée sur le sol, l'ensemble étant mis à l'extérieur, puisque nous avons besoin d'eau et de pluie pour que le processus soit actif sur un temps long.

Je vous détaille le plan de la présentation. Je décrirai très rapidement le contexte général. Ensuite, on aura deux moments plus techniques dans lesquels vous aurez une présentation des résultats principaux des tests qui ont été faits par Agra-Ost. Ensuite, M. Luxen attirera notre attention sur un certain nombre de points importants pour réussir le processus et aussi de ses conséquences.

Ensuite, je parlerai de ce qui nous pousse à poursuivre et à proposer cette pétition. Je vous décrirai comment cela bouge pas mal autour de nous, en Belgique, mais surtout à l'extérieur. Ensuite, j'interpellerai les députées et députés sur le fait de peut-être créer en Wallonie une région pilote pour l'humusation.

Dans le contexte, il y a deux points que je voudrais prendre ; tout d'abord la partie historique. On parle en Belgique de l'humusation depuis une dizaine d'années maintenant. Les différents types de médias se sont emparés très tôt, dès 2015, de cette idée d'humusation. Je voudrais simplement rappeler que c'est un Wallon qui a créé le concept et qui l'a développé, qui hélas nous a quittés en été 2024. C'est une pensée vers lui que nous adressons à ce moment. Une autre chose qui sera importante et à développer par la suite, c'est que la décomposition naturelle des corps d'animaux et surtout des corps humains pour les réintégrer dans le sol est une question qui est de plus en plus présente dans les pays anglo-saxons. Nous verrons qu'il y a pas mal d'initiatives dans ces pays, dont certains ont déjà légalisé la procédure pour les corps humains.

Je laisse la parole à Jérôme Gennen, qui va nous parler des résultats qu'il a obtenus.

M. le Président. – La parole est à M. Gennen.

M. Jérôme Gennen, Représentant des pétitionnaires. – Mesdames et Messieurs, permettez-moi de vous présenter les résultats des essais conduits par Agra-Ost entre 2023 et 2024 dans le cadre de notre projet d'humusation, qui sera potentiellement bientôt une future sépulture naturelle pour les animaux de compagnie.

Centre de recherche et de conseil agricole spécialisé dans les prairies, la valorisation des matières organiques et le compostage, Agra-Ost a réalisé ces travaux entièrement financés par la société coopérative à finalité sociale « Humusation » pour valider la faisabilité et l'efficacité de ce processus.

Les essais menés se sont déroulés en deux séries : une première avec quatre porcs et une butte témoin, une seconde série avec cinq porcs et une autre butte témoin. Chaque série d'humusation a duré une année complète, divisée en deux phases distinctes. La première phase, d'une durée de trois à quatre mois, consiste en une décomposition des chairs à haute température. La seconde phase, qui s'étend sur huit à neuf mois, permet la création progressive d'un humus à température ambiante.

Nous avons mis en place et évalué ces expérimentations chaque semaine en nous appuyant sur nos expertises en compostage. Des sondes thermiques et une station météorologique enregistraient la température des buttes toutes les 15 minutes et les paramètres météorologiques toutes les heures.

Chaque jour, le propriétaire de la parcelle effectuait une visite pour s'assurer que tout était en ordre. L'ouverture des buttes, le broyage des os, le prélèvement de biomasse et de sol et l'analyse de l'air ont été supervisés par un huissier lors de l'ouverture des buttes, garantissant la rigueur des observations. Les échantillons ont été analysés par des laboratoires agréés.

Quels sont les résultats de la première série ? Après environ 100 jours, les chairs étaient complètement décomposées, laissant des os dissociés, nettoyés et fragilisés. Aucun désagrément olfactif n'a été constaté, préservant le confort du personnel et des riverains. L'azote libéré dans le sol durant la première phase a été récupéré par les cultures intermédiaires pièges à nitrates, des CIPAN.

Enfin, nous avons constaté qu'il est possible de réutiliser la même zone pour un nouveau cycle d'humusation après seulement un an, démontrant la durabilité de ce processus. En approfondissant avec la deuxième série d'essais, d'autres conclusions émergent. Le refroidissement préalable des corps à cinq degrés pendant cinq jours n'a aucun impact négatif sur la cinétique de décomposition. De même, l'utilisation d'un linceul autour du corps n'entrave pas le processus.

Nous avons également confirmé que le microbiote est le moteur principal de la décomposition, jouant un rôle clé dans la transformation naturelle du corps. Le compost obtenu au terme du cycle d'un an a été analysé en laboratoire. Le résultat est que cette biomasse n'a pas d'effet fertilisant, mais représente un amendement naturel pour le sol, riche en carbone stable, libérant progressivement des minéraux essentiels pour enrichir la terre de manière durable.

En résumé, ces essais prouvent que l'humusation est un processus fiable, respectueux de l'environnement et sans nuisances. Ces résultats solides, obtenus grâce à un protocole rigoureux, renforcent notre conviction que l'humusation peut devenir une alternative viable et

écologique à l'incinération pour la sépulture des animaux de compagnie.

M. le Président. – La parole est à M. Luxen.

M. Pierre Luxen, Représentant des pétitionnaires. – Monsieur le Ministre, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Parlementaires, je vais vous présenter les points d'attention qui sont indispensables pour que le processus d'humusation fonctionne correctement.

La première chose, il s'agit d'un cocompostage et l'on part avec du broyat, de déchets verts broyés. Le rapport carbone-azote de cette matière est capital pour assurer la circulation de l'air qui est indispensable puisque c'est un phénomène exothermique et cela produit de la chaleur. Les gaz ou les vapeurs doivent donc pouvoir circuler, de même que l'oxygène, puisque les micro-organismes travaillent en aérobiose. Pour avoir une bonne aérobiose, il faut forcément de l'air, donc une bonne circulation ; c'est capital.

Le deuxième point sur lequel j'attire votre attention, c'est qu'il faut absolument avoir une humidité suffisante. Le broyat au départ doit être imbibé, saturé d'eau, puis on doit s'assurer tout au long du phénomène d'avoir suffisamment d'humidité pour que les micro-organismes puissent travailler et continuer leur processus de travail de décomposition de la matière.

Il faut savoir qu'ici on est en présence de deux types de matière. C'est un genre de cocompostage puisque nous avons d'une part le broyat et d'autre part le corps à humuser.

Chacun, ici, et tous les animaux vivants, nous ne sommes pas constitués uniquement de cellules avec des minéraux, des protéines et des graisses, il y a également toute une série de vies très importantes, notamment dans notre système digestif. Ce microbiote doit absolument être en bonne activité pour faire son travail de décomposition du corps lors de cette phase.

Il faut surveiller la température puisque c'est un indicateur du bon fonctionnement. Tout se passe au niveau de micro-organismes. On ne va pas voir apparaître par exemple des mouches ou des insectes sur la biomasse, puisque tout se passe à l'intérieur. Ce sont des micro-organismes qui vont assurer cette décomposition. Ces micro-organismes, on ne les voit pas à l'œil nu.

Il est indispensable, lorsqu'on met en œuvre le processus, que la température monte au moins à 55 degrés pendant la première semaine et puis, tout le reste du processus, les 3 premiers mois, on doit rester au-dessus de 45 degrés pour assurer un bon fonctionnement. C'est capital.

Dans d'autres essais qui avaient été menés antérieurement, ce contrôle de l'humidité et des températures n'avait pas été assuré régulièrement.

On doit avoir du personnel formé parce que les matières organiques et les corps auxquels on va avoir affaire sont tous différents et il faut des personnes qui perçoivent le bon rapport et la masse critique qu'il faut avoir pour que cela fonctionne.

Un protocole précis a été mis au point de façon à suivre toutes les étapes et que ce soit un succès.

Les observations que nous avons réalisées lors de ces deux séries d'essais :

- pas d'insectes, pas de ver, on ne voit rien apparaître puisque la décomposition se fait au niveau de micro-organismes ;
- il n'y a pas d'odeur. Il n'y a rien d'attractif autour des buttes. Cela veut dire qu'il n'y a pas eu de charognards qui sont venus perturber, comme on aurait pu s'y attendre. On a eu d'ailleurs cette crainte, mais on n'a rien observé dans ce cadre ;
- autre point important, c'est que ce phénomène d'exothermique fonctionne aussi bien en été qu'en hiver. Dans mon expérience, j'ai fait du compostage, par exemple au Canada, à -30 degrés, cela fonctionne très bien. Cela veut dire que l'on n'a aucune crainte à avoir du refroidissement. Tout ce qu'il faut, c'est ce broyat dans un bon rapport carbone-azote au départ et respecter la structure et l'humidité.

M. le Président. – La parole est à M. Gandin.

M. Ezio Gandin, Représentant des pétitionnaires. – Ce qui nous a portés à déposer il y a quelques mois cette pétition, c'est tout d'abord la demande de nos membres et de nos sympathisants. Eux souhaiteraient un jour être humusés et ils se sont dit : pourquoi pas nos animaux de compagnie ? Puisqu'on les aime beaucoup, pourquoi n'en profiteraient-ils pas ?

Il y a aussi des demandes de vétérinaires. Certains sont convaincus, déjà pour eux, que l'humusation serait une bonne solution. Ils nous ont dit qu'ils seraient tout à fait preneurs pour parler aux personnes qui viennent leur remettre leurs animaux de l'humusation et d'introduire cette possibilité.

Il y a les bons résultats obtenus par Agra-Ost, qui ont été présentés et commentés juste avant.

Il y a aussi l'acceptabilité du processus. Certaines personnes nous avaient fait part de la difficulté qu'il y avait de mettre un corps dans une butte. Nous avons imaginé une structure qui va être placée autour, qui s'appelle le Chrysalium. Ce *slide* montre l'évolution. Là, c'est fait pour des humains, puisque c'est quelque chose qui nous a beaucoup occupés. On voit la butte et, en dessous, le Chrysalium qui est une structure qui ressemble un peu à un grand bac de compostage, qui contient la matière végétale et le corps. Il a certains avantages. Le plus évident est la question de la sécurisation par rapport aux charognards et autres même si, comme M. Luxen l'a montré, on n'a rien vu à ce

niveau-là. Cela peut aussi être une sécurisation par rapport aux os ou au corps qui est à l'intérieur. À côté de cela, il y a toute une série d'avantages à utiliser un tel confinement. Un Chrysalium permet aussi une économie en matières premières, donc l'eau, la biomasse, et même en surface. Ensuite, il est facile de déposer le corps à l'intérieur. Le Chrysalium amène beaucoup d'avantages.

Je vais reparler du contexte international. Dans les pays anglo-saxons, il y a quelques États aux États-Unis qui ont légalisé un compostage des corps. Aux États-Unis, cela peut s'appeler *natural organic reduction* ou *terramation*. Ils ont donné différents noms en fonction des entreprises qui se sont lancées dans ce marché. Jusqu'à il y a peu, c'était limité aux USA. Maintenant, les idées sont aussi au Canada, en Australie. Depuis peu, on a vu surgir en Grande-Bretagne une série d'informations dont, début de la semaine passée, un article qui indiquait que la légalisation du compostage humain serait probablement possible dès 2026.

Cet article était accompagné d'un autre qui faisait une estimation du prix de ce traitement du corps. Le prix qu'ils ont calculé dépasse les 5 000 euros ; cette solution est high-tech. Puisque les États-Unis ont développé, en tout cas ces entreprises, des solutions qui demandent une technologie pour enfermer le corps dans une enceinte fermée avec de la matière végétale, faire passer un gaz à l'intérieur, éventuellement la bouger, tout cela étant contrôlé par un ordinateur pour que le processus soit le plus rapide possible. Ainsi, la décomposition des chairs qui, dans nos conditions extérieures, prend trois mois, va prendre plutôt entre six et huit semaines dans leur cas.

J'en viens au contexte national. Je vais me focaliser sur deux pays ; d'abord, la Belgique. Un reportage très intéressant est sorti en automne 2024, *Compostez-moi*, qui donne une image d'un peu tout ce qui se fait dans le monde autour du compostage des corps humains.

Ce film, passé à la RTBF à l'automne passé, circule maintenant dans les salles de cinéma et les centres culturels. Il amène une nouvelle discussion autour de ce compostage pour humains et de l'humusation. En Belgique, c'est l'humusation qui a surtout été diffusée et qui est connue.

En Suisse – l'information est toute récente, elle date d'il y a une quinzaine de jours, et je suis allé en Suisse pendant quelques jours pour y assister – a eu lieu le lancement d'une étude nationale sur l'avenir du bâti funéraire et des cimetières. Dans cette grande étude, une partie est centrée sur l'examen expérimental des alternatives, comme l'aquamation, mais aussi, on l'a appris, l'humusation avec notre protocole. Cette annonce officielle a été faite le 5 juin devant un parterre de plus de 120 personnes, dont des autorités fédérales et cantonales. On attend, pour la rentrée, un communiqué de presse et des formulaires officiels qui permettront aux personnes en fin de vie de donner leur corps pour que ces essais de méthodes alternatives puissent être réalisés. Nous y avons une association sœur, qui s'appelle « Humusation Suisse », qui est impliquée dans ce processus.

Au niveau de la France, puisque nous avons aussi une association sœur en France, « Humusation France », nous avons été invités fin mai par la Ville de Metz à organiser notre deuxième colloque international sur l'humusation. Nous avons été reçus très chaleureusement. Ils ont mis à disposition une des grandes salles de l'hôtel de ville pendant tout le week-end. Le maire, M. Grosdidier, a ouvert le colloque et a confirmé, lors de son discours, que la Ville de Metz souhaitait créer un cimetière pour animaux de compagnie dans lequel un espace sera réservé pour l'humusation des animaux.

En attendant la concrétisation de ce projet en 2026, une enquête est ouverte auprès des citoyens pour récolter leurs avis et leurs idées sur ce cimetière pour animaux de compagnie ainsi que sur l'humusation de leur animal de compagnie et comment ils voient ce genre de chose.

Les choses bougent autour de nous. Toute l'expertise sur l'humusation est chez nous. Vous avez vu quelques personnes, il y en a d'autres qui sont parmi les spectateurs. La Wallonie va-t-elle rester au balcon ou va-t-elle devenir la région pilote pour l'humusation ?

Nous avons deux initiatives en cours.

Strictement au niveau de la coopérative, on prépare la création du premier « humusarium ». Ce terme a été déposé au niveau européen pour caractériser le lieu où l'on fera de l'humusation. On le prépare dans l'Ardenne belge, avec nos faibles moyens financiers, mais avec une grande volonté.

Un autre projet, beaucoup plus important, mené en collaboration avec sept partenaires ; nous l'avons déposé il y a une dizaine de jours. C'est un projet à la Fondation Helios, qui s'appelle CIMNAT, qui porte sur la création de lieux d'humusation pour les animaux de compagnie. Nous avons sept partenaires, dont une petite société wallonne, qui en est à l'initiative, un centre de recherche, une intercommunale, un réseau de vétérinaires et des services et laboratoires universitaires de l'Université de Liège.

Le projet CIMNAT, pour certains d'entre vous, n'est peut-être pas inconnu, puisqu'il a été, déjà sous une forme plus limitée, déposé lors d'un appel à projets de « Wallonia Go Circular », début 2023. Il avait été sélectionné par le SPW. Puis, l'auteur du projet l'a arrêté, car un autre service du SPW a signalé que l'objet de ce projet contrevenait à une directive européenne, dont le numéro est repris sur le *slide*, et qui indique que le corps d'un animal de compagnie décédé est considéré comme un déchet et doit être traité par incinération.

Le nouveau projet CIMNAT contient une proposition, réfléchie par cette société, après de longues discussions avec le SPW et des autorités européennes qui permet d'éviter ce conflit. Nous avons demandé un avis juridique à l'un de nos avocats concernant cette proposition. Je ne l'ai pas encore reçu ; j'espérais l'avoir avant l'audition, mais ce n'est pas le cas.

J'aimerais aussi signaler que le projet CIMNAT, avec ce qu'il veut faire – créer de l'humus et ne pas polluer les sols –, est tout à fait en accord avec les objectifs de la DPR au niveau des sols, de l'eau, de la nature et de la biodiversité. Cet amendement pour le sol va permettre d'augmenter également la biodiversité, particulièrement dans les zones qui ont été fortement dégradées.

Mon dernier *slide* concerne l'interpellation de nos responsables politiques.

Concernant l'objectif de faire de la Wallonie une région pilote pour l'humusation, mettons en avant cette gradation :

- un soutien moral ;
- un soutien et un accompagnement au niveau local, puisque les humusariums se créeront dans les communes. Un décret wallon, qui porte sur l'ouverture des cimetières pour animaux de compagnie, pourrait être une source d'inspiration pour ces humusariums ;
- une implication directe dans le lieu que nous souhaitons créer, pour faire ce que l'on n'a pas eu l'occasion de réaliser lors des essais avec Agra-Ost. Dans les animaux que nous recevrons, il y aura forcément des animaux qui auront été traités avec des médicaments lors de leur fin de vie, ce qui n'était pas le cas des porcs que nous avons humusés puisqu'ils étaient sains. On pourrait regarder s'il reste quelque chose dans le compost ou dans le sol de ces médicaments qui auraient été injectés aux animaux. Nous sommes assez rassurés. M. Luxen, qui est ici présent, a une longue expérience d'avoir composté différents types de molécules. La nature a bien fait les choses ; il y a des micro-organismes pour décomposer pratiquement toutes les molécules et tous les médicaments que l'on prend en fin de vie par exemple ;
- une adaptation de la législation régionale, de manière à créer un espace pour l'humusation ;
- la préparation d'une proposition de modification de la législation européenne par rapport au sort réservé aujourd'hui aux corps des animaux de compagnie, puisqu'ils sont assimilés à un déchet de classe 1 et doivent donc être incinérés.

D'autres propositions peuvent être mises en avant, par exemple des collaborations avec ce qui va se faire en Suisse. Je suis sûr que vous aurez aussi de très bonnes idées. Un tout grand merci pour votre attention et nous écouterons avec beaucoup d'intérêt vos commentaires et vos questions.

Échange de vues

M. le Président. – La parole est à M. Lefèbvre.

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Merci aux trois intervenants qui viennent de nous faire cette présentation très intéressante. J'ai quelques questions avant de faire quelques commentaires.

Tout d'abord, vous avez évoqué qu'il fallait une saturation en eau du broyat. Avez-vous mesuré ce que représente une saturation en eau ? Quelle serait la quantité d'eau nécessaire ?

Vous avez évoqué des microbiotes en bonne activité. Je ne suis pas du tout un scientifique et donc j'avoue avoir besoin de quelques éléments complémentaires sur le sujet. Surtout si les microbiotes ne sont pas en activité ou en bonne activité, que fait-on ?

Ma troisième question portait sur les températures : vous avez évoqué 55 degrés la première semaine et puis 45 degrés durant trois mois. Si la température n'est pas bonne, que fait-on ? Je ne sais pas si cela fera avancer le débat, mais ce sont des éléments d'information qui m'intéressent beaucoup.

Une de mes interrogations portait aussi sur notre capacité à reproduire ce procédé à grande échelle. En effet, si on légifère en la matière, il faudra imaginer la possibilité de reproduire ce procédé si les contraintes ne sont pas trop nombreuses pour sa réussite. Une étude de l'UCL donnait plutôt des résultats négatifs sur l'humusation. Avez-vous établi un suivi sanitaire qui nous permettrait d'éviter tout risque de zoonose dans une problématique de santé publique importante ?

Existe-t-il un cadre normatif international ou européen pour ce type de sépultures animales ? Vous avez évoqué une directive européenne qui oblige la crémation des animaux morts. Vous évoquez dans votre présentation avoir trouvé une solution pour éviter ce conflit. Je n'ai pas très bien compris : est-ce pour éviter de rentrer dans le cadre de cette directive européenne ? Pourriez-vous préciser les solutions que vous avez trouvées pour détourner cette directive ?

M. le Président. – Je me permets d'organiser les débats. Chaque député va vous poser des questions et le mieux est d'en prendre note. On fera une salve de réponses et ensuite une salve de commentaires.

La parole est à M. Lefèbvre.

M. Bruno Lefèbvre (PS). – J'en avais terminé avec mes demandes d'intervention. Comme vous n'aviez pas pris note, je réitère mes questions. De quelle quantité

s'agit-il concernant la saturation en eau ? Comment gérer les microbiotes qui ne sont pas en bonne activité ? Comment gérer les températures si elles ne sont pas correctes ? Ensuite, elles portaient sur la capacité de reproduire le procédé à grande échelle, le suivi sanitaire pour éviter la zoonose et le cadre normatif européen ou à tout le moins la solution que vous avez trouvée pour contourner cette directive européenne.

M. le Président. – La parole est à Mme Bluge.

Mme Valérie Bluge (MR). – On avait prévu de scinder l'intervention en deux : je commencerais et M. Chintinne suivrait pour poser quelques questions. Cela vous convient-il ?

M. le Président. – Très bien.

Mme Valérie Bluge (MR). – Merci beaucoup pour votre intervention et pour votre présentation. Je comprends le but de votre réflexion : c'est une manière de permettre à un animal de compagnie, qui nous a apporté beaucoup de joie, de poursuivre un cheminement en faisant fleurir des parterres de fleurs ou de cultiver à d'autres endroits. Il me semble que l'on peut utiliser le terreau à partir de cet animal de compagnie pour faire une bonne action.

Parmi les réflexions, une expérience a été menée par l'UCL par le passé qui dit que les carcasses mettent beaucoup plus de temps que prévu et produisent des composés tels que du savon imputrescible et de l'ammoniac. Disposez-vous de données qui confortent ou, au contraire, qui infirment cela ?

Concernant l'étude menée par Agra-Ost et le point particulier des charognards, d'après vos explications, ces observations ont été faites sur un seul endroit, à un moment donné et sur une courte période. Existe-t-il d'autres expériences ou d'autres observations concernant ces charognards qui viendraient occuper les endroits où les animaux sont en décomposition ?

Les avancées scientifiques, environnementales et éthiques que vous et Agra-Ost amenez peuvent-elles se conformer à l'avis 79 du Comité consultatif de bioéthique de Belgique du 8 novembre 2021 ? En effet, c'est très technique ; je me permets donc de citer la partie concernée de cet avis : « Cette technique ne répond pas aux attentes éthiques et environnementales. Ce mode de sépulture n'est pas techniquement praticable et son exécution entre en conflit avec divers aspects du cadre éthique. On ne peut pas retenir l'humusation en condition naturelle à titre de nouvelle forme de sépulture. » C'est une partie de la conclusion qui est tirée. Peut-on se conformer à cet avis ou vos recherches vont-elles à contresens ?

La Commission va devoir rendre des conclusions. Les dernières avancées scientifiques, malheureusement, présentent de nombreux inconvénients d'un point de vue environnemental, d'un point de vue éthique et, pour notre groupe, cela nous semble difficile à dépasser, même si l'on comprend l'intention louable et le bel objectif de l'humusation. Pour notre groupe libéral, c'est très compliqué de soutenir cela.

M. le Président. – La parole est à M. Chintinne.

M. Grégory Chintinne (MR). – Merci pour votre exposé qui a été relativement clair. Je vous avoue que je suis nouvellement député – enfin, cela fait tout de même un petit temps – et je découvre la thématique. Je m'interroge sur le fait que, étant dans la Commission des pouvoirs locaux, on parle donc de cimetières communaux. Dès lors, à ce stade, sauf erreur de ma part, il n'est pas possible d'installer des infrastructures qui iront à l'encontre de ce qui est permis à l'heure actuelle.

Au niveau des inhumations des animaux, des choses existent déjà et un texte a été voté l'an dernier, je pense, qui précise les conditions dans lesquelles un animal de compagnie peut être enterré dans un cimetière agréé.

L'ASBL Agra-Ost est partie prenante à la cause que vous défendez et du principe qui nous a été présenté. Pouvez-vous m'en dire un peu plus sur votre partenariat avec cette structure ? J'en ai terminé avec mes questions, parce que vous avez été excessivement clairs sur le sujet.

M. le Président. – La parole est à M. Liradelfo.

M. Julien Liradelfo (PTB). – Merci aux pétitionnaires. Félicitations pour avoir récolté autant de signatures. Je voulais aussi saluer la mobilisation puisqu'on voit qu'il y a du monde dans la salle et visiblement dans d'autres salles de commission, et aussi en ligne. C'est toujours bien de voir des gens qui se mobilisent pour une cause qu'ils défendent.

Cette démarche est encore trop peu connue du grand public. C'est vrai, on n'en parle pas souvent alors qu'elle soulève pourtant des questions essentielles. Cela s'inscrit dans une réflexion plus large de notre rapport à la mort, à la nature, mais aussi aux choix que nous avons comme citoyens, quant à la manière dont on souhaite quitter le monde. Et aussi ici, en l'occurrence, on parle d'animaux de compagnie.

La présentation était très claire, très intéressante. J'avais des questions par rapport à la protection du site, à sa surveillance. Vous avez parlé de surveillance des températures. J'avais une question sur les charognards à laquelle vous avez répondu. J'en viens au coût. Vous avez parlé des États-Unis où l'on arrive à des coûts élevés de l'ordre de 5 000 dollars ou 6 000 euros. Selon vous, ce processus pour les animaux de compagnie peut-il rester financièrement abordable ? Avez-vous déjà une estimation des coûts que cela représenterait ?

Sur la pollution des cimetières, on dit souvent que les processus actuels, classiques, dégagent énormément de pollution. Avez-vous des données précises sur les

pollutions que dégagent les processus classiques en Wallonie ? Vous avez expliqué qu'ici le processus que vous proposez permettrait d'atténuer à terme l'empreinte environnementale.

Enfin, sur le travail dans les cimetières, avez-vous déjà réfléchi à la manière dont l'humusation pourrait améliorer concrètement les conditions de travail des agents communaux impliqués dans les cimetières.

M. le Président. – La parole et à M. Bastin.

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Merci à chacun d'entre vous et, à travers vous, à l'ensemble des personnes qui ont signé la pétition ou qui sont présentes aujourd'hui. J'ai d'abord quelques questions techniques.

Vous avez évoqué une étude de l'UCL qui n'était pas concluante. Pourriez-vous, sans rentrer trop dans la technicité, puisque nous ne sommes pas des techniciens, nous dire pourquoi l'UCL a échoué là où vous avez réussi ? Comment est-ce de nature à nous rassurer par rapport à nos partenaires universitaires ?

Deuxième question, quel est le suivi nécessaire une fois que le processus a commencé et quel est le travail ? Cela rejoint un peu la question de mon collègue, M. Liradelfo. Dépose-t-on cela une fois sur une butte, puis on ne s'en occupe plus, on s'assure juste qu'elle n'a pas été vandalisée par un charognard ? Ou y a-t-il à avoir régulièrement un suivi presque scientifique pour s'assurer que les températures, les microbiotes, les différents éléments sont bien réunis et que l'on est bien dans les conditions pour avoir une humusation et pas une putréfaction ?

Troisièmement, avec votre présentation, je ne perçois pas spécifiquement l'objet principal de votre demande. Est-ce uniquement un projet pilote pour les petits animaux ou, selon vous, est-ce une étape pour d'abord faire les petits animaux, ensuite on en tire les conclusions, on essaie de l'étendre partout et puis on fait les gros animaux et, à terme, on voudrait bien également que ce soit pour les êtres humains ?

Ma collègue, Mme Bluge, a parlé de l'avis du comité bioéthique belge du 8 novembre 2021 qui avait remis un avis négatif sur l'humusation naturelle, mais avait remis un avis positif sur le compost dit à l'américaine, à savoir en ruche avec des alvéoles cylindriques où le corps est mélangé avec des substances végétales et où on le tournerait de temps en temps. Quel est votre avis par rapport à ce mécanisme d'humusation ?

Évidemment, il y a l'aspect des coûts pour s'assurer et voir si c'est onéreux. Là où c'est pratiqué dans les quelques pays où les quelques États, c'est toujours associé à des coûts particulièrement élevés et peu accessibles pour le commun des mortels.

M. le Président. – La parole est à M. Hazée.

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Nous remercions également les pétitionnaires pour leurs démarches aujourd'hui, mais également les démarches menées depuis plusieurs années par rapport à cet enjeu de l'humusation, pour l'initiative constante et, ici, l'initiative constructive reprise avec Agra-Ost, après l'échec de l'étude menée par l'UCL. J'ai aussi une pensée pour le Wallon pionnier, qui a été évoqué tout à l'heure, M. Busigny.

J'aurai quelques questions également sur votre exposé.

Pour bien comprendre certains éléments, notamment par rapport à l'enjeu de l'odeur et des charognards, et par rapport à l'enjeu de l'absorption de l'azote, sont-ce deux enjeux reproductibles sur une autre échelle territoriale, ailleurs en Wallonie ? Est-ce bien valable sur l'ensemble des années, c'est-à-dire quel que soit le moment auquel a lieu la première phase plus particulière telle que vous l'avez décrite ?

Vous avez évoqué des conditions de température de 55 degrés puis de 45 degrés. Pouvez-vous préciser techniquement comment on conduit à cette température et comment on la maintient pour que chacun ait une compréhension de cette mise en œuvre ?

Je ne vais pas reprendre plusieurs des questions posées, notamment celle du coût qui est importante, néanmoins une que M. Bastin évoquait et que je reprends parce qu'elle me paraît centrale, c'est l'échec de l'UCL. Vous l'avez évoqué dans l'intitulé de la pétition, je voudrais vous demander : à vos yeux, à partir de l'expérience nouvelle que vous avez pu conduire, quels sont les éléments d'explication de cet échec et les perspectives que je pense comprendre beaucoup plus positives qui sont présentées ici dans des conditions différentes ? C'est très important, puisqu'un certain nombre de débats politiques qui ont suivi ont été fondés sur cet élément. Cela mérite que l'on s'y attarde.

Troisièmement, d'autres ont évoqué l'avis 79 rendu par le comité de bioéthique. Je ne l'ai plus à l'esprit dans son détail, mais j'en ai la substance en tête. Pouvez-vous confirmer le souvenir que j'ai, à savoir qu'il se prononce uniquement pour l'humusation des êtres humains ? Je n'ai pas souvenir, en d'autres termes, que le comité de bioéthique soit même compétent pour les animaux. Cela m'apparaît être un élément important à éclaircir.

D'autre part, même dans une perspective plus large, si de nouveaux éléments scientifiques sont mis au jour, j'imagine que les autorités compétentes, en l'espèce la Région pour une large part des enjeux, peuvent réexaminer également les choses à la lumière de ces éléments nouveaux. C'est un élément qu'il me paraît important également d'éclaircir dans nos échanges.

Mon quatrième questionnement porte sur la situation actuelle. Vous avez évoqué les demandes des citoyens et

des vétérinaires. Avez-vous des éléments, notamment des éléments chiffrés – je peux comprendre que ce ne soit pas le cas, puisque j'élargis un peu le propos –, sur la destination des animaux de compagnie aujourd'hui ?

On a certes une ouverture dans le décret wallon, mais elle est extrêmement contingentée dans certaines circonstances : l'animal doit être décédé avant, il est question d'un caveau ou, de mémoire, d'une incinération ; une crémation, s'agissant d'êtres humains. Avez-vous des ordres de grandeur sur la destinée des animaux de compagnie morts en Wallonie ? Vont-ils en Wallonie ? Vont-ils ailleurs en Belgique ou vont-ils à l'étranger ? C'est un élément d'information sur ces enjeux.

Le MR a évoqué tout à l'heure le cadre législatif. Nous sommes au Parlement, donc nous faisons le cadre législatif. Bien sûr, il est un objet de discussion par nature. Le MR a aussi évoqué des inconvénients indépassables. J'espère que les éléments de fait peuvent être des éléments qui nourrissent légitimement la discussion et, le cas échéant, les points de vue des uns et des autres.

Enfin, j'évoque les obstacles éventuels. Avez-vous identifié les obstacles qui doivent être résolus pour mettre en œuvre votre proposition à l'égard de l'humusation d'animaux de compagnie ? J'écouterai la réponse qui sera donnée aux éléments de droit évoqués par un intervenant précédent.

M. le Président. – Il n'y a pas d'autre prise de parole de l'assemblée. J'espère que vous avez noté toutes les questions, parce qu'il y en a quelques-unes. Je cède la parole à nos trois orateurs pour répondre aux questions des députés.

La parole est à M. Gandin.

M. Ezio Gandin, Représentant des pétitionnaires. – Il y a beaucoup de questions techniques. J'inviterai quelques députés à venir à notre prochaine formation, cela leur permettra de se mettre à jour. Il sera difficile de répondre à l'ensemble des questions, mais il y en a trois qui me semblent essentielles et auxquelles Jérôme Gennen et Pierre Luxen vont répondre.

Tout d'abord, pourquoi les résultats des essais de l'UCL sont-ils si différents des nôtres ? Que s'est-il passé ? Il y a une bonne nouvelle dans le rapport d'Agra-Ost qui est sur la table et qui contient un peu plus de 100 pages. Un chapitre est consacré aux raisons de l'échec des résultats de l'UCL. Ils vont développer cela.

On reprendra aussi, puisque c'est revenu plusieurs fois, l'avis remis par le comité de bioéthique. Nous avons repris contact avec eux suite aux essais. Je vous ferai part de ce qui s'est passé.

Ensuite, on va répondre à la question des charognards qui est revenue plusieurs fois, puis à d'autres questions posées après. On va essayer de lever d'abord ces difficultés-là.

M. le Président. – La parole est à M. Gennen.

M. Jérôme Gennen, Représentant des pétitionnaires. – Je vais commencer par répondre à la question concernant l'étude de l'UCL. Tout d'abord, Mme Bluge nous a parlé des aspects sociaux. On tient à nos animaux de compagnie, mais d'autres facteurs entrent en compte.

Pendant toute votre vie, on vous dit de respecter l'environnement, de ne pas polluer l'eau, de ne pas polluer l'atmosphère, puis du jour au lendemain, vous ou votre animal de compagnie êtes morts et vous n'avez plus que deux options : soit on vous enterre et tout ce qui est enterré à une certaine profondeur ne reviendra plus à la surface, cela part vers la nappe phréatique ; soit on vous brûle et l'on consomme un combustible fossile pour vous brûler. On a bien installé des filtres sur ces incinérateurs, tôt ou tard, il faudra nettoyer les filtres, tous les polluants arrivent quelque part.

Je ne peux pas chiffrer toute cette pollution, parce que ce n'est pas mon rôle. Je dois juste montrer que le processus fonctionne.

L'étude de l'UCL, malheureusement, n'a pas marché, mais la recherche avance toujours par échec. Chaque expérience n'est pas toujours une réussite, mais ce n'est pas parce que la première expérimentation a raté que le processus ne marche pas. La Commission de bioéthique s'est basée sur ce premier rapport. Ils ont émis un avis défavorable, mais cela ne veut pas dire qu'ils doivent rester sur cette position éternellement si la recherche montre que le processus marche.

La biomasse est la raison pour laquelle la première série n'a pas marché. Ils ont utilisé une biomasse très grossière. Nous avons utilisé une biomasse qui vient des parcs à conteneurs, qui est composée de matière verte, de bois, de petits rameaux, de biomasses de toutes sortes dont la seule vocation est de retourner à la terre, de le composter et de l'utiliser comme fertilisant ou amendement en agriculture. On en produit des quantités énormes. Les centres de compostage Idelux, INTRADEL et autres en produisent des tonnes, des camions et des camions. On le valorise en agriculture. Je ne vais pas dire que la biomasse que l'on produit dans l'humusation sera valorisée de la même façon, mais il y en a tant que l'on veut. Le processus a démarré avec une biomasse à 60 % de teneur en humidité. La biomasse, si elle est trop grossière, n'accumule pas assez d'eau.

Ensuite, on a arrosé chaque semaine nos buttes parce que, au bout de quelques jours, elles étaient déjà à 70 degrés. Ensuite, après une ou deux semaines, on a vu que la température diminuait et l'on a commencé à

arroser. Du jour au lendemain, il y a eu un refroidissement de la butte au moment de l'arrosage et, 10 heures plus tard, la température revenait à un niveau plus élevé qu'auparavant, avant l'arrosage. Cela veut dire que l'arrosage est l'élément crucial pour maintenir une température élevée. Un processus d'humusation, ce n'est pas un processus où l'on met un corps dans une butte et l'on ne retourne qu'après trois ou quatre mois pour voir si cela a marché.

Pour répondre encore à une question de Mme Bluge, dans le rapport de M. Baret, on parle de la chair saponifiée, c'est ce qu'il faut à tout prix éviter. Si le processus s'arrête pour une raison ou une autre – la butte est enterrée, trop humide ou trop sèche –, à ce moment-là, il y a d'autres processus comme la putréfaction et la transformation de la chair en viande saponifiée, c'est là que l'on a du mal à redémarrer le processus. Il faut une certaine formation, ce n'est pas M. Tout-le-Monde qui peut commencer à faire de l'humusation. Il faut avoir une expertise en compostage. Il doit savoir comment bien choisir la biomasse. Il doit savoir que le suivi de la température et de l'humidité, ce sont des éléments cruciaux dans l'humusation. Je pense que j'ai déjà répondu à la plupart des questions concernant mes thématiques.

M. le Président. – La parole est à M. Luxen.

M. Pierre Luxen, Représentant des pétitionnaires. – Pour structurer la réponse, je crois que ce qui est capital, c'est le rapport carbone-azote. Or, dans les travaux de l'UCL, il n'était pas optimal dès le départ. Forcément, on n'a pas mis ce qu'il fallait au bon moment.

Deuxième grande critique des travaux, c'est que l'on n'a pas mis l'humidité suffisante. Je vous ai expliqué aussi que c'est un processus exothermique, donc il dégage de la chaleur qui sèche la masse, qui sèche la biomasse. Pour que cette biomasse continue à travailler, il lui faut l'humidité, donc il faut l'arroser régulièrement, ce qui n'a pas été fait.

Troisième anomalie : certains porcs ont été mis sur le sol. Or, il faut absolument mettre les corps sur au moins 30 centimètres de broyat. Pourquoi ? C'est comme si vous enveloppiez le corps d'une couverture chauffante qui est le broyat qui va démarrer le processus de compostage. S'il est sur le sol, cela ne peut pas bien aller et, s'il y a des jus, ils vont aller forcément dans le sol. Ce n'est pas le cas si vous avez un biofiltre.

Le broyat joue le rôle de biofiltre aussi bien pour les gaz que pour l'eau. C'est cela qui est capital. Pour avoir un bon rapport carbone-azote, il faut au minimum 20. Cela veut dire qu'il faut 20 fois plus de carbone que d'azote. Comment fait-on cela avec du broyat de déchets verts ? C'est tout simple, si vous avez du broyat qui a un rapport C sur N supérieur à 30 ou 35, c'est que vous avez broyé du bois et du bois composte, mais très lentement.

Faites des plaquettes et mettez-les dans une chaudière, ce n'est pas fait pour de l'humusation. Pour faire de l'humusation, il faut des branches et si vous êtes un peu forestier et observateur, plus vous utilisez des branches fines, plus le rapport cambium sur carbone est élevé, c'est-à-dire : la vie dans une branche c'est le cambium, la peau de l'arbre, tandis que l'intérieur devient des celluloses et des hémicelluloses, donc de la lignine. C'est dur et ce n'est pas cela qui composte.

Pour que cela fonctionne bien, le choix de la matière est capital au départ. Si l'on fait cela correctement, il n'y a pas de soucis. Du compost, j'en ai fait avec des matières de toutes les sortes. J'ai fait du compostage avec des matières acides, tout ce que vous pouvez imaginer. Quand on met les bons rapports carbone-azote ensemble avec de la structure, cela fonctionne.

Vous pouvez composter des silos qui font du 4,2 de pH, vous en sortez un compost qui fait 7 de pH. Les composts sont toujours basiques, c'est la nature qui travaille avec nous. Il faut tout mettre de notre côté pour que cela travaille bien. Les erreurs, c'est quand on ne connaît pas son métier et que l'on n'a pas suivi l'histoire, c'est tout. Je ne sais rien dire d'autre là-dessus, mais quand on fait cela correctement, cela fonctionne et très bien.

Peut-être encore une chose sur la durée. Il y a une première phase importante : après 100 jours, les chairs molles sont décomposées. On l'a observé, on a fait cela avec deux séries. Cela a duré pratiquement deux ans. Ce n'est donc pas un porc qui a été utilisé dans un coin une fois. Ce sont cinq porcs, deux fois à deux périodes différentes de l'année, une année extrêmement humide et une autre plus sèche. On a eu différentes conditions : aussi bien printemps, automne, été qu'hiver.

On a pu faire cela dans deux séries d'essais, même si la deuxième série a été perturbée par un phénomène extérieur à nous. Bref. Cette période nécessite bien entendu une surveillance. Ces buttes témoins ont été surveillées tous les jours. C'est une expérimentation, on veut savoir comment cela se passe.

Personnellement, j'ai fait le tour des buttes tous les jours pour voir si cela sentait, s'il n'y avait pas d'odeur tout simplement. C'est basique. On a également fait des mesures avec l'Université de Liège, parce que l'on ne sait pas toujours percevoir par son odorat, pour avoir des mesures plus précises et des mesures également nettement plus poussées sur les résidus que l'on peut avoir dans le compost, notamment la recherche de certaines protéines, comme la cadavérine, par exemple.

M. Gennen peut encore compléter ces propos. On a été très loin là-dedans pour voir si le phénomène était reproductible, durable et résilient.

Au niveau du prix, nous ne voulons pas faire de ce compostage naturel de l'humusation high-tech à 5 000 euros. Notre but est d'avoir quelque chose qui ne

va pas coûter plus cher que l'inhumation, avec l'avantage que le cercueil est récupérable. C'est tout à fait ridicule d'aller acheter un cercueil très cher pour finalement soit le brûler, soit l'enterrer quatre ou cinq jours après. C'est un non-sens. On peut franchement se passer de cette étape. Toute une série de démarches ont été mises en place, dans l'éthique, pour respecter le corps, par exemple avec un linceul pour qu'il puisse ainsi être déposé dans le Chrysalium et être humusé.

M. le Président. – La parole est à M. Gennen.

M. Jérôme Gennen, Représentant des pétitionnaires. – Je vais compléter avec les études sur les amines biogènes : putrescine, cadavérine, spermidine et compagnie. Ils sont produits lors de la décomposition de n'importe quelle matière organique. On a finalement trouvé un laboratoire qui travaille dans l'analyse des denrées alimentaires à l'Université de Liège, qui était le seul laboratoire capable de mesurer ces substances. On leur a amené des échantillons de sol et de biomasse. Malheureusement, la biomasse aurait demandé beaucoup trop de mise au point de leurs méthodes d'extraction. Toutefois, pour le sol, ils étaient d'accord de prendre du temps et d'optimiser les méthodes d'extraction de ces substances pour faire des analyses reproductibles et fiables.

Un étudiant a fait son travail de fin d'études sur l'optimisation de cette méthode. Ils ont pris du sol propre où ils ont injecté le produit : cadavérine, putrescine, spermidine et d'autres. Ils ont essayé d'extraire la quantité et ils ont donc mis au point des courbes d'étalonnage : telle mesure correspond à telle concentration. Ils connaissent la concentration de départ et ils peuvent faire des courbes de calibrage. On a essayé d'aller aussi loin que possible, mais, malheureusement, on ne trouve pas toujours des laboratoires qui savent faire toutes les analyses.

On a parlé tantôt des médicaments. Pour l'instant, notre objectif était juste de montrer que le processus marche. Quand vous allez dans un laboratoire, la première chose que l'on vous demande, c'est : que voulez-vous mesurer ou analyser ? Parce que vous pouvez analyser tout ce que vous voulez, il y a peut-être encore une substance à laquelle vous n'avez pas pensé. Les porcs étaient en bonne santé, ils n'avaient pas reçu de médicament auparavant. Là, on aurait pu faire des analyses, mais lesquelles ? Une fois que l'on aura des animaux qui viennent d'un vétérinaire, par exemple, on pourra vraiment faire des analyses ciblées sur les matières injectées ou les produits qui sont issus de la décomposition.

Pour l'instant, on sait que, par compostage, on peut détruire beaucoup, voire tous les produits que l'on a testés jusqu'à maintenant, et même des produits chimiques, des masquants d'odeur, des toilettes chimiques et tout. On arrive à dégrader beaucoup de matières chimiques par compostage. Je ne peux pas garantir que ce sera le cas pour tout, mais c'est à cela que sert la recherche.

M. le Président. – La parole est à M. Gandin.

M. Ezio Gandin, Représentant des pétitionnaires. – Peut-être un petit commentaire, même si l'on a déjà parlé de l'étude de l'UCL : quand on compare la signature que l'on a obtenue sur les courbes publiées par l'équipe du professeur Baret, on voit clairement que ces buttes n'ont jamais été arrosées.

Au bout de quelques semaines, la butte devient trop sèche, le processus s'arrête et que vous laissiez la butte pendant trois mois, six mois ou neuf mois, quand vous l'ouvrez, vous retrouvez un corps qui est à moitié décomposé parce qu'il n'a pas été suffisamment longtemps à haute température. C'est vraiment le critère. La comparaison de nos courbes – la série 1, la série 2 qui est effectuée avec une biomasse de moins bonne qualité et celle de l'UCL – nous permet de dire qu'il faut rester au-dessus de 45 degrés pendant toute la phase 1 pour garantir l'absence de chair et la décomposition totale.

Entre 35 et 40 degrés, on pourrait retrouver quelques petits morceaux de chair, surtout dans les endroits importants. Pour un porc, c'est le jambon qui se décompose le plus lentement, par exemple, alors que tout le reste se décompose très vite. En dessous de 30 degrés en moyenne, comme c'était le cas à l'UCL, vous retrouvez des morceaux entiers putréfiés ou saponifiés. Il n'y a pas d'autres choses.

Concernant la question sur les charognards, dans notre cas, comme Pierre Luxen l'a indiqué, on a eu des buttes en phase 1 entre fin mars et mi-décembre – on a couvert plusieurs saisons. Dans les Ardennes, il y a énormément de charognards différents qui n'existent pas ici à Namur, des oiseaux entre autres, et il n'y a eu aucune attaque des buttes. Sur le terrain, on avait des chiens de chasse et ils n'ont jamais été voir tout près des buttes. Visiblement, cela n'attire pas du tout les charognards potentiels.

D'autres expériences ont été faites antérieurement, par Francis Busigny et par des personnes présentes ici, sur des moutons entre autres. On n'a jamais vu d'attaques de buttes, où que ce soit en Wallonie, y compris sur celle d'un cheval qu'un agriculteur a humusé il y a quelques années. On peut être rassuré. Néanmoins, le Chrysalium donne une solution esthétique qui peut rassurer par la cage autour de cette butte.

Je reviendrai aussi sur le comité de bioéthique qui a émis un avis défavorable pour l'humusation telle que nous la préconisons, parce que son seul document de référence était le rapport de l'UCL et la seule personne qu'ils avaient consultée était le professeur Baret, qui n'a pu donner que des éléments de son rapport. Sur base de ce rapport, j'aurais émis le même avis. Agra-Ost,

comme centre de recherche, les a recontactés – puisque en tant qu'individu je ne peux pas le faire – pour avoir leur avis. Cela ne fait pas partie de leur procédure, mais ils nous ont envoyé une belle réponse que je pourrai vous faire suivre. Ils nous invitent à faire suivre ce courrier aux personnes intéressées pour bien préciser quelles sont leurs prérogatives. Il est clair, comme quelqu'un l'a signalé, que cela concernait uniquement les humains et pas les animaux de compagnie.

Concernant les coûts, aujourd'hui, on n'est pas capable de vous faire un *business plan* et de vous donner un chiffre. Notre engagement, aujourd'hui, pour les animaux de compagnie, c'est que le coût ne sera pas supérieur au coût de la crémation. On a été voir différents vétérinaires qui nous ont donné leurs prix puisque les filières qu'ils ont ne sont pas toutes les mêmes. Pour vous donner une idée, une crémation individuelle pour un animal peut aller d'une petite centaine d'euros à 500 ou 600 euros selon qu'il s'agisse d'un cobaye ou d'un gros chien.

Ces coûts pourront être appliqués pour une humusation avec une butte où les gens pourront venir se recueillir pendant six mois à un an et ensuite disposer, pour autant que la réglementation le permette, d'une partie de ce compost. Une autre partie serait valorisée suivant ce que la législation autorisera. Cela concerne les animaux.

Pour les personnes, il est clair qu'aujourd'hui on sait encore moins évaluer, mais ce ne sera certainement pas 5 000 ou 6 000 euros puisque notre procédé a justement besoin de très peu d'infrastructures. Si vous regardez ce qui est développé aux États-Unis, rien que de construire le bâtiment, c'est l'équivalent d'un crématorium. Les investissements et les appels qu'ils ont lancés s'élèvent à 6 millions ou 7 millions de dollars. Il faut construire le bâtiment, puis vous ne commencez à le rentabiliser qu'après, avec la circulation des personnes défuntes.

Dans notre cas, on est plutôt, au grand maximum, à quelques centaines, un millier d'euros. On a au minimum 10 fois moins d'investissements au départ. Il n'y a pas photo, on n'aura pas une somme pareille à dépenser.

Ce qui est plus important chez nous, c'est la main-d'œuvre. On va avoir plus de main-d'œuvre que dans le système high-tech, où c'est un ordinateur qui surveille tout. Néanmoins, les calculs montrent que l'on sera au minimum trois fois moins cher que ce que les États-Unis font, peut-être même quatre fois si l'on gère bien les choses.

Concernant une question sur la pollution des cimetières, nous avons ici en face, un peu plus loin, M. Deflorenne. On a eu l'occasion de se rencontrer une ou deux fois. C'est un spécialiste qui connaît très bien la pollution des cimetières. Il en a parlé dans plusieurs de ses interviews. Il est clair que cette pollution est là et vous devrez la gérer. On sait qu'elle s'est fortement accentuée ces dernières années du fait des pratiques funéraires appliquées entre les années 1980 et 2000. Ces années ont en effet connu une utilisation massive de systèmes tout à fait étanches, de systèmes utilisant des gaines en plastique et compagnie, ce qui fait que les corps ne se décomposent pas. Cela engendre d'énormes préoccupations au niveau du personnel qui procède aux exhumations. Là, M. Deflorenne a produit un travail remarquable au niveau de la sensibilisation du personnel et des autorités, de manière à ce que ce personnel ait la bonne manière de travailler et ne soit pas pollué par ce qu'il découvre quand il ouvre les tombes.

Des deux cas, au niveau de la pollution des cimetières et du travail du personnel, l'humusation et la création d'humusariums résoudraient le problème, en tout cas pour les défunts ou les corps concernés.

On a montré qu'il n'y avait pas de pollution si les corps étaient sains. Il faudra montrer ce qu'il adviendra de la pollution si les corps sont saturés en médicaments. Néanmoins, nos connaissances indiquent que l'on devrait très fortement réduire la pollution si elle devait exister. Ensuite, au niveau du travail du personnel, il faut savoir que nous avons beaucoup de demandes de personnes qui souhaitent devenir ce que l'on appelle un « humusateur ». Il s'agit de l'équivalent des fossoyeurs, mais pour un humusarium. Là, il y a autant de femmes que d'hommes. C'est un métier qui, aujourd'hui, peut attirer autant que celui des fossoyeurs peut rebuter.

M. Hazée a posé une question concernant les obstacles à lever. J'aurais bien aimé avoir l'étude juridique en main, puisque les quelques informations que l'on m'a transmises montraient qu'il y avait des pistes de contournement de la réglementation européenne, en premier lieu. Puis, tout dernièrement, il y a eu une réglementation européenne qui ne semble pas avoir été appliquée et reprise ici en Wallonie, c'est, à côté de la législation générale de 2011 – mais qui avait des antécédents –, une directive qui indique que, pour les animaux avec lesquels il y a une charge émotionnelle – tous les animaux de compagnie –, il pourrait y avoir d'autres manières de pratiquer que l'incinération ; c'est laissé à l'appréciation des régions ou des pays. Il semblerait – mais je n'ai pas le document qui me confirme cela – que vous auriez peut-être la capacité d'introduire, par exemple, l'humusation comme méthode possible pour les animaux avec lesquels il y a eu une charge émotionnelle. C'est une chose.

Il y a un deuxième élément : la société ou la petite entreprise qui s'appelle Resiact nous a proposé de ne pas rentrer en conflit avec la législation européenne, mais je vais attendre une confirmation par rapport à l'avis juridique sur la proposition qu'ils nous ont faite et qui nous semble tout à fait possible. Dès que j'aurai les informations, je les transmettrai à tous les partis qui sont ici présents et qui ont posé un certain nombre de questions.

Il y avait une question de M. Bastin sur les petits animaux avant les gros animaux et peut-être avant les humains. C'est clair pour nous. On évitera peut-être les gros animaux parce que ce sont de grosses infrastructures ; il faut que ce soit fait directement par les éleveurs. C'est ce qui est pratiqué depuis les années 2010 au niveau de l'État d'Ontario au Canada. Il y a de très très beaux documents qui décrivent aux éleveurs comment composter leur animal – cela va de la poule jusqu'au bœuf – de manière à ne pas transporter des animaux contaminés d'une ferme à l'autre et de transmettre la maladie. Cela existe, c'est bien pour les agriculteurs, mais cela demande des infrastructures. S'il faut déplacer des animaux qui pèsent 600 à 700 kilos, cela n'a pas de sens. Par contre, pour les animaux de compagnie et pour les humains, cela a tout à fait son sens.

Il y a peut-être une dernière chose, puisqu'on est quand même aux pouvoirs locaux et l'on peut parler d'humains. En Suisse, l'humusation est dirigée par une directrice de pompes funèbres. Il y a dès lors une réflexion sur comment les pompes funèbres peuvent s'intégrer aussi dans la préparation du corps, parce que les pompes funèbres vont agir comme pour une inhumation d'humain. Comment fait-on ?

Des réflexions importantes sont menées et l'on espère faire une vidéo, dans le courant de cette année, qui pourra montrer aux pompes funèbres comment elles peuvent agir pour amener un corps, non pas au cimetière ou au crématorium, mais dans un humusarium, et ce, dans les meilleures conditions.

M. le Président. – Y a-t-il encore des questions ou des commentaires dans l'assemblée ? Non.

La parole est à M. le Ministre Desquesnes.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Je suis là aujourd'hui pour écouter les débats des parlementaires. Je vais juste relever que, en ce qui concerne la situation des animaux et des cadavres d'animaux, c'est une question qui relève des compétences de l'Environnement et pas des Pouvoirs locaux. C'est un élément de cadrage. En la matière, il existe une réglementation et un arrêté du Gouvernement wallon qui prévoit que, pour les animaux de compagnie, pour autant qu'ils ne soient pas à risque – il y a une série de conditions qui définissent ce qu'est un animal de compagnie qui pourrait présenter un risque –, ces animaux peuvent faire l'objet d'une inhumation dans la propriété du détenteur de l'animal. C'est autorisé.

Je prends ici ma casquette de ministre en charge des Pouvoirs locaux : souvent, les règlements de police définissent à quelles conditions. Dans la Commune de Marchin, il faut que l'animal ne fasse pas plus de 10 kilos et que l'enfouissement soit à plus de 50 centimètres. Ce sont des éléments que les communes peuvent compléter, au-delà de la réglementation environnementale. Il existe donc bien aujourd'hui, pour les animaux de compagnie, des processus spécifiques, dont celui de l'enfouissement. Cela peut aussi être l'incinération ou encore les cimetières à animaux.

Je voudrais profiter de l'occasion, puisque j'interviens à travers cette précision, pour remercier les pétitionnaires, parce que la réflexion aujourd'hui sur un usage plus durable de nos modes d'inhumation est un débat sur lequel on doit être attentif. Il y a des pratiques d'avant qui sont aujourd'hui heureusement interdites et qui améliorent déjà la situation, mais les choses doivent se faire progressivement. On voit aussi que ce sont des sujets délicats, qui nécessitent une certaine maîtrise.

Le débat était intéressant en termes d'éclairage sur les évolutions possibles.

Toutefois, on voit aussi les limites et les contraintes qui sont liées à la technicité de ce genre d'actes.

M. le Président. – La parole est à Mme Bluge.

Mme Valérie Bluge (MR). – Je voulais vous remercier pour toutes les réponses que vous avez apportées à mes nombreuses questions. Il était vraiment intéressant – je ne suis pas du tout une spécialiste – de vous entendre apporter des clarifications. L'objet de ma première intervention était bien là : dans la littérature scientifique, il y a des sources qui vont à l'inverse des vôtres. Où en est-on dans l'état de l'art en la matière ?

Comme je le disais déjà d'entrée de jeu dans la première intervention, nous sommes à un moment où les sources se contredisent. Il convient d'aller plus loin dans le processus de recherche pour avoir un système où l'on peut s'assurer de la réplicabilité complète du dispositif. Cela a été fait sur deux buttes différentes, à deux périodes différentes. Cela se passe-t-il de la même manière dans un milieu urbain et dans un milieu rural ? Cela se passe-t-il de la même manière dans les champs que dans une forêt ? Ou dans un cimetière ?

Nous sommes face à un ensemble d'éléments à circonscrire et à préciser, d'où l'intérêt de continuer la recherche. Pour nous, à ce stade, il est prématuré de soutenir ce type de démarche. Il convient plutôt de dire : on doit avoir d'autres sources scientifiques.

Enfin, un élément de réflexion par rapport à la remarque du ministre Desquesnes qui met en avant que cela relève plutôt de la matière de l'environnement : on entend que cela pourrait également se faire dans les cimetières. Or, si j'entends bien les explications très claires que vous avez livrées, on doit surveiller la température ou encore aérer la butte. Je ne sais pas précisément, mais cela m'intéresserait d'aller voir, de loin – parce que je vous avoue que mon cœur se soulèverait probablement –, quels gestes techniques sont associés. Ces gestes techniques nécessiteraient probablement une formation du personnel plus ou moins

approfondie. Qui prendrait en charge ce coût de formation ? Est-ce aux pouvoirs locaux et aux communes de supporter ce type de charges ?

Ce sont des questions qui restent en suspens et auxquelles je ne trouve pas de réponse à ce stade.

Je vous remercie pour cette présentation ainsi que tous les pétitionnaires qui ont permis de vous entendre aujourd'hui. Ce n'est pas un sujet couramment discuté au sein d'un parlement.

M. le Président. – La parole est à M. Hazée.

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Concernant la compétence de la Commission – un point que nous avons eu l'occasion d'évoquer en Conférence des présidents –, sans trahir aucun secret, il est question d'enjeux d'environnement. Le ministre a bien défini dans quel cadre. Il y a également des enjeux d'aménagement du territoire, puisque la demande de la pétition porte sur des lieux d'humusation. À côté de cela, certaines questions concernent les pouvoirs locaux à partir du moment où il s'agit de l'humusation ou des funérailles plus largement d'êtres humains.

Je remercie le ministre pour ses précisions, cela permet de flécher une des questions que j'avais posées sans trop savoir si vous pourriez répondre : où vont aujourd'hui les animaux de compagnie ? Ce sera l'occasion, peut-être par voie de question écrite, d'en savoir plus sur les ordres de grandeur de cette destination.

En même temps, votre réponse montre aussi que des questions se posent sur l'enjeu des médicaments : que deviennent les corps qui seraient non sains, à partir de médicaments, notamment en fin de vie ? C'est le cas de figure qui a été évoqué. Se pose aussi, même si c'est à une échelle plus micro, la question concernant les cadavres que l'on enterrerait dans un jardin, puisque les conséquences environnementales dont on se préoccuperait dans un cas devraient aussi être appréhendées dans l'autre cas. Je fais ici un constat sans avoir une quelconque critique à l'égard de ces différentes possibilités légales.

Vous nous avez invités à regarder le dossier pour des informations plus complètes. Ne serait-il pas mieux de le remettre à la Commission de telle sorte qu'il soit à la disposition du Parlement ? Je parle du dossier de vos études, notamment par rapport aux éléments techniques relatifs aux résultats. Au bout du compte, ce serait alors une volonté politique que de voir les suites à donner. Ce sera le travail sur les recommandations d'ici 15 jours, Monsieur le Président.

M. le Président. – La parole est à M. Gandin.

M. Ezio Gandin, Représentant des pétitionnaires. – Nous avons le rapport que l'on pourra transmettre ; il rassemble les informations. C'est un rapport scientifique, ce n'est pas écrit pour le grand public, mais il y aura probablement un article. J'ai écrit un article « plus » grand public, mais qui ne reprend qu'une partie des résultats. Il y a un deuxième article qui devrait suivre, d'une personne ici présente, qui est ingénieur agronome avec une longue expertise. Ce rapport pourra vous être communiqué.

Il y a aussi une remarque par rapport aux questions qui viennent d'être posées. Jérôme Gennen a parlé du travail qui a été fait à l'Université de Liège à notre demande pour détecter les amines biogènes. Un article scientifique est en rédaction pour le moment. Il sera particulièrement intéressant parce qu'il permettra de mesurer la pollution des animaux que l'on a enfouis dans le sol et qui se décomposent.

Aujourd'hui, on peut retrouver les médicaments ou autre, mais si l'animal est sain, que se passe-t-il sous terre ? Ce n'est pas évident. Or, pour connaître la teneur en cadavérine, putrescine dans le sol, aujourd'hui, il n'y a pas de méthode reprise dans la littérature ; elle le sera d'ici peu. Cela permettra de quantifier comment un corps se décompose quand il est mis profond dans le sol – plus profond vous allez le mettre, au plus mal il va se décomposer, parce qu'il n'y a pas ce qu'il faut – et de le comparer avec un animal qui serait enfoui dans une butte au-dessus du sol où les choses vont beaucoup mieux se passer. Cela permettra de quantifier ce point-là.

M. le Président. – La parole est à M. Chintinne.

M. Grégory Chintinne (MR). – Je remercie les différents intervenants. Je vous avoue que j'ai appris beaucoup aujourd'hui. Quand on apprend sur des choses, on a envie de creuser un peu plus loin. Vous avez parlé d'un rapport d'activité dans lequel se trouvait ce test. Peut-on trouver cela quelque part ?

M. le Président. – La parole est à M. Gandin.

M. Ezio Gandin, Représentant des pétitionnaires. – Le rapport n'est pas publié. Il a été remis à certains d'entre vous. J'avais envoyé un courrier à tous les partis en invitant ceux qui étaient intéressés à nous contacter de manière à ce que l'on fasse un débriefing puisque, en 20 minutes, on ne pouvait pas présenter tout ce qu'il y a derrière les études et l'historique. Quelques députés ont déjà le document, mais on va l'envoyer de manière à ce qu'il puisse être réparti chez tout le monde.

Nous savons que vous allez avoir une autre commission où vous prendrez des recommandations. Nous sommes à votre disposition pour répondre à toutes les questions. Sur le premier *slide*, vous avez mes coordonnées et, si je ne sais pas répondre, j'enverrai vers mes collègues qui seront capables d'apporter des réponses.

M. le Président. – La parole est à Mme Bluge.

Mme Valérie Bluge (MR). – Pour être clair, ce ne sont pas des recommandations, mais des conclusions de la part de cette commission par rapport à cette pétition.

M. le Président. – N'hésitez pas à communiquer au secrétariat de la Commission les différents documents. Ils seront présents sur la plateforme parlementaire.

Merci Messieurs Gandin, Gennen et Luxen pour votre présentation, très technique par moment, mais qui aura été très intéressante pour notre Commission, et merci aux membres pour leurs questions pertinentes.

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES *(Suite)*

Question orale de M. Vincent Crampont à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'impact des limitations de vitesse sur la vie des Wallonnes et des Wallons »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Crampont à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'impact des limitations de vitesse sur la vie des Wallonnes et des Wallons ».

La parole est à M. Crampont pour poser sa question.

M. Vincent Crampont (PS). – Monsieur le Ministre, les trois principales causes des accidents de la route sont, dans l'ordre, la vitesse, la conduite sous influence et la distraction.

Depuis quelques semaines, à la faveur d'une communication du Gouvernement flamand, l'idée d'une réduction de la vitesse à 100 kilomètres par heure sur les autoroutes a refait surface. S'agissant d'une compétence fédérale, mais qui a un impact direct sur la Wallonie, le cas échéant, il y aura une concertation. Dans ce cadre, quelle est la position du Gouvernement sur le passage de 100 kilomètres par heure au lieu de 120 kilomètres par heure sur les autoroutes ?

En termes de sécurité routière, disposez-vous de projections permettant d'évaluer l'impact d'une telle mesure que ce soit en nombre de blessés, de décès ou d'accidents ?

Dans le même ordre d'idées, de nombreux départements français ont fait passer la limitation de 90 à 80 sur les départementales. Avez-vous eu un retour d'expérience de la part de nos voisins ? A-t-on constaté une diminution du nombre d'accidents et/ou de victimes dans les départements qui ont posé ce choix ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Desquesnes.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, effectivement l'un des trois *killers* sur nos routes, ce sont les excès de vitesse. Vous le savez, les États généraux de la sécurité routière sont en cours et amèneront sans nul doute diverses propositions à cet égard.

Dans l'attente des propositions qui seront formulées et comme je l'ai précisé lors de la séance plénière du 28 mai dernier, en réponse à la question urgente de M. Daye sur la proposition de la ministre flamande de l'Environnement d'abaisser la vitesse à 100 kilomètres par heure sur les autoroutes, ma priorité actuelle est le respect des limitations de vitesse autorisées. Le travail avec le parquet et la police est en cours pour faire en sorte que les limitations de vitesse soient contrôlées sur base de la vitesse réelle, sans mécanisme de tolérance.

Enfin, je compte concrétiser le projet initié par ma prédécesseuse, Mme De Bue, de mettre en place des vitesses dynamiques sur nos routes.

De manière générale, pour être efficace, une mesure doit s'inscrire dans une approche cohérente et globale, qui combine communication, sensibilisation et contrôles ciblés. La crédibilité d'une limitation de vitesse dépend fortement de sa lisibilité, de son acceptabilité et de la perception de son utilité par les conducteurs.

Concernant l'impact d'une réduction de la vitesse, les études montrent qu'une diminution effective de la vitesse moyenne de 10 kilomètres par heure peut entraîner une baisse d'au moins 15 % des accidents corporels et de 30 % des accidents mortels. Cela s'explique par le fait que la vitesse est non seulement un facteur déclencheur d'accident, mais aussi un facteur aggravant de leurs conséquences.

Une réduction de la vitesse nécessite toutefois une réflexion approfondie, une adaptation de l'infrastructure pour assurer la cohérence entre l'environnement routier et la vitesse autorisée, ainsi qu'un accompagnement clair des usagers.

Quant à la fixation de la vitesse maximale sur autoroute, elle nécessite une décision fédérale après concertation des autorités régionales.

M. le Président. – La parole est à M. Crampont.

M. Vincent Crampont (PS). – Merci, Monsieur le Ministre, pour cette réponse complète.

Selon les enquêtes du SPF Mobilité, la diminution de la vitesse aurait un impact très limité sur les temps de trajet. Pour parcourir 30 kilomètres à une vitesse de 120 kilomètres par heure, cela prend 15 minutes, contre 18 minutes à 100 kilomètres par heure. C'est vrai que

l'on perd très peu de temps en diminuant la vitesse. Cela porte à réflexion quand on sait que tous les avantages que pourrait apporter cette mesure et singulièrement sur la sécurité routière, vous venez de le dire vous-même en diminuant de 10 kilomètres par heure, on pourrait diminuer de 30 % les accidents graves sur nos autoroutes. C'est une réflexion qu'il faut avoir et elle doit être concertée avec vos homologues du Fédéral.

Question orale de M. Vincent Crampont à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'absence de cohérence dans les convocations pour effectuer le contrôle technique de véhicule »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Crampont à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'absence de cohérence dans les convocations pour effectuer le contrôle technique de véhicule ».

La parole est à M. Crampont pour poser sa question.

M. Vincent Crampont (PS). – Monsieur le Ministre, dans le cadre du contrôle technique annuel, certaines personnes reçoivent des convocations tandis que d'autres ne reçoivent pas d'invitation à se présenter aux stations d'inspection automobile.

Pouvez-vous m'éclairer sur les critères qui déterminent cette différence et sur les mesures prises pour garantir une équité dans le processus ?

Il est important de souligner que le retard dans la convocation entraîne non seulement des coûts supplémentaires pour les automobilistes, mais aussi des risques pour la sécurité routière.

En effet, certains conducteurs circulent actuellement sans avoir effectué leur contrôle technique, faute de convocation, ce qui peut aggraver la situation en cas de contrôle ou d'accident.

Il est donc crucial de trouver une solution pour réduire ces retards et garantir que tous les véhicules soient en conformité afin d'éviter des coûts imprévus et, surtout, afin de renforcer la sécurité routière sur nos routes.

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Desquesnes.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, le Gouvernement a des objectifs ambitieux en matière de sécurité routière, mais veille également à la qualité du service public auquel chaque citoyen wallon et chaque citoyenne wallonne peut prétendre. Un envoi efficient des rappels d'échéance du contrôle technique, qu'ils soient papiers ou dématérialisés, est donc essentiel.

Comme indiqué, il y a quelques mois, dans cette Commission, les données des convocations proviennent directement de la Banque-carrefour des véhicules, et des manquements en son chef ont été identifiés par la Cour des comptes.

J'ai dès lors sollicité la tenue d'une session du comité de coordination de la Banque-carrefour des véhicules et porté ce point à l'agenda de la prochaine CIM, qui se tiendra ce 7 juillet. Même si l'on constate que les organismes de contrôle technique ont demandé et obtenu l'accès à des données au sein de la Banque-carrefour des véhicules en vue d'établir par eux-mêmes les convocations, la qualité et la disponibilité des données de la Banque-carrefour constituent un point d'attention.

Il a en effet été identifié que plus ou moins 10 % des véhicules qui sont à convoquer ou qui sont à rappeler manquent actuellement dans les listings reçus du SPF Mobilité. Je suis particulièrement attentif à ce dossier et l'ai fait inscrire à la CIM de ce 7 juillet.

M. le Président. – La parole est à M. Crampont.

M. Vincent Crampont (PS). – Merci, Monsieur le Ministre, pour vos éléments de réponse. Au-delà du fait de loger tout le monde à la même enseigne – puisqu'il y a d'abord une pénalité financière quand on se présente hors délai au niveau du contrôle technique –, il y a ce gros problème de la sécurité routière. Il faut donc absolument faire en sorte que tout le monde puisse être convoqué en temps et en heure pour passer le contrôle technique.

(M. Crampont, doyen d'âge, reprend place au fauteuil présidentiel)

Question orale de M. Maxime Daye à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la pénurie de moniteurs d'auto-école »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Daye à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la pénurie de moniteurs d'auto-école ».

La parole est à M. Daye pour poser sa question.

M. Maxime Daye (MR). – Monsieur le Ministre, bien que la mobilité douce ait le vent en poupe, la voiture reste le moyen de transport le plus adapté aux besoins de nombreux citoyens. L'obtention du permis de conduire reste donc l'une des priorités de beaucoup de jeunes citoyens. Leurs envies sont cependant régulièrement freinées par un manque de moniteurs d'auto-école. Le secteur déplore, dans la presse, un manque de candidats et assure que lorsqu'un profil se présente sur le marché, il est immédiatement embauché.

La raison principale évoquée par les directeurs d'auto-école pour expliquer cette pénurie de moniteurs est la difficulté d'accès au brevet permettant de donner des cours de conduite. Les candidats doivent en effet passer un examen mécanique très poussé avant de se pencher sur un examen théorique du Code de la route. Pour le peu de candidats qui parviennent à réussir ces épreuves, le parcours du combattant s'annonce encore long : un examen oral, un stage de 300 heures et un examen final sont encore nécessaires avant l'obtention du fameux brevet.

Résultat de cette pénurie : les compagnies d'auto-école manquent cruellement de moniteurs, ce qui pénalise les apprentis conducteurs qui doivent parfois attendre 4 à 5 mois avant de pouvoir suivre leur premier cours. Ne serait-il pas envisageable de multiplier le nombre de sessions d'examen du brevet au cours de l'année, ou d'envisager d'autres modalités permettant de réduire le délai entre l'entrée en formation et la prise de fonction en tant que formateur ?

Autrement dit, dispose-t-on de marges organisationnelles permettant d'optimiser le calendrier, ou cette durée d'un an constitue-t-elle une contrainte incompressible liée à des exigences pédagogiques ou administratives précises ?

Des contacts ont-ils été pris avec votre collègue, le ministre de l'Emploi, M. Jeholet, pour proposer des formations de moniteur d'auto-école aux demandeurs d'emploi via, par exemple, le FOREm ? D'autres solutions sont-elles sur la table pour aider le secteur ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Desquesnes.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, comme vous le savez, le Gouvernement a fait le choix de poursuivre des objectifs ambitieux en matière de sécurité routière en mettant l'accent sur le changement durable des comportements sur nos routes, notamment en vue de diminuer le nombre de décès et de blessés.

Dans ce contexte, la formation des moniteurs d'auto-école, en particulier durant leur stage, est cruciale afin qu'ils puissent être à même de dispenser, par la suite, une formation de qualité aux apprenants. Ils suivent une formation initiale et réussissent des examens leur permettant d'être agréés. Cette formation est identique pour tous les candidats examinateurs en Wallonie afin de garantir que les candidats au permis de conduire soient traités de manière équivalente et en toute équité, quel que soit l'endroit où ils passent leur examen.

Actuellement, trois sessions d'examens écrits et oraux comprenant plusieurs dates, ainsi que cinq sessions de leçons modèles sont organisées par an par l'administration. Ces sessions sont fortement sollicitées non seulement par les candidats wallons, mais également par de nombreux candidats provenant de la Région de Bruxelles-Capitale. En effet, cette dernière n'organise pas ou plus d'examens pour devenir instructeur breveté, accentuant dès lors significativement la surcharge des sessions organisées par l'administration régionale.

Par ailleurs, le jury d'examen, chargé de la préparation, de l'interrogation et de la correction des examens des candidats, fonctionne avec un nombre de membres limité, ce qui impacte le nombre de sessions d'examen qu'il est possible d'organiser sur une année. Bien que des appels à candidatures aient été lancés pour renforcer les effectifs, un besoin de recruter davantage de membres subsiste, en particulier pour les examens en langue allemande.

Compte tenu de ces éléments, auxquels s'ajoutent certains freins en matière de ressources humaines et logistiques, je souhaite, d'une part, interpeller les autorités bruxelloises sur le problème structurel évoqué et, d'autre part, établir un plan d'action visant à augmenter les capacités d'organisation d'examens pour les candidats moniteurs d'auto-école. J'attends des propositions concrètes de mon administration pour l'automne en lien avec les recommandations issues des États généraux de la sécurité routière, puisqu'il ne peut être question de transiger sur les exigences de sécurité routière.

Quant aux formations agréées, l'IFAPME en organise déjà. Celles-ci permettent une réduction du nombre d'heures de stage à prester – moins un quart

pour le brevet 2, par exemple, qui est le brevet qui donne accès à la fonction d'instructeur chargé de l'enseignement de la conduite des véhicules de la catégorie B –, ce qui permet un accès plus rapide à la profession en cas de réussite. Par ailleurs, un candidat déjà titulaire d'un brevet bénéficie également d'une réduction du nombre d'heures de stage pour l'obtention d'un second brevet. En outre, un système de dispense de certaines matières est prévu pour les candidats qui ont déjà réussi ces matières précédemment.

Voilà ce que je peux vous dire sur cette question importante pour celles et ceux qui encadrent les futurs instructeurs.

M. le Président. – La parole est à M. Daye.

M. Maxime Daye (MR). – Monsieur le Ministre, merci pour cette réponse très concrète et très dense. Je note la problématique avec la Région de Bruxelles-Capitale. On espère tous qu'un jour, il y ait un gouvernement dans cette Région.

Par ailleurs, je note également au calendrier l'automne comme étant le moment où vous aurez des propositions concrètes de l'administration et les fameux résultats relatifs à la sécurité routière, que l'on attend avec impatience.

Je peux éventuellement poser également la question à votre collègue, le ministre Jeholet, mais à partir du moment où il y a une pénurie d'emplois, je pense que l'on peut réaliser des opérations « coup de poing » pour inciter les gens à passer par ces formations. Je note, dans le courroux des moniteurs d'auto-école, le fameux examen de mécanique qui freine tout le monde. Quand on est au volant de sa voiture, devrons-nous commencer à aller dans le moteur, par exemple ? Ce n'est plus spécialement d'actualité depuis que tout est relié aux ordinateurs.

Je note ces trois points et je reviendrai vers vous à l'automne.

Question orale de Mme Valérie Bluge à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les données relatives aux infractions routières commises par les cyclistes »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Bluge à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les données relatives aux infractions routières commises par les cyclistes ».

La parole est à Mme Bluge pour poser sa question.

Mme Valérie Bluge (MR). – Monsieur le Ministre, mon collègue vous a parlé de moniteur d'auto-école et l'on ne va pas parler de moniteur de vélo-école, mais du Code de la route qui s'applique aux cyclistes.

Un cycliste peut-il utiliser un passage pour piétons ? S'il l'utilise, le cycliste est-il prioritaire ? C'est une des questions soulevées par la RTBF, le 10 juin, dans un article dédié à la sécurité routière des usagers vulnérables.

Au MR, nous plaidons pour une mobilité apaisée ; une mobilité qui respecte chacun des utilisateurs. Cela nécessite que chaque utilisateur connaisse les règles qui s'appliquent. Or, certaines règles font l'objet de transgressions fréquentes de la part des cyclistes dans nos villes et villages. Je pense par exemple au marquage des stops, aux priorités de droite, au respect des feux de signalisation, à l'interdiction de rouler sur les trottoirs, et cetera.

Disposez-vous de données relatives aux infractions au Code de la route commises par les cyclistes sur les routes wallonnes ? Comment lutter contre le non-respect des règles qui s'appliquent aux cyclistes ? Existe-t-il des mesures de sensibilisation pour les cyclistes à l'obligation de respecter le Code de la route ? Si oui, lesquelles ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Desquesnes.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, le Gouvernement poursuit l'objectif ambitieux de réduire le nombre d'accidents et de victimes sur nos routes et d'atteindre, à l'horizon 2050, une sécurité routière vision zéro. L'éducation à la mobilité responsable et à la sécurité routière sont des leviers essentiels, tout comme sensibiliser sur l'importance du respect du Code de la route lorsque l'on circule à vélo et aux dangers qui peuvent résulter de sa méconnaissance.

Un cycliste peut traverser un passage pour piétons en roulant à vélo. Oui, mais il n'est pas prioritaire s'il traverse un passage pour piétons sans descendre de son vélo. Le Code de la route prévoit, en effet, que le passage pour piétons est réservé aux piétons et qu'un cycliste qui souhaite traverser en étant prioritaire doit descendre de son vélo et le pousser à la main, devenant ainsi un piéton.

D'après les chiffres fournis par la police, environ 1 600 infractions commises par des cyclistes – vélos classique et électrique – ont été enregistrées en Wallonie entre 2019 et 2023. Les principales infractions concernent les règles générales applicables aux usagers ainsi que les feux de signalisation. Ces statistiques reflètent les résultats des contrôles réalisés sans pour autant fournir une image du comportement global.

Par ailleurs, selon une enquête menée par l'AWSR en 2024, 94 % des cyclistes wallons déclarent être titulaire d'un permis de conduire. Cela signifie que la grande majorité d'entre eux ont été sensibilisés au Code de la route lors de l'apprentissage de la conduite, ce qui laisse supposer qu'ils en maîtrisent les règles au même titre que les autres conducteurs.

Plusieurs leviers sont mobilisables pour favoriser le respect des règles par les cyclistes : par des aménagements urbains adaptés, des pistes cyclables claires, des zones de rencontre bien signalées, des contrôles ciblés de répression, de sensibilisation ou de verbalisation et, enfin, des campagnes de sensibilisation.

Par rapport aux actions de sensibilisation, plusieurs actions sont mises en place en Wallonie, notamment via le plan d'action Wallonie cyclable. Je citerai la mise à disposition de fiches éducatives pour les écoles via le portail mobilite.wallonie.be, la cellule Éducation à la mobilité et la sécurité routière du Service public de Wallonie.

Il y a des animations également de sécurité routière dans les établissements scolaires via les cellules d'éducation et de prévention afin de sensibiliser les jeunes sur l'importance du respect du Code de la route, des formations à la conduite à vélo pour les enfants et adultes – on connaît le brevet vélo –, des supports vidéo et des campagnes sur le site cyclable.wallonie.be.

Enfin, l'AWSR anime des *pass* conduite responsable auprès des élèves de rhéto. L'Agence wallonne pour la sécurité routière mène également régulièrement des campagnes de sensibilisation et de rappel des règles vers les cyclistes et les autres usagers. L'initiative du Quiz de la route est, par ailleurs, menée chaque année lors de la semaine de la mobilité. Le Quiz reste, ensuite, accessible en ligne tout au long de l'année.

Il permet aussi de sensibiliser l'ensemble des usagers aux évolutions du Code de la route pouvant parfois mener à certaines incompréhensions d'autres usagers, comme l'autorisation, sous certaines conditions de signalisation, de franchir un feu rouge lorsque l'on ne vient pas couper la circulation. Les États généraux de la sécurité routière, qui sont encore en cours, permettront également d'identifier les mesures les plus efficientes pour atteindre nos objectifs en la matière.

M. le Président. – La parole est à Mme Bluge.

Mme Valérie Bluge (MR). – Merci, Monsieur le Ministre, pour votre réponse. C'est rassurant parce que vous livrez exactement la même réponse que la RTBF dans son article.

Effectivement, un cycliste peut traverser sur un passage pour piétons, mais n'est pas prioritaire s'il ne descend pas de son vélo. Pourtant, on croise quand même souvent ce genre de faits. À Liège, c'est très fréquent.

On entend que la sensibilisation est très présente et je ne comprends pas pourquoi j'assiste à des infractions assez récurrentes de la part de cyclistes. On peut le faire, mais avec une priorité qui s'auto-déclare dans certaines circonstances.

Néanmoins, je vous souhaite d'atteindre les objectifs. J'y serai attentive sur la législature.

(M. Daye, Président, reprend place au fauteuil présidentiel)

Question orale de Mme Anne-Catherine Goffinet à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la réalisation du tronçon du RAVeL entre Arlon et Châtillon »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Goffinet à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la réalisation du tronçon du RAVeL entre Arlon et Châtillon ».

La parole est à Mme Goffinet pour poser sa question.

Mme Anne-Catherine Goffinet (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, le réseau RAVeL est composé de voies lentes qui sont aménagées sur les chemins de halage ou les anciennes lignes de chemin de fer, et ces voies progressivement reliées entre elles vont permettre de créer des itinéraires régionaux et même internationaux destinés aux citoyens ou aux touristes à vélo.

Si je pars du nord, il y a un itinéraire qui s'appelle le W9 qui parcourt une voie transfrontalière de près de 125 kilomètres. Cet itinéraire est pour le moment provisoirement arrêté à Martelange. Suite à cela, 12 communes se sont regroupées et se sont fortement impliquées pour poursuivre l'itinéraire, pour relier in fine le parcours Martelange à Torgny, à la frontière française. À terme, ce sont près de 80 kilomètres d'aménagement en site propre qui permettront de relier Martelange à Rouvroy, en passant par Arlon et Virton.

Au mois de novembre 2024, j'avais eu l'occasion de vous interroger sur ce dossier et plus particulièrement sur un morceau de tronçon entre Arlon et Saint-Léger. Les nouvelles étaient bonnes puisque vous m'aviez annoncé que vous aviez signé le cahier spécial des charges des travaux et la permission de mise en adjudication, donc quelque part la concrétisation du lancement du marché public portant sur la réalisation de ce tronçon entre Châtillon, à la sortie du RAVeL existant, jusqu'au golf du domaine du Bois d'Arlon ; et

l'autre tronçon qui, lui, part du golf jusqu'à l'entrée d'Arlon, et ce, pour à peu près 1,5 million d'euros. Les travaux allaient pouvoir débuter en 2025 et, en fonction des résultats d'adjudication, vous aviez évoqué le fait que la durée d'exécution du chantier était évaluée à 180 jours ouvrables.

Après avoir recontextualisé les choses, malgré cette bonne nouvelle annoncée, sur le terrain, les citoyens demandent où cela en est. Dès lors, je me permets de vous interroger sur l'état d'avancement de ce dossier. Quelles seront les prochaines décisions et actions qui seront mises en place ? J'aimerais également en savoir plus sur le calendrier des travaux que vous m'aviez annoncé en novembre 2024 pour voir si celui-ci sera respecté. Je vous remercie d'ores et déjà des éléments de réponse que vous m'apporterez aujourd'hui.

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Desquesnes.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, le comblement des chaînons manquants du RAVeL, particulièrement en périphérie des villes génératrices de trafic cyclable, telles qu'Arlon, compte parmi mes priorités en matière de réseau cyclable.

Le RAVeL entre Arlon et Châtillon fait partie des différents chaînons manquants cyclables que j'entends résorber. Les choses avancent pour ce projet composé de deux tronçons, vous l'avez expliqué dans un total de 2,6 kilomètres. En effet, le marché public des travaux vient d'être engagé budgétairement, ce 16 juin, pour un montant TVA comprise de 2,2 millions d'euros.

Le début du chantier reste à déterminer précisément, mais ce sera probablement au printemps 2026, car certaines emprises sont encore en cours d'acquisition. Le chantier, comme vous l'avez indiqué, est prévu pour 180 jours ouvrables. Si la météo le permet, cela signifie une ouverture du RAVeL fin 2026.

M. le Président. – La parole est à Mme Goffinet.

Mme Anne-Catherine Goffinet (Les Engagés). – Un tout grand merci pour cette bonne nouvelle. J'entends qu'il y a encore des emprises qui sont à faire. J'espère que l'on pourra voir le début du chantier le plus rapidement possible en 2026 pour, comme vous le dites, une ouverture fin 2026. En tout cas, c'est avec plaisir que l'on vous accueillera pour une inauguration. Je sais que vous êtes très sensible à combler tous les chaînons manquants et que vous y travaillez ardemment. En tout cas, vous avez tout mon soutien dans ce travail.

J'espère que l'on pourra aussi connecter également les voies créées en Wallonie avec les Régions et les pays frontaliers. C'est une poursuite du travail auquel je suis attentive. Je vois que vous opinez de la tête, cela veut dire que vous êtes attentif également.

Question orale de Mme Sylvie Muratore à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la responsabilité sociétale de l'Opérateur de transport de Wallonie (OTW) en matière d'inclusion des personnes à mobilité réduite (PMR) »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Muratore à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la responsabilité sociétale de l'Opérateur de transport de Wallonie (OTW) en matière d'inclusion des personnes à mobilité réduite (PMR) ».

La parole est à Mme Muratore pour poser sa question.

Mme Sylvie Muratore (PS). – Monsieur le Ministre, l'inclusion des personnes en situation de handicap, plus largement des personnes à mobilité réduite, demeure un enjeu fondamental de notre politique de mobilité. Le droit à la mobilité, dans toutes ses dimensions, est une condition indispensable à la pleine participation à la vie sociale, économique et culturelle.

Dans ce cadre, l'accessibilité des transports publics, et notamment des bus, constitue un indicateur essentiel du respect de ce droit. Or, malgré des efforts ponctuels, de nombreuses personnes rencontrent encore des obstacles dans leurs déplacements en bus : absence de planchers bas, manque de rampes fonctionnelles, arrêts inadaptés, information insuffisante, et cetera.

Quel est actuellement le pourcentage de bus du réseau TEC qui sont pleinement accessibles aux PMR : plancher bas, rampe déployable, emplacements dédiés, et cetera ? Quelles mesures ont été prises récemment pour renforcer l'accessibilité des bus, tant en ce qui concerne le matériel roulant que les infrastructures d'arrêt : les abribus, les trottoirs, la signalétique ?

Existe-t-il une planification ou un objectif chiffré visant à atteindre l'accessibilité totale du réseau d'ici une échéance déterminée ? Comment les personnes concernées sont-elles associées à l'évaluation et à l'amélioration de l'accessibilité via des concertations, audits, retours d'expérience ?

Quels moyens financiers ont été consacrés à cette politique d'accessibilité ces cinq dernières années ? Quelles sont les projections budgétaires pour les années à venir ?

L'accessibilité aux transports publics pour les personnes à mobilité réduite est un enjeu essentiel d'inclusion. Cela faisait partie intégrante des objectifs

sociétaux de l'OTW inscrits dans le contrat de service public approuvé par le précédent Gouvernement. Entendez-vous maintenir cet objectif dans le CSP révisé que vous entendez adopter avant fin 2025 ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Desquesnes.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, l'ensemble des bus du réseau TEC est aujourd'hui accessible aux personnes à mobilité réduite. Tous les bus sont en effet équipés d'aménagements spécifiques facilitant leur utilisation par les personnes à besoins spécifiques, notamment un plancher bas, un système d'agenouillement, une rampe d'accès, un emplacement dédié aux fauteuils roulants ainsi que des sièges prioritaires.

Outre le respect des exigences réglementaires applicables aux bus, le TEC s'est inscrit, depuis 2019, dans une démarche proactive de coopération avec les associations défendant les droits des clients à besoins spécifiques.

Concrètement, cette initiative a généré les résultats suivants :

- la publication, par le collectif Accessibilité Wallonie-Bruxelles, CAWaB, d'un « Guide d'aide à la conception ou l'acquisition d'un bus accessible », qui fait désormais partie intégrante des cahiers spéciaux des charges du TEC ;
- la participation active du TEC à une *task force* des Nations unies, qui a abouti à une série de 23 modifications de la réglementation existante, soit le règlement 107 CEE-ONU ;
- la participation active du TEC à la rédaction de 11 fiches de bonnes pratiques, qui viennent d'être publiées par l'Union internationale des transports publics. La preuve que le travail rayonne au-delà de nos frontières.

Depuis plusieurs années, l'accessibilité des lignes régulières s'améliore progressivement grâce au renouvellement du matériel roulant et la poursuite des travaux de mise en accessibilité des points d'arrêt. Le réseau TEC compte environ 32 000 points d'arrêts ; compte tenu de ce volume, les aménagements sont prioritairement concentrés sur les arrêts les plus fréquentés et situés à proximité de pôles d'intérêt. J'ajouterai qu'il faut également que non seulement le point d'arrêt soit aménagé, mais que la voirie, souvent locale, le soit aussi sinon cela n'a pas de sens.

À ce jour, l'enveloppe annuelle de l'Opérateur de transport de Wallonie consacrée au programme d'aménagements d'arrêts s'élève à 1,5 million d'euros, bon an mal an. En complément de cette enveloppe budgétaire, l'OTW veille également à intégrer systématiquement les principes d'accessibilité dans tout nouvel aménagement d'arrêt – c'est le cas, par exemple, pour le tram de Liège – au droit des gares et dans les limites des contraintes techniques, notamment au travers des partenariats financiers avec les communes ou le SPW lorsqu'il s'agit de marchés conjoints.

Grâce à cette approche, entre 200 et 250 arrêts en plus sont rendus accessibles aux PMR chaque année. Le budget moyen de ces trois dernières années pour la mise en conformité des arrêts est de l'ordre de 2,65 millions d'euros. L'OTW mène cette politique en étroite collaboration avec les acteurs du secteur, en particulier avec le CAWaB.

Par ailleurs, l'OTW travaille également avec Atingo dans le cadre d'audits visant à évaluer et améliorer l'accessibilité des arrêts. Il y a d'ailleurs une mission en cours à Liège.

Enfin, je vous confirme que le prochain contrat de service public de l'OTW intégrera à nouveau des objectifs en matière d'accessibilité et d'inclusion afin de garantir la poursuite des efforts consentis depuis plusieurs années à la mise en accessibilité de son réseau et offrir ainsi un transport public accessible au plus grand nombre.

M. le Président. – La parole est à Mme Muratore.

Mme Sylvie Muratore (PS). – Merci, Monsieur le Ministre. Je prends acte avec satisfaction de votre volonté d'avancer vers une Wallonie plus inclusive. Les engagements pris aujourd'hui devront s'accompagner de moyens budgétaires à la hauteur des enjeux. Les personnes concernées attendent des résultats concrets, et ce, dans tous les territoires, y compris les zones rurales, souvent oubliées.

Question orale de Mme Valérie Dejardin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'incapacité de la Wallonie à limiter les souffrances encourues par les enfants fréquentant le transport scolaire »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Dejardin à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'incapacité de la Wallonie à limiter les souffrances encourues par les enfants fréquentant le transport scolaire ».

La parole est à Mme Dejardin pour poser sa question.

Mme Valérie Dejardin (PS). – Monsieur le Ministre, à la faveur de la séance du Gouvernement conjoint du 5 juin dernier, vous avez communiqué sur la

réforme du transport scolaire. Hélas, le communiqué de presse publié à la sortie de cette séance ne contenait aucun engagement calendaire. Comme la plupart des observateurs de ce dossier, j'espérais une réforme pour la rentrée 2025, mais mes espoirs ont été douchés jusqu'à la faveur des débats de l'ajustement. Vous avez évoqué au mieux une réforme pour la rentrée 2026.

Entendez-vous prendre des mesures spécifiques et transitoires pour les enfants qui, aujourd'hui, passent plus de trois heures dans le bus de transport scolaire ? Y aura-t-il des améliorations pour la rentrée scolaire 2025 ?

Relativement à la réforme annoncée pour 2026, pouvez-vous nous présenter les axes de réformes mis en évidence par le groupe de travail multidisciplinaire qui travaillait sur le sujet ? Pouvez-vous nous transmettre le rapport de ce groupe de travail ainsi que la note d'orientation adoptée par le Gouvernement conjoint ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Desquesnes.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, comme l'indique la DPR, le Gouvernement s'engage à optimiser le transport scolaire des enfants fréquentant l'enseignement spécialisé en réduisant la durée du transport, en améliorant la qualité et en développant des alternatives accessibles financièrement aux personnes. C'est un sujet qui me tient à cœur et je connais également votre attention sur le sujet.

Aussi, je suis quelque peu surpris par votre étonnement concernant le calendrier de la réforme. Le 1er avril dernier, en réplique à ma réponse à votre question, vous m'aviez dit : « Je prends acte du fait que le calendrier est décalé et j'espère fortement que l'on aura des pistes de solution et des solutions concrètes à proposer. Je vous fais confiance sur le dossier, mais je reviendrai avec des questions sur le sujet puisque cela va s'échelonner en 2026 et 2027 ». Vous aviez donc bien compris que le calendrier c'était 2026 et 2027, et pas la rentrée 2025. Peu importe.

L'important est d'avancer, en dialogue et en concertation avec les acteurs et parties prenantes de ce dossier. C'est ce que je fais avec ma collègue, la ministre de l'Enseignement, Valérie Glatigny, notamment lors de la réunion du Gouvernement conjoint du 12 juin dernier, dont vous venez de parler. Je vais donc vous expliciter un peu plus ce qui s'est décidé.

Pour rappel, les mois écoulés ont permis un travail de fond : 14 pistes ont été identifiées et les Gouvernements de la Wallonie et de la Fédération Wallonie-Bruxelles ont jeté les bases d'une réforme d'ampleur pour améliorer le quotidien des enfants fréquentant les écoles de l'enseignement spécialisé et choisissant le service de transport public organisé par la Wallonie. À ce stade, ces 14 pistes ont donc été identifiées et une majorité d'entre elles relèvent de la Région, quelques-unes de la Fédération.

S'agissant de pistes, je souhaite être prudent. Je l'ai dit d'ailleurs hier, à la fois à la direction de l'OTW, aux services compétents du SPW MI et aux représentants des organisations syndicales. Je dois être prudent parce que l'on parle de pistes qu'il conviendra de doser l'intensité et l'impact de chacune d'entre elles au regard de sa praticabilité et de son efficacité, en tenant compte de l'objectif général qu'est l'amélioration de la qualité du trajet du transport public réalisé et presté par les pouvoirs publics au profit des enfants fréquentant les écoles d'enseignement spécialisé.

Voici ces pistes :

- recentrer l'offre sur les enfants à besoins spécifiques bénéficiant du droit au transport, conformément au décret du 1er avril 2004 ;
- recourir préférentiellement à un transport médicalisé pour les enfants qui en ont le plus besoin. Il s'agit d'enfants de type 4 ;
- mettre fin aux pratiques abusives en matière d'usage personnalisé du service, parce que force est malheureusement de constater que certaines demandes de changement intempestives dérangent et perturbent fortement l'organisation du service au détriment de l'ensemble des enfants qui fréquentent ces lignes. Cela ne va pas ; il faut mettre des limites ;
- réorganiser l'offre pour réduire la durée des trajets sous les trois heures par jour. Il y a une possibilité, dans un certain nombre de cas, de réorganiser les tournées, voire de faire deux tournées différentes, de splitter certaines tournées ;
- assurer la présence d'un agent d'accompagnement sur chaque circuit, puisque aujourd'hui, en l'absence quelquefois de convoyeurs – ou de convoyeuses, puisque c'est un métier très féminin –, il arrive malheureusement que le service soit offert de façon dégradée aux usagers. Ainsi, très concrètement, on signale aux parents des enfants qui ont le plus de besoins que malheureusement, faute d'accompagnateur, leur enfant ne sera pas autorisé à monter dans le bus. C'est évidemment une situation insupportable ;
- améliorer la formation du personnel d'accompagnement. Des pistes ont déjà été identifiées très concrètement. Il y a déjà eu des progrès, mais il y a encore de la marge ;
- renouveler la procédure de passation des marchés pour plus de flexibilité. C'est le cas aujourd'hui par un marché public qui a été lancé, dont les offres viennent d'être reçues par le TEC ;
- moderniser l'examen préalable à l'octroi du droit au transport. Aujourd'hui, dans l'agencement et le mécanisme d'organisation, on regarde d'abord

si l'enfant a le droit au transport avant de regarder s'il y a une ligne à proximité, ce qui est évidemment mettre la charrue avant les bœufs. On va donc inverser la donne. L'objectif est également de simplifier davantage et informatiser le processus ;
- assurer un contrôle régulier de la validité du droit au transport, puisqu'il arrive que les choses évoluent dans le temps. Certains gardent le droit au transport de façon non conforme au prescrit légal ;
- contrôler l'exécution et la fréquentation des circuits. Aujourd'hui, malheureusement, on a quelquefois un certain temps entre le moment où un enfant ne prend plus le bus et le moment où l'on adapte la tournée, notamment parce que le signalement de ce retrait de l'enfant n'arrive que tardivement, pour des raisons qu'il me serait trop long d'expliquer ici ;
- développer un outil de gestion intégrée entre les acteurs et prévoir un guichet unique pour les parents. Il y a là une vraie mesure de simplification administrative en la matière ;
- réformer la gouvernance du service. Je l'ai expliqué hier aux représentants de l'OTW, du SPW MI et des organisations syndicales. Aujourd'hui, c'est un service public de transport scolaire destiné aux enfants de l'enseignement spécialisé. Il est splitté entre trois entités administratives : le TEC qui affrète les bus, le SPW MI qui engage les convoyeurs et convoyeuses et qui, avec l'AOT, organise le droit au transport et encore le Secrétariat général du SPW MI qui organise les formations des agents. Comment peut-on être optimal dans la performance d'un service si l'organisation est splittée entre trois entités ? Il y a là une unicité de gestion à retrouver. C'est une piste, je n'ai pas aujourd'hui de réponse toute faite à qui devra être l'organisateur unique du transport scolaire destiné aux enfants à besoins spécifiques, mais il est clair que nous devons agir en la matière ;
- il y a des mesures qui relèvent de la Fédération Wallonie-Bruxelles. Il faut réorganiser l'offre scolaire ;
- établir des contrats entre l'école, le transporteur et l'organisateur du transport scolaire parce que tous font partie d'un seul et même service aux citoyens. Certaines écoles l'oublient parfois. Il s'agit de le leur rappeler.

La concrétisation de cette réforme se traduira par des groupes de travail qui seront mis en place dès la rentrée pour avoir les premiers résultats pour septembre 2026 et les autres résultats pour septembre 2027.

M. le Président. – La parole est à Mme Dejardin.

Mme Valérie Dejardin (PS). – Monsieur le Ministre, je vous faisais tellement confiance et quand j'ai confiance en quelqu'un, c'est tellement aveugle que…

(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)

Je n'ai que 43 ans, je n'oublie pas encore, mais je pensais que vous aviez avancé tellement vite que vous étiez un an avance sur la réforme. Ma confiance a été un peu ébranlée. Plus sérieusement…

(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)

Non, vous vous trompez. Il ne faut jamais prendre les gens pour plus bêtes qu'ils ne sont. Cela fait quand même partie…

M. le Président. – Vous aviez dit que vous seriez courte.

Mme Valérie Dejardin (PS). – M. le Ministre me relance hors micro, alors qu'il a été plus long que ce qu'il ne devait. Pour terminer, je vais simplement vous dire que je pensais quand même avoir des mesures transitoires pour la rentrée 2025. Il n'y en a pas, ce n'est pas grave. Vous avez expliqué les différentes pistes.

Je serai attentive notamment à celle sur la présence d'un agent d'accompagnement qui est réellement importante parce que cela peut causer aussi des soucis de sécurité pour les enfants.

Question orale de M. Vincent Crampont à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'engagement de la Wallonie à mener à bien le projet de bus à haut niveau de service (BHNS) à Charleroi »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Crampont à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'engagement de la Wallonie à mener à bien le projet de bus à haut niveau de service (BHNS) à Charleroi ».

La parole est à M. Crampont pour poser sa question.

M. Vincent Crampont (PS). – Monsieur le Ministre, dans ce dossier reconnu comme prioritaire dans le Plan de mobilité de Charleroi-Métropole, la question est assez binaire : entendez-vous poursuivre le projet de BHNS à Charleroi, que ce soit sur la Nationale 5 ou la Nationale 53 ? Le cas échéant, quel est votre agenda en la matière ?

Le 11 février dernier, vous indiquiez : « le dossier complet pour la Nationale 53 est prêt pour le lancement du marché de travaux ainsi que pour le lancement des

expropriations, de même que le financement du renouvellement des égouttages par la SPGE ». Les procédures y relatives ont-elles été lancées ?

Relativement au contentieux en cours au Conseil d'État contre le permis pour le volet N5 du BHNS, dispose-t-on du rapport de l'auditeur ? Le cas échéant, que contient-il et quelle est sa conclusion ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Desquesnes.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, comme je l'ai déjà indiqué à de multiples reprises au sein de cette assemblée, le contrat de service public de l'OTW, dont j'ai hérité, a la particularité d'être doté d'un budget à titre indicatif. Cette situation, pour le moins inconfortable dans le chef de l'OTW, a amené le Gouvernement à me demander de construire un nouveau CSP doté cette fois-ci d'un budget clair et engageant. C'est un minimum, me semble-t-il, avec une entreprise publique autonome.

Les différents projets en cours ont donc été suspendus par le Gouvernement, le temps de définir la trajectoire budgétaire ferme du contrat de service public.

Les échanges permettant de définir cette trajectoire budgétaire sont en cours au sein du Gouvernement. Il n'y a actuellement pas encore de décision prise au sujet du projet du BHNS de Charleroi. Mon objectif est de garantir que la Région ait la capacité de supporter les investissements des grands projets d'infrastructure et de les mener à bien, tout en assurant son service quotidien de transport public.

Quant au recours sur la Nationale 5, la procédure est toujours en cours et la Direction juridique du SPW MI me confirme qu'il n'y a pour l'heure pas de nouvelles informations de ce côté, puisque c'est le Conseil d'État qui a les choses en main.

M. le Président. – La parole est à M. Crampont.

M. Vincent Crampont (PS). – Monsieur le ministre, merci pour vos éléments de réponse. Le projet BHNS de Charleroi présente de nombreux avantages. Il vise à améliorer la mobilité, la qualité de vie, la vitalité commerciale et l'attractivité de Charleroi-Métropole en offrant un transport en commun performant et écologique.

Le BHNS permettra également de réduire la pression automobile, de renforcer l'attractivité de la région et surtout d'améliorer le cadre de vie des citoyens.

Il est essentiel que ce projet puisse voir le jour.

Nous comptons vraiment sur vous pour défendre ce projet au Gouvernement.

Question orale de Mme Sabine Roberty à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'abandon des communes de la périphérie liégeoise et de leurs habitants dans le cadre de la réorganisation du réseau de bus autour de Liège »

Question orale de M. Julien Liradelfo à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la réorganisation du réseau de bus à Liège »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle les questions orales à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, de :

- Mme Roberty, sur « l'abandon des communes de la périphérie liégeoise et de leurs habitants dans le cadre de la réorganisation du réseau de bus autour de Liège » ;
- M. Liradelfo, sur « la réorganisation du réseau de bus à Liège ».

La parole est à Mme Roberty pour poser sa question.

Mme Sabine Roberty (PS). – Monsieur le Ministre, si la mise en service du tram à Liège a été saluée par l'ensemble de la population liégeoise et par sa périphérie, la réorganisation du réseau de bus TEC qui l'a accompagné est loin de faire l'unanimité, c'est le moins que l'on puisse dire.

Sur le terrain, les retours sont nombreux, concordants et préoccupants : des lignes de bus supprimées, déviées, des fréquences réduites, des horaires inadaptés, des correspondances manquées, des zones non desservies et surtout un manque flagrant de communication auprès des usagers. Pour les usagers, chaque minute de retard, chaque correspondance manquée a des conséquences concrètes.

À Flémalle, une pétition citoyenne circule. Le conseil communal a d'ailleurs voté à l'unanimité une motion demandant la réhabilitation d'une ligne directe entre le quartier dit Les Trixhes, le centre de Flémalle et le terminus tram à Sclessin. Dans ce quartier, Monsieur le Ministre, certains habitants attendent aujourd'hui plus d'une heure leur correspondance. Ce n'est pas une exception, c'est devenu leur quotidien.

À Seraing, les critiques sont également vives. Plusieurs personnes dénoncent la baisse globale de la qualité de l'offre, particulièrement pour les travailleurs qui commencent tôt et qui rentrent tard du travail. L'échevin en charge de la mobilité a même mis en place un registre en ligne pour centraliser les doléances des citoyens. Partout, Monsieur le Ministre, les communes se mobilisent.

Avez-vous personnellement été saisi par les autorités locales, par les citoyens à ce sujet ? Pourquoi ne pas avoir opté pour un phasage progressif des changements mis en place au niveau du TEC ? Confirmez-vous qu'une évaluation est bien en cours avec l'AOT ? Peut-elle être accélérée ? Je pense que c'est de cette réponse très positive que l'on aurait besoin aujourd'hui. Disposez-vous aussi d'un budget spécifique pour adapter l'offre rapidement ? Comment comptez-vous améliorer la communication entre l'OTW, les communes et les citoyens ?

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

M. Julien Liradelfo (PTB). – Monsieur le Ministre, depuis la mise en service du tram et la réorganisation du réseau de bus à Liège, de nombreux citoyens et des associations de quartier dénoncent une nette dégradation de l'offre de transport : baisse des fréquences, réduction de l'amplitude horaire, itinéraire rallongé ou fragmenté, et disparition de certaines correspondances. Le résultat, ce sont des quartiers entiers qui se retrouvent isolés à certaines heures, voire toute la journée, alors que près de 45 % des ménages liégeois n'ont pas de voiture. Ce problème est généralisé dans l'arrondissement liégeois, puisque des communes comme Herstal, Seraing, Flémalle ont aussi les mêmes difficultés au niveau de la réorganisation.

Plus précisément, de nombreuses lignes ont perdu leur premier ou leur dernier bus de la journée. Or, ce sont des bus qui permettent aux gens d'aller travailler et de revenir du travail, mais aussi de profiter d'activités culturelles ou d'aller en ville en soirée. Le tram roule bien jusqu'à 1 heure du matin et c'est une bonne chose, mais si vous n'avez plus de bus pour faire le raccord entre le tram et votre quartier, il n'est plus possible de rentrer chez soi, ce qui pose évidemment problème.

Ces décisions prises sans concertation fragilisent les usagers dépendant des transports en commun, compliquent l'accès à l'emploi, aux soins, à la culture et accentuent les inégalités sociales. Elles peuvent également mettre des personnes en situation insécurisante si elles n'ont plus de bus pour rentrer chez elles en fin de soirée.

Comptez-vous intervenir auprès de l'OTW afin qu'il revoie ses choix de réorganisation qui vont à l'encontre des objectifs d'inclusion sociale et de mobilité durable ? Allez-vous dégager les moyens budgétaires nécessaires pour rétablir une offre de transports publics accessible, régulière et adaptée aux besoins réels des habitants de Liège et de l'arrondissement ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Desquesnes.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame et Monsieur les Députés, je rappelle que l'OTW est une entreprise publique autonome dotée d'un organe d'administration où siègent des représentants de tous les groupes politiques. Le Gouvernement a quant à lui la charge de veiller à ce qu'il soit doté d'un contrat de service public ainsi qu'à la bonne exécution de ce contrat.

Dans ce contexte, il appartient à l'OTW de juger comment répartir au mieux les moyens au bénéfice de tous, en rencontrant les objectifs fixés par son contrat de service public. En ce qui concerne les moyens de transports publics mis en œuvre au niveau de l'agglomération liégeoise, je rappelle qu'ils sont parmi les plus élevés de Wallonie.

Pour répondre à vos questions, j'ai donc sollicité l'OTW qui m'apporte les éléments de réponse suivants. Cette étude pour le redéploiement a fait l'objet de nombreuses consultations avec les communes, qui ont toutes été sollicitées lors de plusieurs réunions bilatérales et des comités de pilotage du PUM de Liège. Une phase de consultation du public a également été organisée en octobre 2020. Le phasage de la mise en œuvre du nouveau réseau n'était pas une option envisageable dans la mesure où l'ensemble du nouveau réseau liégeois est intimement lié au tram. Il devait donc être concomitant à celui-ci. L'OTW est conscient que le nouveau réseau, même basé sur des études et projections minutieuses, nécessitera des ajustements une fois éprouvé sur le terrain. Un réseau de transport ne se modifie pas du jour au lendemain sans impact sur les habitudes de déplacement. Il est essentiel de laisser aux citoyens le temps de découvrir et d'expérimenter ces nouvelles opportunités de mobilité. L'expérience montre que les premières impressions sont souvent marquées par une appréhension face au changement. Or, pour juger objectivement de l'efficacité d'un réseau, il faut observer les flux de déplacements sur une période suffisamment longue et baser les adaptations sur des données factuelles.

Concernant l'amplitude de circulation des lignes, le tram et les lignes structurantes circulent dorénavant de 5 heures à 1 heure du matin. Pour les autres lignes, l'amplitude est déterminée au cas par cas et est, dans la majorité des cas, similaire à la situation d'avant-tram. L'OTW récolte actuellement l'ensemble des demandes ou réclamations, qu'elles viennent des communes, d'associations ou de clients. Des réunions ont déjà eu lieu avec les communes de Flémalle, Trooz, Fléron et Chaudfontaine. Une analyse minutieuse des problèmes

remontés est indispensable. Certaines plaintes concernent des difficultés transitoires liées à la mise en place du nouveau réseau et ne nécessitent pas de modification de l'offre. Sur cette base, une première évaluation est déjà en cours avec l'autorité organisatrice des transports, l'AOT, pour déterminer les endroits nécessitant une adaptation rapide. Un premier aménagement a déjà été mis en place à Flémalle pour améliorer l'amplitude de la desserte le week-end. D'autres modifications seront mises en œuvre progressivement à partir du mois de septembre. »

Je compléterai pour dire que, pour ma part, je veille à ce que ce processus d'évaluation, cette adaptation et ces réponses de l'OTW soient à la hauteur – et je n'en doute pas – des demandes, réclamations et sollicitations des différents citoyens. Toutefois, il ne m'appartient pas, comme ministre, d'intervenir en disant que tel bus doit rouler à telle heure, et cetera. Chaque niveau de responsabilité doit être assumé. Pour ma part, je demande à l'OTW de poursuivre son évaluation et, le cas échéant, sur base des analyses chiffrées, des éléments reçus en sa possession, des interactions avec les communes et avec les citoyens, de répondre efficacement et d'améliorer l'offre de transport public dans la métropole liégeoise.

M. le Président. – La parole est à Mme Roberty.

Mme Sabine Roberty (PS). – Je sais que dans ce dossier, rien n'est simple et que l'on ne fait pas d'omelette sans casser des œufs. Ici, on a vraiment l'impression qu'ils ont voulu aller trop vite. En une seule nuit, on a changé des lignes, des horaires, les parcours. Effectivement, le personnel du TEC n'est pas à mettre en cause. Ils font vraiment ce qu'ils peuvent au quotidien pour rassurer et pour essayer de donner un maximum de réponses aux gens. Ils en font les frais dans leurs bus respectifs. Cependant, je pense vraiment qu'ici on a voulu aller trop loin. On a cassé des œufs. Si un jour on devait faire cela ailleurs en Wallonie, il faudrait quand même laisser plus de temps.

Vous dites qu'il y a eu des concertations, mais ce n'est pas pour cela que l'on prend acte et que l'on prend les bonnes décisions. Ce qu'il faut, c'est que cette évaluation arrive le plus vite possible. À Flémalle, les pouvoirs politiques ont vraiment vécu l'enfer. On a déjà un peu amélioré la situation d'un quartier le week-end. C'est un début. Il faut que l'on s'active parce que les gens veulent au moins être entendus. Leur colère est légitime. Ils n'y comprennent plus rien. Et qui en paie les frais ? Les personnes âgées. Parce que souvent, elles prennent le bus, elles ne comprennent pas ce qui se passe et elles sont démunies. Elles n'osent plus prendre le bus. Les jeunes qui vont à l'école, ce sont les examens. Enfin, c'est le bordel à Liège. Il y a aussi les travailleurs pour lesquels on a supprimé les premières et les dernières lignes.

Je sais que vous n'avez pas ce pouvoir de taper du poing sur la table et de dire « vous allez me remettre les lignes », mais pour les prochaines fois, il faut être attentif à ne pas vouloir aller trop vite.

M. le Président. – La parole est à M. Liradelfo.

M. Julien Liradelfo (PTB). – Monsieur le Ministre, c'est une réponse que vous m'avez déjà donnée. J'avais posé une autre question la fois dernière, et c'est exactement la même réponse. Effectivement, ce n'est pas à vous de dire quelle ligne doit aller où. D'accord, c'est à l'OTW. Par contre, vous êtes responsable notamment des moyens qui sont alloués à l'OTW.

À l'OTW, on nous explique qu'il y a un manque de budget.

Apparemment, M. le Ministre veut parler. Vous pouvez allumer votre micro ou demander au président.

(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)

C'est vous qui êtes responsable de mettre les moyens nécessaires pour assurer une mobilité fluide. Vous pouvez évaluer tant que vous voulez ; quand il manque des bus, il manque des bus. Il y a également un problème de recrutement de chauffeurs. Cela signifie qu'il manque des moyens et si l'on ne comble pas ce manque, on pourra évaluer dans six mois, cela ne servira à rien. On sait qu'il manque des bus et si l'on réorganise en fonction des points faibles que l'on voit, il y aura quelqu'un au bout du compte qui sera lésé.

Dans l'arrondissement, on constate que les communes sont presque toutes touchées par la réorganisation du tram, mais avant tout il convient de mettre des moyens pour la mobilité à Liège.

Question orale de M. Freddy Mockel à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la charge et la fréquentation de la ligne de bus Express E23 des TEC »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Mockel à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la charge et la fréquentation de la ligne de bus Express E23 des TEC ».

La parole est à M. Mockel pour poser sa question.

M. Freddy Mockel (Ecolo). – Monsieur le Ministre, le TEC a récemment communiqué ses chiffres de 2024. On y apprend une augmentation de quatre millions de voyages, soit une hausse de 2,76 % par rapport à 2023 et le meilleur taux de fréquentation depuis 2017. Je vous

reviens à propos de la ligne express 23 entre Eupen et Burg-Reuland via Saint-Vith, qui elle aussi a connu une hausse de fréquentation, comme vous me l'aviez communiqué en réponse à ma question écrite du mois de février 2025.

Depuis cette question écrite, j'ai eu beaucoup de retours d'usagers, surtout sur le trajet aux heures de pointe. À raison, les usagers considèrent comme normal d'avoir une place assise sur un trajet qui dure, pour la plupart de ses passagers, plus d'une heure et qui se fait à une vitesse bien supérieure comparée à une ligne urbaine. La distance entre Eupen et Saint-Vith est de plus de 55 kilomètres et est parcourue en à peine plus d'une heure malgré les arrêts. C'est donc aussi une question de sécurité de pouvoir disposer d'une place assise.

Vous indiquiez dans votre réponse une « charge importante », mais que « différentes vérifications et comptages ponctuels n'ont pas révélé de surcharge ».

Quelles sont la nature et la méthodologie de ces vérifications et comptages ? Quelle est la définition de « surcharge » – entre-temps, j'ai appris que cela signifie que plus personne n'entre dans le bus – pour les TEC ? Comment est-elle constatée dans les faits sur le terrain ?

Les passagers qui doivent rester à l'arrêt et qui n'ont pas la possibilité d'embarquer sont-ils également recensés ?

Quant au problème de charge aux heures de pointe, vous indiquiez qu'une augmentation de la cadence n'était pas possible, vu que tous les véhicules de la Business Unit Liège-Verviers sont en service à ces moments. Vous évoquiez par contre une autre piste, celle de la répartition des charges entre la ligne E23 et la ligne 394 à caractère scolaire.

Qu'a-t-il été entrepris pour améliorer la répartition des voyageurs entre ces deux lignes ? Quelles pistes d'amélioration se dégagent des réflexions ? Pour quand peut-on espérer une amélioration ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Desquesnes.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, je rappelle que l'OTW est une entreprise publique autonome dotée d'un organe d'administration où siègent des représentants de tous les groupes politiques ; le vôtre également. Je pense d'ailleurs que c'est quelqu'un de chez vous qui assume la présidence de l'OTW aujourd'hui. Le Gouvernement a, quant à lui, la charge de veiller à ce qu'il soit doté d'un contrat de service public ainsi qu'à la bonne exécution de ce contrat.

Concernant la méthodologie de comptage, le TEC m'informe qu'ils proviennent d'une part de l'examen des statistiques de validations de titres de transport lors des montées dans le bus et, d'autre part, des comptages manuels de terrain.

Le seuil de surcharge dépend du type de bus utilisé. Dans le cadre de la ligne express E23, une surcharge est observée lorsque le bus contient plus de 80 voyageurs. Lorsque le TEC reçoit un signalement de passagers qui restent aux arrêts – ils ne peuvent pas monter –, les agents vérifient directement l'éventuelle surcharge, tant via les statistiques de validation que via les comptages sur le terrain en temps réel. En cas de nouveau signalement, une vérification de terrain est à nouveau réalisée pour observer le phénomène de surcharge, le comprendre et identifier les jours représentatifs de celle-ci.

Depuis la précédente question parlementaire que vous m'aviez adressée sur le sujet, le TEC a à nouveau effectué des comptages et deux voyages ont été identifiés comme étant plus chargés que les autres :

- le voyage 104 – arrivée à 8 heures 10 à Eupen Bushof. Ce dernier était en effet complet et a laissé deux personnes à l'arrêt de la Baraque Michel ;
- le voyage 119, au départ d'Eupen Bushof à 15 heures 49, n'était pas totalement complet, mais s'est approché de la surcharge.

Les voyages susmentionnés sont tous les deux suivis ou précédés de voyages de la ligne scolaire 394. Le matin, il s'agit de deux voyages arrivant respectivement à Eupen Bushof à 7 heures 48 et à 8 heures 1. L'après-midi, il s'agit d'un voyage démarrant à Eupen Bushof à 16 heures.

Les soucis de charge et de répartition rencontrés aux heures de pointe concernent logiquement et particulièrement les sorties d'école. Une solution consisterait dans une modification des horaires de ces deux lignes, mais la ligne E 23 est une ligne *express* cadencée – comme un train –, avec de nombreuses contraintes de correspondances, et est peu propice à l'avancement ou au retardement d'un seul bus sur la journée.

Quant à la ligne scolaire 394, un avancement ou un retardement pourrait être envisagé aux heures de pointe, mais cela risquerait de mettre les élèves en difficulté pour prendre leur bus. Le risque est de renforcer encore les soucis de charge et de répartition.

Néanmoins, le TEC m'informe que des pistes de solution restent à l'étude, en vue de la rentrée scolaire ou au plus tard pour le second semestre de l'année scolaire 2025-2026.

J'espère avoir répondu précisément à vos questionnements.

M. le Président. – La parole est à M. Mockel.

M. Freddy Mockel (Ecolo). – Je pose ma question en fonction des études en cours au TEC au mois de février. Je n'ai jamais demandé que le ministre donne une injonction pour une ligne quelconque. Je ne crois pas que je sois en défaut par rapport à l'OTW ou quoi que ce soit.

Le problème est aussi que la ligne 334 roule pour les heures d'école, et qu'elle ne roule plus après. Vous pouvez vous retrouver à Mont Rigi ou à Sourbrodt, en tant qu'élève, si le bus 334 est en surcharge ou que c'est le dernier, vous n'avez plus le choix que de prendre le bus 23. Je sais que ce n'était pas dans mes questions, mais il serait intéressant de savoir – à moins que vous n'ayez la réponse spontanée – si les gens qui ont l'abonnement, mais pas l'*express*, ont le droit de monter dans le bus *express* lorsque les autres bus sont pleins et qu'ils n'ont pas pu y monter. Je creuserai cela davantage prochainement.

Question orale de M. Vincent Crampont à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'absence de continuité de l'action publique en termes de mobilité douce »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Crampont à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'absence de continuité de l'action publique en termes de mobilité douce ».

La parole est à M. Crampont pour poser sa question.

M. Vincent Crampont (PS). – Monsieur le Ministre, comme on a eu l'occasion de la dire à de nombreuses reprises, la mobilité douce reste un des parents pauvres des politiques publiques de ce Gouvernement.

Le 1er juillet 2022, votre prédécesseur faisait adopter par le Gouvernement le plan d'action Wallonie cyclable 2030. Le 4 juin dernier, à la faveur d'une interview dans les journaux du groupe Sudpresse, vous indiquiez : « L'administration doit me remettre fin juin une évaluation des travaux menés afin de préparer le plan Wallonie cyclable 2026-2030 ».

Si nous comprenons bien, un nouveau plan va remplacer celui de votre prédécesseur. N'est-ce pas un problème quand les plans succèdent aux plans à intervalles réguliers ? Dans le cadre de leur évaluation, vos services ont-ils également évalué le plan de votre prédécesseur ? Disposez-vous déjà des lignes de force de votre plan Wallonie cyclable 2026-2030 ? S'agit-il d'un plan-programme au sens de la directive 2001/40 ?

Quels seront les budgets annuels dédicacés à la mise en œuvre du plan 2026-2030 ? Comment ces budgets intégreront-ils la trajectoire budgétaire du Gouvernement ? Quels seront les mécanismes de soutien aux investissements communaux en matière de mobilité douce ? Quelle enveloppe budgétaire y sera consacrée ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Desquesnes.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, comme indiqué dans la DPR, le Gouvernement entend encourager les modes actifs, et souhaite évaluer les divers plans afin d'optimiser l'usage des deniers publics.

L'évaluation du plan WaCy est une obligation prévue par l'article 31/2 du Décret du 1er avril 2004 relatif à la mobilité durable et à l'accessibilité. En effet, celui-ci dispose que le Gouvernement « définit un plan d'action « Wallonie cyclable », au début de chaque législature, dans les 18 mois suivant la formation du Gouvernement et pour une durée de cinq ans. Un bilan du plan précédent est réalisé par le Gouvernement préalablement à chaque nouveau plan. » Afin d'assurer la continuité des plans, le législateur a donc bien prévu une évaluation du plan précédent avant d'approuver le plan suivant. C'est logique et c'est donc ce à quoi je m'emploie.

Pratiquement, l'évaluation du plan WaCy a débuté en février dernier avec une première étape d'évaluation participative par la *task force* cyclable wallonne regroupant les diverses parties prenantes du vélo en Wallonie, dont les associations représentatives des usagers. Cette première étape a permis :

- d'identifier les atouts, faiblesses, opportunités et menaces du plan actuel ;
- de réorganiser, compléter les actions du plan WaCy au regard de différents scénarios et publics cibles ;
- de classer ces scénarios au regard de leur pertinence en matière de report modal ;
- d'identifier, au sein de chaque scénario, les actions à fort potentiel en matière de report modal et étant considérées comme prioritaires ;
- d'identifier des indicateurs de réalisation de résultats et d'impacts pertinents par rapport aux actions, à leurs publics cibles et aux objectifs du plan.

Dans une deuxième étape, un groupe d'experts mobilité active du SPW MI a analysé et traité les données collectées lors de la première étape. De cet exercice a émergé une liste d'une vingtaine d'actions prioritaires pour encourager le report modal vers le vélo. La prochaine étape consistera à revenir vers les membres de la *task force* pour traduire les actions prioritaires en fiches projets opérationnelles. À la suite

de ce travail évaluatif, l'administration pourra me proposer un plan d'action pour les cinq prochaines années. Ce nouveau plan d'action sera ensuite présenté au Gouvernement wallon.

M. le Président. – La parole est à M. Crampont.

M. Vincent Crampont (PS). – Merci, Monsieur le Ministre, pour vos éléments de réponse. Très clairement, vous avez répondu à toutes les questions que je vous ai posées. On ne manquera pas de revenir vers vous pour faire l'état des lieux de la situation par rapport à ce nouveau plan.

Question orale de M. Bruno Lefèbvre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la réalisation de travaux pour le compte d'Infrabel sans réévaluation budgétaire »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Lefèbvre à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la réalisation de travaux pour le compte d'Infrabel sans réévaluation budgétaire ».

La parole est à M. Lefèbvre pour poser sa question.

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, je souhaite faire le point sur un dossier que nous avons déjà évoqué à plusieurs reprises : l'accord de coopération du 5 octobre 2018 relatif au financement des infrastructures ferroviaires stratégiques, c'est-à-dire la volonté du Gouvernement wallon de financer à la place d'Infrabel des travaux dans des gares situées le long de l'axe Bruxelles-Luxembourg.

Depuis nos échanges du 1er avril sur le sujet, vos services ont-ils eu des contacts avec Infrabel relativement aux travaux envisagés ? Le cas échéant, que conclure de ces réunions ? En avril, vous m'indiquiez que « les projets et leurs montants doivent faire l'objet de réestimation, de réévaluation sur le montant budgétaire et sur l'opportunité et la priorisation. C'est donc ce à quoi je m'attelle ».

Pouvez-vous nous en dire plus sur ces éléments ? À combien ont été réévalués ces travaux ? Confirmez-vous l'engagement du Gouvernement à financer ces travaux à la place d'Infrabel ? Qu'en est-il de la rédaction des contrats d'exécution ? Disposez-vous déjà d'un calendrier prévisionnel des travaux ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Desquesnes.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, votre question semble reposer sur deux hypothèses : que l'accord de coopération ne concernerait que des projets portés par Infrabel, et qu'il n'y aurait pas de réévaluation budgétaire possible. Permettez-moi de clarifier plusieurs points à ces sujets.

Tout d'abord, et comme je l'ai indiqué, cet accord de coopération porte bien sur le RER, mais aussi sur des projets stratégiques portés à la fois par Infrabel et la SNCB. Deuxièmement, la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980 permet à la Région wallonne de financer de manière additionnelle certains investissements. Cela peut concerner l'aménagement, l'adaptation, la modernisation de lignes ferroviaires, ou encore des équipements complémentaires dans les gares. Toutefois, cette possibilité n'est ouverte que si ces projets viennent en sus d'un plan pluriannuel d'investissement effectivement doté par l'autorité fédérale de moyens suffisants pour assurer une offre de transport ferroviaire attractive, performante et efficacement interconnectée avec les modes de transport, tel qu'il ressort d'ailleurs des contrats de gestion des instances fédérales.

Troisièmement, concrètement, cela signifie que la Wallonie ne finance pas à la place d'Infrabel ou à la place de la SNCB. Elle intervient en complément, en supplément, dans une logique de proportionnalité. D'où le terme de « financement additionnel ». Par ailleurs, le montant que la Wallonie a décidé de mettre à disposition est un montant maximum en euros courants. Pour rappel, il s'agit de 32,48 millions d'euros. À titre de comparaison, la Flandre a prévu un mécanisme de financement additionnel de l'ordre de 100 millions d'euros. Cet accord de coopération n'engage pas seulement la Wallonie, mais aussi la Flandre, Bruxelles et l'État fédéral. Toute modification de cet accord doit donc être avalisée par l'État fédéral et les trois Régions. L'enjeu est de respecter le cadre fixé par cet accord de coopération. Le montant de 32,48 millions d'euros n'est pas remis en question. Ce sont les projets concrets à inscrire dans ce cadre qui font l'objet de discussions et de réexamens.

Mon ambition est donc claire : faire en sorte que des projets porteurs pour la Wallonie soient inscrits dans la concrétisation de cet accord. C'est dans ce cadre que je mène un travail d'évaluation des projets les plus utiles pour les Wallons et les Wallonnes et le développement de notre Région.

M. le Président. – La parole est à M. Lefèbvre.

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Merci pour les explications. C'était tout à fait intéressant de vous entendre, mais vous avez oublié de nous évoquer les projets en discussion que vous comptiez réaliser pour ces montants de 32,8 millions d'euros. Je reviendrai

prochainement pour avoir un peu plus d'informations sur la nature de ces projets.

Question orale de Mme Sabine Roberty à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la cyclostrade devant relier Liege Airport au centre de Seraing »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Roberty à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la cyclostrade devant relier Liege Airport au centre de Seraing ».

La parole est à Mme Roberty pour poser sa question.

Mme Sabine Roberty (PS). – Monsieur le Ministre, la presse en a récemment parlé et me voici ici pour vous poser une question, mais j'ai déjà pu lire pas mal de réponses.

Monsieur le Ministre, ce n'est un secret pour personne, votre prédécesseur tenait beaucoup à la réalisation d'une cyclostrade entre l'aéroport de Liège-Bierset et le pont de Seraing. Au niveau local, communal, l'enthousiasme pour cette réalisation est beaucoup plus discret.

Le 26 juillet 2024, le Collège communal de Seraing a rendu un avis défavorable sur le certificat d'urbanisme pour ce projet. Lundi dernier, le conseil communal, dans son ensemble, s'est inquiété de ce projet.

Les Sérésiens privilégient d'autres investissements en termes de mobilité cyclable, une belle mobilité en termes de sécurité, en lieu et place de cette cyclostrade :

- une liaison de la passerelle des Ateliers centraux au projet de la future cyclostrade qui relie Angleur à Seraing, au rond-point Dunant – carrefour plus apaisé ;
- une liaison via des zones urbaines mieux desservies en lieu et place du tracé le long de la N90 ;
- un aménagement cyclable au sud du site de la cokerie d'Ougrée, le long de la voie ferrée.

Depuis le dépôt de cette question, j'ai été très rapide pour le dépôt après la décision du conseil communal, je sais que vous vous êtes exprimé et que vous avez confirmé que ce projet de cyclostrade à Seraing ne se ferait pas. Néanmoins, j'ai tout de même quelques questions importantes pour les Sérésiens et Sérésiennes.

Quel est l'avenir de la cyclostrade devant relier Liege Airport au centre de Seraing ? Pouvez-vous faire le point ? Il faut évidemment voir les lieux afin de comprendre comment un jour quelqu'un s'est dit que ce projet était possible.

Entendez-vous maintenir cet investissement malgré la réticence des autorités locales ? J'ai bien entendu que non. Que ferait-on éventuellement de ces 10 millions d'euros potentiels ? Confirmez-vous que vous ne disposez d'aucune étude permettant d'objectiver le succès de cette liaison ? Confirmez-vous que, pour des raisons de sécurité routière, les zones de police, chaque fois qu'elles sont interrogées sur le sujet, remettent un avis négatif ?

D'une manière générale, comment s'organiser avec la Ville de Seraing pour établir un programme d'investissements cyclables alternatif à la cyclostrade qui bénéficierait à tous les amateurs de vélo ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Desquesnes.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, la DPR indique que les modes actifs seront encouragés, notamment à travers l'amélioration et la création d'infrastructures sécurisées de qualité, inclusives et d'équipements connexes tels que des stations vélo, des passages piétons, des bancs, et cetera, en concertation avec les acteurs locaux et en consultant les usagers.

Toutefois, comme je l'ai déjà affirmé en commission, à moult reprises, en matière d'aménagements cyclables, je souhaite une approche moins dogmatique, plus pragmatique et surtout plus efficiente.

Le projet de la cyclostrade devant relier Seraing à l'aéroport de Liège au milieu de la A604, évalué à plus de 10 millions d'euros, fait partie des projets cyclables retenus par le précédent Gouvernement.

Ce projet, certes original – c'est peut-être sa seule qualité –, suscitait toutefois de nombreuses questions quant à son intérêt et quant à sa mise en œuvre. Aussi, dès le début de mon mandat, j'ai demandé un moratoire sur ce projet ainsi qu'un examen de son opportunité.

L'étude en cours d'un réseau cyclable structurant, projeté à l'horizon 2040, en province de Liège, propose de classer la liaison cyclable entre Seraing et Liège Airport comme structurante, mais elle a toutefois reculé sa priorisation du niveau 3 au niveau 4. Ce n'est donc plus vraiment une *top* priorité en ce qui concerne le besoin.

Sur le plan de la faisabilité, l'analyse n'est guère positive tant elle soulève des questions sur la sécurité des usagers, sur l'intérêt à faire circuler des cyclistes au plein milieu des gaz d'échappement d'une circulation de type autoroutière, et, enfin, sur les aspects techniques du dossier avec le nécessaire décalage des voies de

circulation, ce qui aurait impliqué des travaux routiers également.

Face à ces doutes sérieux, je préfère le bon sens. Mon administration travaille sur une liaison cyclable entre Seraing et Liège par la vallée de la Meuse. À titre d'exemple, je citerai le projet de cyclostrade entre Angleur et Ougrée, lequel vient d'être soumis à l'enquête publique.

M. le Président. – La parole est à Mme Roberty.

Mme Sabine Roberty (PS). – Ce sont de bonnes nouvelles pour les Sérésiens, les Sérésiennes et toutes les personnes qui empruntent cette sortie d'autoroute. Elle n'est pas nécessairement accidentogène, mais des cyclistes avec des pots d'échappement à hauteur de leur nez, c'était la plus mauvaise de toutes les idées.

On est tous et toutes en raccord avec cette décision. J'espère que les projets structurants pour Seraing verront bientôt le jour. Vous venez de citer celle qui nous intéressait le plus au niveau du rond-point Dunant ; c'est l'endroit idéal pour mener ce type de travaux.

Question orale de Mme Valérie Dejardin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le calendrier et la mise en œuvre de la Vesdrienne »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Dejardin à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le calendrier et la mise en œuvre de la Vesdrienne ».

La parole est à Mme Dejardin pour poser sa question.

Mme Valérie Dejardin (PS). – Monsieur le Ministre, en septembre dernier je vous interrogeais à propos de l'avenir de la Vesdrienne, cette cyclostrade qui ne se situe pas à Seraing, mais qui doit relier Liège à Aachen en passant par Verviers et Eupen, notamment.

À l'époque, vous me répondiez qu'une première adjudication était prévue pour la fin 2024, pour la partie verviétoise du quai de la Vesdre jusqu'à la rue des Surdents, et qu'une deuxième adjudication portant sur la phase entre la rue des Surdents et Dolhain était prévue dans les mois qui suivent. Vous annonciez également, avec prudence, un début des travaux courant 2025.

Entre-temps, des recours ont été déposés à l'encontre du projet et la mise en œuvre de ce dernier n'a pu avoir lieu. Quel est le calendrier prévu pour la mise en œuvre de la Vesdrienne, a minima pour les tronçons Verviers-Surdents et Surdents-Dolhain ?

Depuis que les recours déposés par des citoyens ont été jugés recevables par votre Gouvernement, mais non fondés, des éléments administratifs bloquent-ils toujours le projet ? Quelle suite a-t-elle été apportée aux remarques déposées par les riverains lors de l'enquête publique ? Une adaptation du projet a-t-elle eu lieu sur base de celles-ci ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Desquesnes.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, je vois que vous lisez avec attention les réponses et les comptes rendus analytiques de notre assemblée et je connais votre ténacité sur le beau dossier de la Vesdrienne. Le RAVeL de la Vesdrienne est structurant pour la mobilité active de la vallée de la Vesdre, mais c'est aussi un projet complexe dont le calendrier est tributaire des aléas que peuvent être les recours ou difficultés techniques.

Il n'y a actuellement pas d'éléments administratifs qui bloquent le projet de la Vesdrienne. La procédure d'instruction du permis a effectivement pu reprendre son cours suite à la décision du Gouvernent concernant le recours des riverains dans le cadre de la procédure d'ouverture de voirie. Le calendrier prévu pour la mise en œuvre du projet dépendra de la date à laquelle le permis sera octroyé.

D'un point de vue technique, le SPW Mobilité et Infrastructures avance dans l'établissement des documents d'adjudication des différents marchés publics de travaux pour le tronçon Verviers-Dolhain.

La répartition des marchés sera la suivante :

- du quai de la Vesdre au Polygone de l'eau pour des travaux étalés sur les années 2026 et 2027 ;
- la rue de Limbourg, hors pont 17, pour des travaux étalés sur la seconde moitié de 2026 et 2027 ;
- la passerelle de Bellevaux et la traversée de Bellevaux pour des travaux à réaliser conjointement à la rue de Limbourg ;
- de la campagne Lonhienne à l'entrée de Dolhain pour réalisation des travaux à partir de 2027 ;
- le passage sous le pont Léopold à Verviers ainsi que le pont 17 pour des travaux à réaliser à partir de fin 2026 ou début 2027.

Ce calendrier des travaux sera à affiner selon les phasages détaillés de chacun des marchés publics et les résultats des adjudications. Il est tributaire des procédures d'expropriation et de travaux d'impétrants qui seront à réaliser préalablement avant la concrétisation des travaux. Je vous l'ai donc livré sous toute réserve : il s'agit d'un calendrier que je qualifie de « réaliste optimiste ». J'en profite pour saluer et

remercier les agents des SPW MI et TLPE qui mettent toute leur énergie à la bonne réalisation de ce beau projet.

M. le Président. – La parole est à Mme Dejardin.

Mme Valérie Dejardin (PS). – Merci, Monsieur le Ministre, pour ces informations que l'on prendra avec prudence. J'ai bien compris les enjeux. Je me joins à vous pour remercier les agents qui travaillent sur ce dossier depuis de nombreuses années. Ce chantier est structurant pour l'arrondissement de Verviers, mais également lent dans la mise en œuvre, au vu de sa complexité, je suppose.

Je voudrais quand même insister sur l'importance de prendre en compte, dans les aménagements, les remarques des riverains et notamment des entreprises qui sont situées en bord de la future cyclostrade. Elles pourraient avoir des activités qui ne seraient plus possibles si les plans n'étaient pas un minimum aménagés. J'insiste en outre sur l'importance de communiquer correctement avec les riverains et les pouvoirs locaux.

Question orale de M. Jean-Paul Bastin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'annonce d'investissements supplémentaires pour le secteur ferroviaire en Wallonie »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Bastin à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'annonce d'investissements supplémentaires pour le secteur ferroviaire en Wallonie ».

La parole est à M. Bastin pour poser sa question.

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, afin de garantir l'utilisation des fonds dans le délai prévu par la Commission européenne, le Gouvernement fédéral va réallouer 76 millions d'euros du Plan de relance européen à des projets ferroviaires. Concrètement, la SNCB recevra 6,95 millions d'euros pour améliorer l'accessibilité des gares : 25 d'entre elles seront équipées d'ascenseurs, de rampes et de signalétiques adaptés aux personnes à mobilité réduite.

En parallèle, quelque 6 000 nouveaux emplacements pour vélos seront aménagés afin de favoriser l'intermodalité train-vélo. Infrabel bénéficiera de 69,2 millions d'euros, principalement pour moderniser le réseau. Environ 29 millions d'euros seront consacrés à la rénovation de 32 tronçons de voies et de 18 infrastructures de fret, ainsi qu'à la suppression de goulots d'étranglement sur des lignes clés, comme Bruxelles-Luxembourg.

Enfin, un nouveau système numérique de gestion du trafic ferroviaire doit améliorer la ponctualité et la fluidité des trains.

Monsieur le Ministre, la Cellule ferroviaire du SPW MI a-t-elle pu se pencher sur les propositions formulées par Infrabel et émettre des recommandations ? Avez-vous discuté de ces investissements avec le ministre fédéral en charge de la Mobilité ? Quelle sera la part des investissements qui reviendra à la Wallonie ? Combien de gares feront l'objet d'investissements ?

Les tronçons identifiés comme prioritaires par la Wallonie, outre l'axe 3, bénéficieront-ils de ces investissements ? Dans le cadre du développement de l'intermodalité, combien de nouveaux emplacements de vélos seront-ils installés en Wallonie ? Enfin, une coordination entre la SNCB et les projets wallons est-elle prévue et assurée ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Desquesnes.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, comme vous ne l'ignorez pas, le ferroviaire relève de la compétence quasi exclusive du niveau fédéral. Toutefois, la loi spéciale du 8 août 1980 confère aux Régions un rôle extrêmement limité et ténu en la matière. D'une part, la possibilité de financements régionaux additionnels – ce que j'ai expliqué il y a quelques instants à votre collègue, M. Lefèbvre – et, d'autre part, une forme d'obligation de concertation pour la coopération entre les différentes sociétés de transport public, c'est-à-dire la SNCB, Infrabel d'un côté, et les trois sociétés de transport public par bus des Régions, de l'autre.

Bien sûr, le train constitue l'épine dorsale de la mobilité et touche donc à des matières relevant, elles, pleinement de la Wallonie. Raison pour laquelle j'ai déjà manifesté, auprès du ministre fédéral Jean-Luc Jean-Luc Crucke, notre demande d'une concertation des Régions préalablement à l'établissement, la modification des plans ou la modification des plans d'investissements ferroviaires.

En ce qui concerne l'intermodalité et le développement de nouveaux emplacements vélos, jusqu'à présent, la SNCB ne nous a pas contactés. Toutefois, je ferai inscrire ce point des nouveaux investissements annoncés avec l'aide des fonds européens dans les gares et sur le réseau ferré à la prochaine Conférence interministérielle de la mobilité, afin que la Wallonie puisse être concertée sur ces points. C'est donc une question de méthode et un rappel en la matière.

Enfin, il est utile de préciser que la Cellule ferroviaire au sein de l'administration wallonne n'existe plus sous cette forme. En effet, le suivi de la politique ferroviaire est aujourd'hui réparti au sein du SPW MI entre, d'une part, l'Autorité organisatrice du transport pour les voyageurs, soit, ce qui correspond au volet 1 de la Stratégie régionale de mobilité, la SRM, qui concerne le volet du transport de personnes. D'autre part, l'autre acteur est la Direction du transport et de l'intermodalité qui concerne le volet deux, celui des marchandises, autrement dit le fret. L'expertise ferroviaire est répartie dans ces deux services, l'une pour le volet passager et l'autre pour le volet fret. Voilà ce que je puis dire en réponse à vos questionnements.

M. le Président. – La parole est à M. Bastin.

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, merci pour ces éléments de réponses. On ne peut que souligner et saluer les investissements qui vont avoir lieu dans les différents équipements de nos gares, notamment de multimodalité.

J'ai bien pris note que vous alliez inscrire ce point à la prochaine conférence sur l'intermodalité de la cellule de coordination et de concertation pour s'assurer que, selon le principe de subsidiarité et avec la bonne connaissance que vous avez du réseau, des besoins et de la complémentarité entre les différentes offres de services, nous puissions avoir un magnifique investissement qui puisse servir au mieux à nos concitoyens utilisant les transports en commun et le vélo.

Question orale de Mme Sabine Roberty à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les entreprises oubliées dans le cadre des compensations dues à l'annulation des extensions du tram à Liège »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Roberty à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les entreprises oubliées dans le cadre des compensations dues à l'annulation des extensions du tram à Liège ».

La parole est à Mme Roberty pour poser sa question.

Mme Sabine Roberty (PS). – Monsieur le Ministre, dans le dossier du tram qui va de Liège à Liège, certains ont perdu des plumes et, outre les entreprises qui ont été évincées des marchés, d'autres sont en droit de réclamer des dommages et intérêts à l'OTW, les entreprises qui avaient comme entrave à leur développement des procédures d'expropriation.

À ce sujet, une d'entre elles – on a pu le lire dans la presse dernièrement – a décidé d'ester en justice. Une audience est prévue le 26 juin. À ce stade, elle réclame 2 millions d'euros à l'OTW.

Pouvez-nous dire combien combien d'entreprises à Seraing et Herstal étaient susceptibles d'être expropriées ? Le cas échéant, quels pourraient être les montants réclamés à l'OTW ? Ces montants devront-ils être couverts par la Wallonie ? Avaient-ils été intégrés dans les calculs des indemnisations aux entreprises ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Desquesnes.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, la décision du Gouvernement de renoncer aux petites extensions du tram de Liège est accompagnée d'une décision de réaliser, par contre, les aménagements d'infrastructures nécessaires pour créer des lignes de bus en site propre et prioritaire. L'étude de ce projet de ligne de bus en site propre et prioritaire a bien débuté, même si le tracé exact n'est pas encore arrêté. C'est un débat qui a lieu aujourd'hui au sein des groupes de travail auxquels les villes concernées sont associées.

Dans le cadre du projet des petites extensions du tram, les expropriations concernaient initialement 26 parcelles. Étant au tout début du projet, les démarches d'expropriation n'étaient qu'à leur commencement et donc loin d'être abouties. Quelques expropriations avaient toutefois déjà été réalisées chez des privés et seront utiles au futur tracé en site propre des lignes prioritaires.

Aucune expropriation de biens appartenant à des entreprises n'a été réalisée. L'OTW a fait savoir à tous les propriétaires concernés par les expropriations non encore réalisées qu'elles ne se feraient pas. Parmi les entreprises qui auraient été concernées par les expropriations, si les extensions étaient réalisées, une seule s'est montrée revendicatrice depuis plusieurs mois déjà. Elle a tenté d'obtenir un dédommagement, mais sans pouvoir justifier son préjudice auprès de l'OTW.

Par conséquent, à ce stade, l'OTW n'a pas pu accepter cette demande non étayée. L'intéressée a donc choisi la voie judiciaire. L'OTW reste ferme sur le fait qu'un préjudice ne peut être analysé que s'il est démontré, c'est-à-dire documenté par des pièces de comptabilité notamment, et qu'il est spécifique aux biens concernés.

Pour le reste, il revient donc aujourd'hui – c'est le choix de l'entreprise – de laisser la justice faire son travail. Du côté de Herstal, deux transactions foncières étaient prévues. Il s'agissait, d'une part, d'un échange de terrain avec le SPW et, d'autre part, de l'acquisition à titre gratuit avec la Ville de Liège. Ce qui ne pose donc pas de difficulté.

M. le Président. – La parole est à Mme Roberty.

Mme Sabine Roberty (PS). – Merci pour vos réponses. Vous dites « petites extensions du tram », mais pour les Liégeois, elles auraient vraiment été une grande évolution en termes de mobilité. On ne va pas refaire le débat, mais « petites extensions »…

(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)

Oui, petites extensions par rapport à la ligne qui va de Liège à Liège. Je vous entends bien.

J'ai bien entendu qu'une seule entreprise était revendicatrice. Ici, on se heurte à un problème de communication qui pose question en matière de transparence, sur la manière dont on s'exprime, sur la gestion de l'information et sur le plan de la responsabilité. Sur ce dernier point, c'est le tribunal qui nous répondra.

L'incertitude, l'absence de réponses claires peut créer le chaos, mais la justice nous en dira plus après avoir entendu les diverses parties. On laissera faire cette justice, puisque l'on est en séparation des pouvoirs, et c'est tant mieux.

C'est un dossier que j'essaierai de suivre, mais il faut toujours rappeler que la communication est essentielle surtout avec de tels problèmes.

Question orale
de M. Vincent Crampont
à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux,
sur « le sous-financement des CPAS »

Question orale
de M. Stéphane Hazée
à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux,
sur « le programme d'exclusion du chômage et l'impact sur les CPAS »

Question orale
de M. Vincent Crampont
à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux,
sur « la réaction du Gouvernement face à l'absence de soutien fédéral aux CPAS wallons à la suite de la réforme des allocations de chômage »

Question orale
de M. Julien Liradelfo
à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux,
sur « l'impact des mesures fédérales sur les CPAS wallons »

Question orale
de M. Jean-Paul Bastin
à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux,
sur « le soutien de l'autorité fédérale pour les CPAS »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle les questions orales à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, de :

- M. Crampont, sur « le sous-financement des CPAS » ;
- M. Hazée, sur « le programme d'exclusion du chômage et l'impact sur les CPAS » ;
- M. Crampont, sur « la réaction du Gouvernement face à l'absence de soutien fédéral aux CPAS wallons à la suite de la réforme des allocations de chômage » ;
- M. Liradelfo, sur « l'impact des mesures fédérales sur les CPAS wallons » ;
- M. Bastin, sur « le soutien de l'autorité fédérale pour les CPAS ».

La parole est à M. Crampont pour poser sa question.

M. Vincent Crampont (PS). – Monsieur le Ministre, alors que les CPAS sont déjà sous tension face à l'afflux des demandes, le Gouvernement fédéral a décidé de supprimer le subside relatif au Fonds de participation et d'activation sociale. Ce sont 20 millions d'euros qui échapperont aux CPAS du pays pour financer des actions essentielles contre, notamment, la pauvreté infantile, mais aussi pour remobiliser les personnes les plus éloignées de l'emploi. Quelle ironie lorsque l'on sait que les CPAS seront en charge, dans quelques mois, de la remise à l'emploi des personnes exclues des allocations de chômage.

En 2024, au CPAS de Charleroi, ce sont 690 000 euros qui ont été utilisés pour assurer les frais scolaires, payer l'internat des enfants placés, mais aussi le lait ou les langes pour des bébés, des frais de logopédie ou encore des frais de kiné. On le voit, la suppression de ce subside est une attaque frontale à l'encontre des CPAS ; une de plus.

Plus graves encore, la lutte contre la pauvreté infantile et l'égalité des chances sont principalement ciblées.

Monsieur le Ministre, avez-vous été informé ou concerté par vos homologues du Fédéral de la suppression de ce subside ? Comptez-vous inscrire ce point à l'ordre du jour lors du prochain Comité de concertation ? Quels moyens comptez-vous mettre en œuvre au service des CPAS, déjà sous pression, pour faire face à leurs missions essentielles ? Comptez-vous prendre des mesures compensatoires afin de permettre aux CPAS de maintenir leurs aides ?

De manière générale, comment comptez-vous aider financièrement nos CPAS à faire face aux défis auxquels ils sont et seront confrontés ?

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Monsieur le Ministre, 185 000 personnes seront exclues du chômage à partir du 1er janvier 2026, dont plus de 85 000 en Wallonie. Parmi ces personnes, un nombre significatif fera certainement appel aux CPAS pour survivre. Sur base des chiffres de la Fédération des CPAS, c'est au moins 34 % d'entre elles qui devraient demander une aide sociale, soit près de 30 000 personnes.

Cela représente, au-delà de l'enjeu humain, une charge budgétaire pour les CPAS au niveau du paiement du RIS – le revenu d'intégration sociale – en premier lieu. Vu la prise en charge par le CPAS d'une partie de celui-ci, cela correspond à un surcoût minimum de 141 millions pour les CPAS wallons, pour le seul RIS.

Les personnes qui ne rempliraient pas les conditions pour le revenu d'intégration gonfleront également les demandes d'aides sociales complémentaires. Pour rappel, les CPAS wallons en octroient déjà entre 30 000 et 40 000 par an. Cette demande devrait donc augmenter, voire exploser sur fonds propres et, à ce stade, sans perspective de renfort en personnel.

Cela représente aussi, pour le personnel, une charge de travail pour accueillir dignement ces personnes, examiner leur demande et assurer le suivi de la mise en œuvre de leurs droits, mais aussi en termes d'insertion sociale et professionnelle au regard des obligations annoncées pour les CPAS. Pour bon nombre d'entités déjà sous pression, cela requerra préalablement le recrutement du personnel, des équipements, des installations administratives, dans un contexte de finances locales qui est souvent déjà en état critique.

Une compensation a été annoncée. On nous a d'abord parlé de 50 millions d'euros ; puis, il y a quelques jours, 234 millions pour l'ensemble du pays. C'est, en toute hypothèse, insuffisant puisqu'une récente étude de Belfius, dont on ne peut pas suspecter l'approche politique, chiffrait à 190 millions d'euros au moins le coût pour les communes et CPAS wallons.

On en revient à cette incertitude dont nous parlions il y a 15 jours, lorsque nous avons cherché à alerter ce Parlement quant à l'intérêt majeur pour la Wallonie qui était mis à mal, puisque les CPAS sont, à ce stade, dans l'impossibilité d'anticiper, de prendre les mesures qui permettraient de recruter ce personnel afin que, dès le 1er janvier, il soit opérationnel pour faire face à ce tsunami qui arrive.

Il y a là un enjeu qui vous touche alors et qui vous concerne comme ministre des Pouvoirs locaux. Vous aviez écrit à vos interlocuteurs fédéraux pour demander de clarifier ces enjeux. Où en est aujourd'hui la concertation interfédérale ? Quelle réponse avez-vous obtenue ? Quand un financement fédéral suffisant sera-t-il défini ? Quand ces éléments seront-ils définitivement acquis pour permettre aux personnes en première ligne de faire face ? Bon nombre de responsables politiques et de cadres administratifs des CPAS, qu'ils soient favorables ou pas à la réforme – cette question importe peu –, souhaitent préparer cette échéance.

Comme ministre de tutelle, quels sont vos conseils, vos balises pour des CPAS qui estimeraient devoir recruter du personnel, mais qui n'ont pas d'assurance aujourd'hui sur le financement qu'ils recevront ? Ces conseils et ces balises sont-ils analogues ou différents pour les CPAS des communes sous CRAC ?

Voilà les questions qui doivent absolument être clarifiées.

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

M. Vincent Crampont (PS). – Monsieur le Ministre, votre collègue, le ministre fédéral de l'Emploi, indiquait récemment que les CPAS recevraient, dès 2026, plusieurs centaines de millions d'euros pour les aider à gérer les conséquences de la réforme des allocations de chômage, après avoir déclaré que les CPAS du pays devraient se partager 50 millions d'euros dès 2026. Finalement, il semble qu'un accord soit intervenu pour une enveloppe de 234 millions pour les CPAS du pays, et ce, dès 2026.

Ce dernier élément mettrait fin à une véritable cacophonie à laquelle se sont livrés les partis francophones de la majorité fédérale ; cacophonie qui n'aide ni le CPAS ni les communes à y voir clair. Pouvez-vous nous confirmer ces derniers éléments ? Quelles démarches ont été entreprises dans ce dossier ? Quelles sont les prochaines étapes ? Pouvez-vous nous indiquer le montant qui sera dédicacé aux CPAS wallons ? Quelle clé de répartition a été utilisée ?

Concrètement, quels sont les moyens obtenus pour lesquels le Fédéral a marqué un engagement ferme et selon quel calendrier ?

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

M. Julien Liradelfo (PTB). – Monsieur le Ministre, l'heure est à l'inquiétude dans de nombreux CPAS en Wallonie. Nous le savons maintenant, avec la réforme du chômage, ils vont devoir traiter plus de dossiers et aider encore plus de personnes, parfois dans des situations très compliquées.

Néanmoins, une autre nouvelle rend la situation encore plus difficile puisque nous avons appris que les moyens financiers dédiés au fonds « Participation et activation sociale » allaient être supprimés. Ce fonds est destiné à deux choses : lutter contre la pauvreté infantile et remettre les inactifs au travail.

À Charleroi, par exemple, 690 000 euros vont disparaître. Cet argent servait à aider plus de 2 000 enfants : payer des cartables, des stages, des soins ou même du lait pour les bébés. À Liège, on parle de 1 million d'euros en moins. Ce budget permettait de soutenir des familles très précaires et de financer des activités pour les enfants, mais aussi d'accompagner des personnes dans la difficulté.

Les CPAS de Wallonie disent aujourd'hui qu'ils ne pourront plus remplir toutes leurs missions si cette situation continue. Ils ont besoin de moyens, maintenant plus que jamais. Allez-vous interpeller le Gouvernement fédéral afin qu'il revienne sur cette décision ?

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, nous avons appris, la semaine dernière, que le Gouvernement fédéral s'était accordé sur une enveloppe de 234 millions d'euros dès 2026 afin de soutenir les CPAS dans le cadre de l'accompagnement des demandeurs d'emploi dépassant les deux années de chômage. Cette enveloppe passerait à 302 millions d'euros en 2028 et 342 millions d'euros en 2029.

Cette mesure concrétise une promesse formulée par les autorités fédérales d'aider les pouvoirs locaux, l'impact annuel de la mesure d'accompagnement étant estimé à 90 millions d'euros pour la Wallonie, même si une étude de Belfius tire, entre-temps, ce chiffre vers le haut.

Suite à cette annonce, des contacts sont-ils pris avec le Fédéral, afin d'assurer la mise en œuvre pratique de cette enveloppe ? Quand connaîtrons-nous la répartition ou l'estimation de la répartition par commune et, dès lors, par CPAS ? Y a-t-il un protocole d'association et de coopération avec la Fédération des CPAS ? Y a-t-il encore des mesures de soutien toujours en cours de négociation avec le niveau fédéral ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Desquesnes.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Messieurs les Députés, je rappelle en préambule que la DPR prévoit que le Gouvernement wallon défendra la voix des communes et des autorités locales face à l'autorité fédérale concernant notamment l'impact des dépenses liées aux pensions, à la précarité, aux services des pompiers et à la police.

Je mets activement en œuvre ce point de la DPR. Comme je l'ai déjà indiqué à plusieurs reprises lors des différentes Commissions, le ministre-président et moi-même avions adressé, en octobre, un courrier aux négociateurs fédéraux. J'ai également pu adresser un courrier au Premier ministre en marge du dernier CODECO de la législature ; courrier abordant notamment la question du financement des CPAS. Il y a eu des échos assez nombreux dans la presse.

Par ailleurs, à ma demande, j'ai eu l'occasion de récemment rencontrer, la ministre fédérale Anneleen Van Bossuyt, pour précisément discuter de la réforme fédérale en préparation relative à la limitation des allocations de chômage et aux compensations qui devraient être versées aux CPAS pour assurer cette charge.

À l'issue de l'ensemble de ces échanges, plusieurs avancées concrètes peuvent être relevées. Je vais vous exposer les éléments dont j'ai connaissance, sachant que je ne suis pas ministre fédéral. Il y a des questions sur lesquelles je n'ai pas encore de réponse.

Vous m'interrogez sur le rythme d'exclusion du chômage. L'accord fédéral prévoit plusieurs phases d'exclusion dans l'application de la limitation du

chômage en 2026. L'autorité estime que 30 000 personnes seront d'emblée concernées au 1er janvier ; 40 000 personnes au 1er mars, comptabilisant entre 8 et 20 ans de chômage ; enfin, le 1er avril, 45 000 personnes qui comptent de deux à huit ans de chômage seront exclues. Au total, ces trois premières vagues devraient concerner quelque 115 000 personnes en 2026.

Comme certains d'entre vous l'ont indiqué, il est estimé qu'un tiers des exclus se tourneront vers le RIS, ce qui correspond également à l'hypothèse calculée par l'ULB à la demande de la Wallonie. C'est vrai qu'il y a des chiffres différents aujourd'hui chez Belfius. Je ne sais pas qui l'on doit croire, si c'est la moyenne entre les deux. Nous verrons à l'avancée. Il est important de s'assurer que les différentes projections, les différents calculs collent avec la réalité des engagements pris par le Fédéral.

Une ligne budgétaire de 1,5 milliard d'euros figure désormais dans la trajectoire fédérale, afin de soutenir les pouvoirs locaux face à la problématique des pensions.

Pour les CPAS confrontés à la limitation à deux années des allocations de chômage. concrètement – certains d'entre vous l'ont dit – le Kern fédéral a décidé d'octroyer aux CPAS 234 millions d'euros en 2026, 234 millions d'euros en 2027, 302 millions d'euros en 2028 et 342 millions d'euros en 2029.

Lors de ma rencontre avec la ministre fédérale Van Bossuyt, elle s'est également engagée à simplifier et alléger le travail effectué par les CPAS dans un avenir proche. Je serai attentif à la concrétisation de cette promesse, en lien avec l'augmentation correspondante du nombre de dossiers RIS à assumer dès le début de l'année prochaine.

Monsieur Bastin, selon les informations dont je dispose, les discussions sont encore en cours au niveau fédéral en ce qui concerne les critères qui établiront la répartition de ces sommes entre les pouvoirs locaux belges. Il ne m'est donc pas possible, à ce stade, de vous présenter la clé de répartition de cette enveloppe entre les pouvoirs locaux des trois Régions de notre pays. Je plaide pour une clé en fonction des besoins, mais la décision relève de l'entité fédérale.

Concernant l'intégration de la Fédération des CPAS aux discussions fédérales, cela relève également de la responsabilité du Gouvernement belge. Je sais cependant que certains cabinets fédéraux consultent la Fédération des CPAS.

En outre, l'autorité fédérale a également décidé d'une enveloppe pour l'économie sociale : 50 millions d'euros en 2026, 50 millions d'euros en 2027, puis 25 millions d'euros en 2028 et 25 millions d'euros en 2029. Cette enveloppe relève de l'autorité du ministre fédéral M. Frank Vandenbroucke.

Messieurs Crampont et Liradelfo, vous m'interrogez également sur le fonds « Participation et activation sociale ». Il est évident que je déplore la suppression de cette subvention fédérale.

Vous m'interrogez sur le soutien régional. Je rappelle également que le budget de la Région wallonne à l'issue de 2025 présente un déficit SEC de 2,3 milliards d'euros et que, malgré cette difficulté, le budget wallon 2025 a maintenu, à mon initiative, le pourcentage additionnel à l'inflation pour le Fonds spécial de l'aide sociale qui contient une aide significative à l'attention des communes, à savoir plus de 30 millions d'euros via un refinancement des zones de secours. En fonction de l'impact réel des mesures fédérales qui reste à définir, des pistes pourraient être étudiées à l'occasion des exercices budgétaires futurs.

Par ailleurs, j'ai confirmé le maintien intégral de l'enveloppe de 23 millions d'euros relative au Plan de cohésion sociale pour toute la durée de la législature, ce qui est un geste significatif.

Quant aux balises que vous évoquez, Monsieur Hazée, c'est aux communes et aux CPAS qu'il revient de les définir, en fonction des missions qu'ils auront eux-mêmes choisies, sur base de leur connaissance de la réalité sociale et économique de leur territoire. C'est une question d'autonomie communale. Mes services recommandent néanmoins lors des comités de monitoring « plan Oxygène », principalement aux grandes villes, de se focaliser désormais sur la remise à l'emploi.

Par ailleurs, cette réforme fédérale ayant un impact transversal au niveau wallon, nous travaillons en coordination avec le ministre Jeholet, en charge de l'Emploi et du FOREm. Notre objectif commun est de garantir les meilleures conditions possibles pour accompagner les personnes exclues du chômage. Je poursuivrai, tout au long de cette législature, mes efforts pour sensibiliser aux conséquences des mesures fédérales sur les pouvoirs locaux wallons. J'en serai le porte-parole et le défenseur dans les instances de concertation interfédérales.

M. le Président. – Pour plus de clarté, Monsieur Crampont, je vous propose une réplique en deux minutes vu que vous aviez deux questions orales.

La parole est à M. Crampont.

M. Vincent Crampont (PS). – Je crois que cela va être de trop parce que de toute façon, malheureusement, on entend toujours le même. On se répète.

Je constate quand même que les CPAS sont mis à mal. Les différents niveaux de pouvoir s'y mettent : le Fédéral aujourd'hui enlève 20 millions d'euros pour le Fonds de participation et d'activation sociale.

Ici, en Wallonie, on ne renouvelle pas le subside « Collignon » de 14 millions d'euros qui était dédié à soutenir les travailleurs sociaux. C'est en tout cas ce que vous avez laissé sous-entendre, Monsieur le Ministre, lors de la discussion sur l'ajustement budgétaire.

Ensuite, les 190 millions d'euros qu'annonce l'étude Belfius seront le *minimum minimorum* dont les CPAS auront besoin pour faire face à cet amas de nouveaux bénéficiaires. Ce sera vraiment compliqué, je crains le pire pour les CPAS et indirectement pour les communes.

M. le Président. – La parole est à M. Hazée.

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Je remercie le ministre pour les différents développements.

Concernant les 234 millions d'euros, c'est donc trop peu quand on nous indique qu'il faut 190 millions d'euros au moins pour la Région wallonne. Si Belfius a ce chiffre, c'est parce qu'il compte l'ensemble des paramètres : non seulement le revenu d'intégration, mais aussi les aides sociales et également l'impact en personnel pour accueillir ces personnes, pour traiter les dossiers, pour assurer le suivi.

C'est trop peu et c'est encore incertain. Si l'on voit bien la coalition Arizona vouloir voter son programme d'exclure du chômage cette semaine, nous n'avons pas d'indication quant au vote de la compensation. Cela signifie que les CPAS sont aujourd'hui en impossibilité, ou en tout cas en grande difficulté s'ils ont un peu d'aisance financière, de pouvoir anticiper ces risques.

Bien sûr, vous n'êtes pas ministre fédéral, mais vous êtes le relais des pouvoirs locaux. Votre majorité a, par ailleurs, refusé la motion en conflit d'intérêts que nous proposions précisément pour vous donner le rapport de force, pour que tout cela soit clarifié avant le vote de la loi fédérale. Il est vraiment impérieux qu'il y ait des clartés rapidement, sinon c'est le risque du chaos qui pointe et ce n'est pas acceptable.

M. le Président. – La parole est à M. Liradelfo.

M. Julien Liradelfo (PTB). – Monsieur le Ministre, le président du CPAS de Liège disait que le Gouvernement avait touché le fond avec la décision de supprimer ce fonds. Je pense qu'il a raison, on a touché le fond. Il est question de précarité infantile, il est question d'enfants défavorisés qui ne sont pas responsables de leur situation. Il est question de financer ce qui est en fait le strict minimum et le strict nécessaire pour avoir une vie digne. On parle de lait pour bébé, de langes, de lit, d'avoir un matelas. On a eu le témoignage d'une femme qui avait deux enfants qui dormaient sur le même matelas. Ce fonds a permis d'acheter un lit superposé.

On parle donc ici du strict minimum pour avoir une vie digne. Si ce Gouvernement et le Gouvernement Arizona ne sont pas capables d'assurer ce minimum de vie digne, on a touché le fond. J'entends que le Gouvernement MR-Les Engagés aux deux niveaux de pouvoir dire qu'il veut remettre les gens au travail. Ce fonds permet, entre autres, aussi d'aider la remise à l'emploi des personnes les plus éloignées du marché du travail.

Ici, en fait, ces gouvernements font simplement l'inverse de ce qu'ils disent. Comme ministre des Pouvoirs locaux, nous attendons de vous que vous vous battiez au Fédéral et que vous l'interpelliez pour qu'il revienne sur cette mesure, parce que c'est vraiment indigne. C'est une décision honteuse.

M. le Président. – La parole est à M. Bastin.

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Merci, Monsieur le Ministre, pour les différents éléments de réponse sur ces interpellations. Hier, on craignait qu'il n'y ait pas de montants de compensation. Je sais que Les Engagés se sont battus pour obtenir des montants de compensation. Aujourd'hui, il y a une enveloppe de 234 millions. Vous annoncez également 50 millions en économie sociale.

On attend de vous que vous puissiez défendre les intérêts des pouvoirs locaux auprès du niveau fédéral et connaître les différents éléments et le calendrier pour permettre à nos CPAS de préparer et d'anticiper la mise en œuvre de ces mesures et les actions concrètes qui sont nécessaires : avoir des équipes en staff suffisant ; avoir des locaux pour les accueillir dignement ; faire en sorte qu'il y ait un minimum de personnes qui soit concerné et un maximum qui soit en situation de suivre une formation ou d'avoir trouvé éventuellement un travail, notamment par des articles 60, 61 ou d'autres dispositifs.

(M. Crampont, doyen d'âge, reprend place au fauteuil présidentiel)

Question orale de M. Maxime Daye à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'accompagnement des supracommunalités dans le processus de rationalisation »

Question orale de M. Jean-Paul Bastin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la réforme de la supracommunalité »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle les questions orales à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, de :

- M. Daye, sur « l'accompagnement des supracommunalités dans le processus de rationalisation » ;
- M. Bastin, sur « la réforme de la supracommunalité ».

La parole est à M. Daye pour poser sa question.

M. Maxime Daye (MR). – Monsieur le Ministre, il y a un mois, vous nous annonciez, lors d'une réponse à des questions ici même, vouloir rattacher les supracommunalités aux provinces ou aux agences de développement territorial.

Vous allez ainsi dans le sens de la DPR, qui stipule que les entités de supracommunalité récemment reconnues par la Wallonie seront rattachées aux provinces, même si la DPR indique en outre vouloir réduire le nombre d'intercommunales.

Bien que nous puissions saluer cette démarche, qui permettra de simplifier cette grande lasagne institutionnelle où se superposent les différents niveaux de décision, nous pouvons nous poser des questions sur l'accompagnement qui sera donné aux supracommunalités dans ce processus.

Pouvez-vous m'en dire plus sur les modalités qui seront émises par le Gouvernement pour permettre cette rationalisation des supracommunalités ?

Vous indiquiez qu'une note était en cours de rédaction par vos services pour tracer la feuille de route. Où en êtes-vous ? Quand sera-t-elle portée à la connaissance du Gouvernement et donc des acteurs en attente ?

Votre objectif est de parvenir à rationaliser les supracommunalités pour l'année budgétaire 2026. C'est demain. J'espère donc que cette feuille de route sera connue le plus rapidement possible pour laisser le temps nécessaire aux associations concernées d'envisager leur avenir sereinement.

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, vous avez pu communiquer, il y a quelques semaines, les premières lignes de votre vision de la réforme de la supracommunalité.

Votre volonté, conformément à la Déclaration de politique régionale, est de simplifier l'ensemble des structures existantes et de rendre plus lisible le paysage institutionnel de notre Région.

Pouvez-vous faire le point sur l'évolution de ce dossier ? Avez-vous pris des contacts avec les différents acteurs qui seraient concernés par cette simplification ?

Vous avez indiqué qu'une note était en cours de rédaction. Quand celle-ci sera-t-elle soumise au Gouvernement et communiquée à l'extérieur ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Desquesnes.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Messieurs les Députés, le Gouvernement poursuit résolument l'objectif inscrit dans la DPR de simplifier et rationaliser les structures publiques afin de garantir un service plus lisible, efficace et efficient pour tous les citoyens.

La rationalisation de la supracommunalité participe pleinement à cette ambition, en cohérence avec la volonté de recentrer les missions des pouvoirs locaux et de renforcer la cohérence territoriale.

Monsieur Daye, le cabinet finalise actuellement la note stratégique qui définira la feuille de route pour accompagner les supracommunalités dans ce processus de rationalisation. Toutes les entités concernées ont été rencontrées dans le cadre des comités d'accompagnement prévus via l'octroi des subventions actuelles.

Monsieur Bastin, la vision et les principes de cette réforme sont clairs : recentrer, simplifier et clarifier les rôles.

Le cabinet a assuré un dialogue constructif avec l'ensemble des acteurs et veille à présenter prochainement cette note au Gouvernement. Elle permettra d'organiser la mise en œuvre concrète de la réforme dans le cadre du calendrier budgétaire envisagé.

Mon administration suivra attentivement le déploiement pour garantir une transition fluide, cohérente et efficace. Mon objectif est d'arriver à une

note d'orientation au Gouvernement avant les travaux budgétaires du conclave.

M. le Président. – La parole est à M. Daye.

M. Maxime Daye (MR). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, et je voudrais vous partager ma réflexion. Il faudrait que l'on évite le syndrome « des médias de proximité », c'est-à-dire qu'une réforme utile, comme celle des médias de proximité et celle des supracommunalités, mérite une bonne communication en amont avec tous les acteurs.

Vous parlez d'un comité d'accompagnement, mais, si je ne m'abuse, je fais partie d'une ASBL de supracommunalité et je n'ai pas l'impression qu'ils aient des nouvelles, non seulement de ce comité d'accompagnement, mais également du calendrier. Ils savent que, pour 2026, il y aura quelque chose, mais ils ne savent pas quoi. Il serait intéressant de les prévenir directement.

Sans trahir qui que ce soit, il y a quelques jours encore, j'étais avec d'autres communes qui sont dans d'autres supracommunalités et qui s'attendent à continuer cette aventure supracommunale sans spécialement se tourner vers une intercommunale. Or, on sait que, s'il y a des transferts de personnel ou de dossiers à faire, cela doit se faire le plus aisément possible.

Il serait très utile de ne pas attendre le conclave budgétaire pour donner des signaux clairs envers les ASBL concernées.

M. le Président. – La parole est à M. Bastin.

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – J'ai bien entendu le calendrier que vous annoncez avant l'ajustement budgétaire et les différents éléments quant à la supracommunalité que vous comptez présenter.

Tout le monde s'accorde sur la clarté, la lisibilité et la réforme. Dès lors que cela passe par une diminution de compétences pour certains, voire une suppression d'activités pour d'autres, c'est toujours sensible.

Je ne doute pas que vous pratiquerez la concertation puisque les objectifs sont partagés. Quand ils s'appliquent à certains, c'est toujours plus compliqué. Bon courage !

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – En effet, je confirme.

Question orale de M. Maxime Daye à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le refus de certains règlements coût-vérité »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Daye à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le refus de certains règlements coût-vérité ».

La parole est à M. Daye pour poser sa question.

M. Maxime Daye (MR). – Monsieur le Ministre, on va faire un peu de wallon : il y a *une saqwè qui n'va nin*.

Comme chaque année, les villes et communes de Wallonie ont dû se pencher sur la mise en place de leur règlement coût-vérité sur les déchets. Malgré l'aval de leur conseil communal, certaines communes ont vu leur règlement être recalé par la tutelle. Bien que les raisons de ces refus puissent être diverses, une retient particulièrement mon attention : celle de la distribution de sacs-poubelles gratuits à la population.

Plusieurs communes, notamment Le Rœulx et Braine-le-Comte, ont dû revoir leur règlement pour y inclure la distribution de sacs-poubelles. Les années précédentes, la distribution n'était pourtant pas prévue. La Ville du Rœulx pouvait alors faire le choix de diminuer le montant de sa taxe poubelle plutôt que de proposer ces distributions gratuites. Cette année, elle a été contrainte de revoir à la hausse sa taxe pour pouvoir assumer le coût de la distribution de ces sacs gratuits.

Au-delà de ces faits, ce qui m'interpelle principalement est le manque de cohérence entre les communes. Alors que, au Rœulx, le règlement coût-vérité a été recalé parce qu'il ne prévoyait pas de distribution de sacs-poubelles gratuits, d'autres communes voisines – que je ne citerai pas et qui sont parfaitement gérées – qui ne prévoient pas non plus cette fameuse distribution de sacs ont, elles, reçu l'aval de la tutelle, parfois par absence de décision dans les délais.

Pouvez-vous expliquer ces différences entre les communes ? Sur la base de quels critères validez-vous ou recalez-vous les règlements coût-vérité des communes ? Une révision de ces critères est-elle prévue ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Desquesnes.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, je rappelle en préambule que la DPR prévoit une gestion des déchets optimisée. Le Gouvernement entend agir tant en matière de prévention qu'en matière de répression en intégrant le principe pollueur-payeur. Il est également prévu de mieux valoriser les efforts de réduction et de tri réalisés par les citoyens et les acteurs économiques, en concertation avec les pouvoirs locaux.

En ce qui concerne l'obligation de fournir des sacs, des kilos ou des levées « gratuits » – ce n'est pas gratuit puisque c'est inclus dans le prix –, il convient de rappeler qu'elle découle de l'article 3, paragraphe 2, 4°, de l'arrêté du Gouvernement wallon du 5 mars 2008 – ce n'est pas une nouveauté – relatif à la gestion des déchets issus de l'activité usuelle des ménages et à la couverture des coûts y afférents. Cet article impose en effet une obligation légale aux communes en la matière. La loi est claire.

Initialement, toutefois, cette obligation a été reportée à plusieurs reprises par divers arrêtés du Gouvernement wallon. Ce n'est finalement qu'à partir du 1er janvier 2012 qu'elle est devenue effective.

Des difficultés ont été rencontrées par certaines communes pour organiser concrètement la distribution des sacs. Au début, les communes géraient elles-mêmes les sacs. Après, dans ma bonne ville de Soignies, on est passé à des bons envoyés en même temps que l'accusé de réception du paiement de la taxe. Une tolérance avait donc été admise à l'égard des entités qui ne respectaient pas encore cette disposition.

L'objectif était de laisser un délai d'adaptation suffisant, notamment pour les communes qui utilisaient encore des systèmes de sacs payants ou de vignettes à coller – les systèmes sont différents de commune à commune – afin qu'elles puissent mettre en place une forme de distribution de sacs prépayés conforme à la réglementation.

Ce n'est qu'à partir de l'exercice budgétaire 2021, soit près de 10 ans plus tard, que la circulaire budgétaire a formalisé la fin de cette tolérance en précisant : « Les règlements-taxes sur les déchets ménagers qui ne prévoiraient pas cette délivrance de sacs ou de vidanges et/ou de kilos prépayés ne seront plus approuvés ». C'est écrit noir sur blanc par mon prédécesseur.

Dans un souci de ne pas prendre les communes au dépourvu, les règlements-taxes qui ne respecteraient pas encore cette obligation ont malgré tout été approuvés durant une période transitoire. Toutefois, les arrêtés d'approbation étaient systématiquement assortis d'une remarque explicite rappelant l'obligation en question et avertissant que le règlement concerné ne serait plus approuvé à l'avenir en l'absence de mise en conformité. Cette remarque a été réitérée l'année suivante pour les communes récalcitrantes. Chaque commune concernée a donc été avertie à au moins deux reprises.

J'ai pris mes responsabilités et je n'ai pas approuvé les premiers règlements-taxes ne respectant pas la disposition légale précitée. J'ai eu par la suite un contact avec mon collègue, le ministre Coppieters, en charge de l'environnement et de la gestion des déchets. Il m'a présenté les travaux qu'il mène concernant le principe du coût-vérité, lesquels pourraient rendre caduques les futures décisions de non-approbation des règlements-taxes. C'est dans cette optique que les règlements-taxes suivants n'ont plus fait l'objet d'une décision de non-approbation.

M. le Président. – La parole est à M. Daye.

M. Maxime Daye (MR). – Personnellement, j'ai toujours été contre ces sacs gratuits ou prépayés. On les appelle comme on veut. De toute manière, la gratuité, il y a toujours bien quelqu'un qui la paie. C'est hyper clientéliste. Avoir un courrier du bourgmestre ou du collège qui vous dit : « Voici le bon qui va vous permettre d'avoir des sacs-poubelles gratuits », je trouve cela dingue.

Je poserai la même question à M. Coppieters et j'entends bien ce que vous dites sur les règlements-taxes à partir de maintenant. Cela voudrait dire que l'on encouragerait bien toutes les communes à refaire leurs règlements-taxes cette année-ci ou, en tout cas, celles qui en ont marre de donner ces fameux sacs prépayés. Votre chute signifie que cela va bouger, et c'est tant mieux. J'aurai d'autres informations par votre collègue et je vous remercie pour votre transparence.

Question orale de M. Grégory Chintinne à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les évaluations des grades légaux »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Chintinne à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les évaluations des grades légaux ».

La parole est à M. Chintinne pour poser sa question.

M. Grégory Chintinne (MR). – Monsieur le Ministre, les évaluations des grades légaux sont juridiquement encadrées au sein du Code de la démocratie locale et de la décentralisation. Ainsi, notamment sur la base des modifications successives du CDLD et de l'ensemble des arrêtés du Gouvernement les appliquant, les directeurs généraux et financiers sont

soumis à une évaluation régulière fondée sur leurs compétences et rapports de planification.

Si l'article L1123-27 du CDLD définit les modalités d'évaluation des directeurs généraux et financiers, et que les arrêtés du Gouvernement wallon du 24 janvier 2019 précisent les critères d'évaluation et les conséquences des différentes appréciations, il n'en reste pas moins que ces évaluations doivent trouver à se concrétiser, dans la pratique, sans obstacle d'aucun chef.

Étant donné qu'il apparaîtrait que certaines situations font état du contraire, êtes-vous informé que fixer ces évaluations en pratique peut impliquer des suivis de longue haleine ? Si oui, quelle réaction avez-vous apportée ?

Par quels mécanismes garantissez-vous le respect de cette législation ? Vous assurez-vous qu'un contrôle est bien réalisé afin que les évaluations des grades légaux, soit celles des fonctions prescrites par la loi, du directeur général et du directeur financier, soient appliquées avec la même rigueur que toutes les évaluations de personnel ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Desquesnes.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, comme indiqué dans la DPR, le Gouvernement ambitionne des institutions efficientes et adaptées aux attentes d'aujourd'hui.

Les modalités et la temporalité des évaluations des grades légaux des communes sont fixées par le Code de la démocratie locale et de la décentralisation ainsi que par ses différents arrêtés d'exécution. Les évaluations doivent en principe être réalisées tous les trois ans. Deux évaluations défavorables successives donnent la faculté au conseil de proposer le licenciement pour inaptitude professionnelle. À défaut d'évaluation dans ledit délai, elle est réputée favorable automatiquement.

Aucune plainte dénonçant une absence d'évaluation des titulaires de grades légaux n'a été portée à mon attention. Par ailleurs, le décret du 28 mars 2024 modifiant le Code de la démocratie locale en vue de simplifier le fonctionnement et l'organisation des organes communaux et provinciaux a supprimé la communication des rapports de planification au Gouvernement aux fins de statistiques. Je n'ai donc pas d'information sur le suivi des *process* d'évaluation des grades légaux.

La difficulté d'effectuer des évaluations est un enjeu général en fonction publique locale et autres n'est pas neuve et ne concerne pas uniquement l'évaluation des manageurs.

La note d'orientation validée en gouvernement le 20 février dernier prévoit, pour le premier semestre 2027, une dynamisation accrue de la carrière, en travaillant sur les objectifs assignés au personnel, ainsi que de revoir les missions et le statut des manageurs.

Ce sera l'occasion de mener une réflexion sur les méthodes d'évaluation, laquelle doit être appréhendée comme un réel outil de développement de compétences. Elle est aujourd'hui encore trop connotée négativement comme un moyen de se séparer du personnel dysfonctionnant.

M. le Président. – La parole est à M. Chintinne.

M. Grégory Chintinne (MR). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre.

Il n'y a apparemment aucune plainte, mais je peux vous préciser que l'on vit une situation particulière et que l'on vous reviendra probablement très prochainement avec mes collègues florennois.

C'est une bonne nouvelle de savoir qu'une loi d'orientation est sur la table et que, en 2027, les missions et les statuts des manageurs seront probablement revus.

Je n'hésiterai pas à revenir vers vous dès que j'aurai plus d'informations de mes collègues, c'est-à-dire ce soir.

(M. Daye, Président, reprend place au fauteuil présidentiel)

Question orale de M. Jean-Paul Bastin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le financement des grandes villes »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Bastin à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le financement des grandes villes ».

La parole est à M. Bastin pour poser sa question.

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, les finances communales constituent un sujet de préoccupation pour l'ensemble des élus locaux.

La situation des grandes villes est un point d'intérêt particulier en raison des difficultés qu'elles rencontrent afin d'élaborer leur budget, tout en poursuivant l'ensemble de leurs missions, qui dépassent les limites communales, souvent en concentrant nombre de précarités et les soucis de gestion qui en découlent.

Votre prédécesseur a mis en place le plan Oxygène, mais celui-ci prendra fin en 2026, et les préoccupations sur l'après se font déjà entendre.

Pouvez-vous nous faire part des réflexions en cours sur le financement des pouvoirs locaux et singulièrement des grandes villes ?

On a pu lire que des élus considéraient les grandes villes comme les mal aimées de l'actuel Gouvernement régional. Que répondez-vous à cette affirmation ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Desquesnes.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, comme vous le savez, le mantra de ce Gouvernement, c'est que chaque euro doit être dépensé avec rigueur pour garantir l'équilibre financier, notamment des pouvoirs locaux.

Je rappelle que la loi communale, en vigueur depuis près de 200 ans, impose la règle d'équilibre entre les dépenses et les recettes dans les budgets communaux. Force est de constater que certaines communes, depuis un certain nombre d'années, se sont durablement éloignées de ce principe et de cette règle fondamentale. On les a laissées faire malgré la mise en place de plans de gestion et de nombreux avis négatifs du CRAC sur leur budget.

Quant aux quelques-uns qui dénoncent aujourd'hui un sous-financement des grandes villes par le méchant Gouvernement wallon MR-Engagés, comment ont-ils agi lorsque leur formation politique était au Gouvernement et singulièrement à la tête du département des pouvoirs locaux ? Je ne glisserai pas dans des considérations aussi fausses que simplistes.

Lors de la commission du 14 janvier 2025, j'ai été interrogé sur l'abandon des villes wallonnes par Belfius. Je tiens à rappeler que, en 2022-2023 – sous la précédente législature –, cette banque n'avait pas remis d'offre, estimant que les trajectoires budgétaires des pouvoirs locaux n'étaient pas suffisamment sérieuses. Ce n'est qu'après les élections de juin 2024, et sur la base de la Déclaration de politique régionale, que la banque détenue par les pouvoirs publics a décidé de soumissionner lors du deuxième appel d'offres fin 2024.

Il a ensuite fallu démontrer que la Déclaration de politique régionale ne relevait pas de simples intentions, mais qu'elle constituait un véritable engagement. Cela s'est concrétisé à travers une tutelle plus responsable, à l'écoute des avis du CRAC, et respectueuse des législations encadrant les trajectoires financières, ainsi que par une collaboration renforcée avec les neuf grandes villes wallonnes.

Le 20 juin dernier constituait l'échéance de remise des offres bancaires pour la tranche 2025 du plan Oxygène. Sans entrer dans l'analyse des offres reçues, je note que, pour la première fois depuis la création dudit plan, la banque Belfius a remis une offre dès le premier appel. L'analyse des offres est en cours par mes services. Vous comprendrez que, en l'état, il ne m'est pas possible d'aller plus avant.

Néanmoins, je tiens à rappeler que le plan Oxygène, initié par mon prédécesseur, reste un emprunt destiné au financement des dépenses courantes et ne constitue en aucun cas une solution structurelle.

Dès l'entame de la législature, j'ai donc souhaité m'engager dans la voie de la construction d'une solution plus durable à la situation des finances publiques locales. Cette construction implique nécessairement une responsabilité partagée entre le niveau régional, le niveau fédéral et le niveau communal.

Sur le plan régional, j'ai déjà agi. Rappelez-vous que, via le décret-programme de décembre 2024, nous avons instauré un mécanisme de solidarité provinciale – M. Lefèbvre l'avait d'ailleurs qualifié d'« ingénieux » – applicable tant aux zones de secours qu'au budget complémentaire.

Ce mécanisme vient soutenir la fonction de centralité et complète la tranche « externalité » du Fonds des communes, qui s'élève déjà à 723 millions d'euros, essentiellement pour les grandes villes. Rappelons que cette enveloppe, en raison du critère de population au mètre carré, bénéficie plus que proportionnellement aux grandes villes.

Cette montée en puissance du financement supracommunal des zones de secours se traduit déjà – et je le vois dans l'exercice de ma tutelle budgétaire – par des baisses sensibles des dotations communales des zones de secours dans les budgets 2025 modifiés qui commencent à m'être soumis pour tutelle.

Voilà un vrai refinancement des communes, comme le prévoit la DPR. J'entends poursuivre ce travail, en concertation avec les provinces qui vont monter en puissance dans le financement des zones de secours et alléger d'autant la charge des communes.

M. le Président. – La parole est à M. Bastin.

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour les différents éléments de réponse.

C'est un signe positif et encourageant de voir que Belfius répond dès le premier appel, contrairement à ce qui a eu lieu par le passé. J'ai récemment entendu le patron de cette banque rappeler que son métier était relativement simple puisque, schématiquement, il consiste à prêter à des opérateurs et à des clients, pour autant qu'il ait la confiance suffisante dans ceux-ci pour s'assurer du retour de son prêt avec l'intérêt associé. Dès lors, s'il décide de ne plus prêter, cela témoigne

d'un souci dans le modèle, a fortiori, quand on sait que Belfius est le banquier historique des communes.

J'aimerais souligne les efforts par rapport aux « 4 P », singulièrement la sécurité, avec le « P » de police, et les zone de secours. Tant mieux si les premières décisions et mesures se marquent par des effets concrets sur les diminutions de dotations communales de l'ensemble des communes et singulièrement des grandes villes.

Certes, le plan Oxygène a permis de passer l'écueil de 2024, mais il la condition de diminuer son train de vie y était associée. Malheureusement, vous devez rappeler cette deuxième condition qui n'a apparemment pas toujours été prise à la lettre.

Question orale de Mme Bénédicte Linard à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les zones d'ombre dans la gestion de l'intercommunale Ceneo »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Linard à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les zones d'ombre dans la gestion de l'intercommunale Ceneo ».

La parole est à Mme Linard pour poser sa question.

Mme Bénédicte Linard (Ecolo). – Monsieur le Ministre, depuis les derniers échanges en commission au regard de la gestion de l'intercommunale Ceneo, il y a eu des éléments neufs, notamment dans la presse. Un conseil d'administration extraordinaire a été convoqué lundi soir et il semblerait que vous ayez pris des décisions en annulant la nomination d'administrateurs de Ceneo à IGRETEC et à IDEA. Je voudrais donc faire le point avec vous aujourd'hui.

Pour rappel, il y a énormément de zones d'ombre sur la gestion de Ceneo et de certaines des sociétés participantes, et ce, dans un contexte politique local assez conflictuel, notamment entre le MR, Les Engagés et le PS, entre autres, autour de postes à responsabilités dans ces intercommunales. Il nous semble, en tant qu'écologistes, qu'il est nécessaire de faire la transparence sur ce qu'il se passe là-bas et sur la bonne gestion des fonds publics.

Plusieurs questions se posent encore aujourd'hui. Au regard de la relation avec la société Biogaz Saint-Roch, dans ce cadre, existe-t-il un conflit d'intérêts ? Avez-vous pris des actions en la matière ? Je ne vais pas tout redéployer dans le détail puisque vous connaissez le sujet et qu'il a déjà été abordé en partie. Avez-vous obtenu des éléments d'explication quant au fait que la personne en charge de la gestion fait en même temps l'objet d'une rémunération privée, alors qu'elle dirige aussi le service d'IGRETEC, qui facture, par ailleurs, un certain montant – 12 000 euros, apparemment – à la société en question ?

Dans quelle mesure le comité de gestion de l'intercommunale a-t-il été informé de la perte de contrôle dans cette société, puisqu'il y a eu une perte de contrôle à un moment donné, en particulier au vu des pertes cumulées annoncées de plus de 400 000 euros ? Il y a aussi des frais de représentation – évoqués dans la presse encore hier lundi, sauf erreur de ma part, ou même ce matin – qui auraient été effectués par une carte de crédit. Le Code de la démocratie locale permet-il d'utiliser les cartes de crédit ? Dans quel cadre les montants de plus de 25 000 euros sont-ils avérés ?

Bref, pouvez-vous faire la lumière là-dessus ? Avez-vous pris des actions pour vérifier ce qu'il en est ? Il y a aussi de doubles facturations de prestations du secrétaire général de Neowal qui seraient à l'ordre du jour. Comment avez-vous vérifié si c'est le cas ou pas ? Des mesures de contrôle interne ont-elles été mises en place pour vérifier la correcte imputation des flux financiers et des produits dans les comptes de Ceneo ?

Il est évident qu'il faut faire la transparence complète et qu'il faut respecter de manière rigoureuse les règles de gouvernance publique. C'est important pour la crédibilité des institutions locales et pour la confiance des citoyens dans leur bon fonctionnement. Quelles sont vos initiatives ? Pouvez-vous faire la lumière sur tout cela ? Le CA extraordinaire résultait-il d'une demande de votre part ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Desquesnes.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, j'ai déjà répondu à M. Tzanetatos, il y a 15 jours, sur une série d'éléments sur lesquels vous m'interrogez à propos de Ceneo. Je vous renvoie donc pour partie à la réponse que j'ai formulée voici 15 jours.

Des éléments neufs sont intervenus à la fois depuis lors et depuis que vous avez déposé votre question. Comme vous, j'ai pu prendre connaissance des informations complémentaires, notamment émises par la presse, relatives à la gestion de cette intercommunale. J'ai demandé à mon administration de me faire un rapport sur la situation. Plusieurs faits allégués posent en effet question.

J'ai également pris connaissance des derniers articles de presse ce matin, mais il est un peu tôt pour réagir et ils feront partie de l'examen que j'ai sollicité auprès de l'administration. D'une façon générale, en

matière de pouvoir de tutelle, je préfère rester impartial tant que je n'ai pas pris attitude dans le dossier.

Vous m'interrogez complémentairement sur une décision que j'ai prise à la suite du recours d'administrateurs d'IGRETEC à l'encontre d'une décision de cette intercommunale, proposant la désignation de nouveaux administrateurs ou d'un candidat administrateur – je ne sais plus si c'était un ou plusieurs – au sein du nouveau conseil d'administration de Ceneo, qui doit être renouvelé à la suite des élections communales.

L'argument porté par les requérants portait sur le fait que la décision était prise dans la période suspecte, la période d'affaires courantes ou prudentes, qui suit les élections communales et l'installation des nouveaux conseils communaux. Comme vous le savez, les intercommunales sont installées six mois, voire un peu plus, après la mise en place des conseils communaux.

Mon prédécesseur avait édicté une circulaire pour expliquer que, dans cette période, les administrateurs sortants de l'intercommunale devaient éviter de prendre toute décision qui irait au-delà de la gestion courante. En l'occurrence, proposer un candidat administrateur pour six années me semble contradictoire avec cette circulaire.

C'est la raison pour laquelle j'ai annulé les décisions de l'intercommunale IGRETEC. Je pense qu'IDEA était également concernée. Ipalle, la troisième concernée, s'est abstenue de désigner. Je n'ai donc dû annuler que les décisions des conseils d'administration sortants et en affaires courantes d'IDEA et d'IGRETEC, qui, selon moi, n'ont pas la compétence de désigner les personnes qui devraient, pendant six ans encore, siéger au sein de ces instances. C'est la raison qui motive la décision que j'ai prise en la matière. Il reviendra aux nouveaux conseils d'administration d'IDEA et d'IGRETEC, qui seront installés prochainement, de désigner les personnes qui les représenteront à Ceneo.

M. le Président. – La parole est à Mme Linard.

Mme Bénédicte Linard (Ecolo). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre.

Pour Ecolo, il est important que la transparence complète et le respect rigoureux des règles de gouvernance publique soient opérés, tant pour la crédibilité des institutions locales que pour la confiance des citoyennes et des citoyens dans leur bon fonctionnement.

Je peux comprendre que vous n'ayez pas eu le temps d'instruire l'entièreté du dossier au vu des derniers éléments, mais je vous invite à le faire, entre autres, par rapport à ce qui a été dit hier soir en conseil d'administration, puisque des éléments sont intervenus hier soir. Je comprends que ce ne soit pas encore totalement investigué.

Il est difficile d'ignorer que toutes ces fuites, bien que révélatrices de certains éléments, interviennent à un moment politiquement stratégique. On sait que c'est le moment de renouvellement de nombreux conseils d'administration et que des personnes sont intéressées.

Cependant, ce qui interpelle, c'est que les trois partis mentionnés – je m'excuse de le dire, mais ce sont le MR, Les Engagés et le PS –, tous représentés dans la plupart des comités de direction des structures mises en cause depuis longtemps, soient si longtemps restés silencieux face aux nombreux signaux de mauvaise gouvernance.

Il vous appartient désormais, Monsieur le Ministre, de faire toute la lumière, non seulement sur les aspects précis liés à une personne, mais également sur l'entièreté de la gouvernance dans cette infrastructure.

Je reviendrai vers vous pour vous réinterroger, en temps voulu, afin d'avoir d'autres éléments d'éclairage.

ORGANISATION DES TRAVAUX
(Suite)

Interpellations et questions orales transformées en questions écrites

M. le Président. – Les questions orales de :
- Mme Dejardin, sur « la nécessité d'une modification du plan de secteur à la suite des inondations de 2021 » ;
- M. Devin, sur « la gestion de la mobilité autour de Brussels South Charleroi Airport (BSCA) » ;
- M. Soupart, sur « les ajustements imposés aux grandes villes dans le cadre du plan Oxygène » ;
- Mme Nikolic, sur « l'état des lieux de la législation applicable aux CSIL-R et l'absence de cadre décrétal en Wallonie » à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sont transformées en questions écrites.

Interpellations et questions orales retirées

M. le Président. – Les questions orales de :
- M. Janssen, sur « les bandes cyclables suggérées » ;
- Mme Fafchamps, sur « l'impact sur les pouvoirs locaux de l'enveloppe de 234 millions d'euros octroyée au niveau fédéral pour soutenir les CPAS » ;
- M. Lefèbvre, sur « la tranche 2025 du plan Oxygène » ;
- M. Lefèbvre, sur « la soutenabilité du système de pension au sein des administrations locales » à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des

Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sont retirées.

Ceci clôt nos travaux de ce jour.

La séance est levée.

- *La séance est levée à 18 heures 1 minute.*

LISTE DES INTERVENANTS

M. Jean-Paul Bastin, Les Engagés
Mme Valérie Bluge, MR
M. Grégory Chintinne, MR
M. Jean-Jacques Cloquet, Les Engagés
M. Vincent Crampont, PS
Mme Veronica Cremasco, Ecolo
M. Maxime Daye, Président
Mme Dorothée De Rodder, PS
Mme Valérie Dejardin, PS
M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux
M. Laurent Devin, PS
M. Hervé Fiévet, MR
M. Ezio Gandin, Représentant des pétitionnaires
M. Jérôme Gennen, Représentant des pétitionnaires
Mme Anne-Catherine Goffinet, Les Engagés
M. Stéphane Hazée, Ecolo
M. Bruno Lefèbvre, PS
Mme Bénédicte Linard, Ecolo
M. Julien Liradelfo, PTB
M. Pierre Luxen, Représentant des pétitionnaires
M. Olivier Maroy, MR
M. Freddy Mockel, Ecolo
Mme Sylvie Muratore, PS
Mme Diana Nikolic, MR
M. Vincent Palermo, MR
M. Loris Resinelli, Les Engagés
Mme Sabine Roberty, PS
Mme Éliane Tillieux, PS

ABRÉVIATIONS COURANTES

AKT	Anticiper, Construire, Transformer (organisation des employeurs privés wallons)
AOT	Autorité organisatrice du transport
ARNE	Agriculture, Ressources naturelles et Environnement (SPW)
ASBL	association sans but lucratif
AViQ	Agence pour une vie de qualité
AWSR	Agence wallonne pour la sécurité routière
BHNS	bus à haut niveau de service
BK	borne kilométrique
BSCA	Brussels South Charleroi Airport (SA) (aéroport de Charleroi Bruxelles-Sud)
CA	conseil d'administration
CAWaB	collectif Accessibilité Wallonie-Bruxelles
CDLD	Code de la démocratie locale et de la décentralisation
CEE	Communauté économique européenne
CIM	conférence interministérielle
CIPAN	culture intermédiaire piège à nitrates
CNRS	Centre national de la recherche scientifique
CoBAT	Code bruxellois de l'aménagement du territoire
CODECO	Comité de concertation
CoDT	Code du développement territorial
CPAS	centre(s) public(s) d'action sociale
CRAC	Centre régional d'aide aux communes
CRR	Centre de recherches routières
CSIL-R	cellule(s) de sécurité intégrale locale en matière de radicalisme, d'extrémisme et de terrorisme
CSP	contrat(s) de service public
DPR	Déclaration de politique régionale
Elia	gestionnaire de réseau de transport d'électricité
FAST	Fluidité, accessibilité, santé/sécurité et transfert modal (plan)
FERI	Fonds extraordinaire régional d'investissement
FOREm	Office wallon de la formation professionnelle et de l'emploi
FRIC	Fonds régional des investissements communaux
GRUP	gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (plan régional d'exécution spatiale)
GSA	groupe de surveillance et d'appui
HORECA	hôtellerie, restauration et cafés
IDEA	Intercommunale de développement économique et d'aménagement des régions de Mons-Borinage et du Centre (SCRL)
Idelux	Association intercommunale pour le développement économique durable de la Province de Luxembourg
IFAPME	Institut wallon de formation en alternance et des indépendants et petites et moyennes entreprises
IGRETEC	Intercommunale pour la gestion et la réalisation d'études techniques et économiques (SCRL)
Infrabel	société anonyme de droit public en charge de l'infrastructure ferroviaire
INTRADEL	Intercommunale de traitement des déchets de la région liégeoise
Ipalle	Intercommunale de propreté publique de Wallonie picarde
MI	Mobilité et Infrastructures (SPW)
MIE	Mécanisme pour l'interconnexion en Europe
OFROU	Office fédéral des routes (Suisse)
ONU	Organisation des Nations unies
ORES	Opérateur des réseaux gaz et électricité
OTW	Opérateur de transport de Wallonie (précédemment appelé groupe TEC)
PAC	Port autonome de Charleroi
PACO	Port autonome du Centre et de l'Ouest (SCRL)
PAL	Port autonome de Liège

PAN	Port autonome de Namur
Perex	Centre de trafic de la Région wallonne
PFAS	perfluoroalkyl and polyfluoroalkyl substances (substances perfluoroalkylées et polyfluoroalkylées)
pH	potentiel hydrogène
PMIPT	plan « Mobilité et infrastructures pour tous »
PMR	personne à mobilité réduite
P+R	park and ride (parc-relais) (parking)
PUM	plan(s) urbain(s) de mobilité
RAVeL	réseau autonome des voies lentes
RCUH	rectocolite ulcéro-hémorragique
RER	réseau express régional
REVOLHT	Réunir les entités et villages opposés à la ligne haute tension (ASBL)
RIS	revenu d'intégration sociale
RTBF	Radio-télévision belge de la Communauté française
SDC	schéma(s) de développement communal(-aux)
SDP	schéma(s) de développement pluricommunal
SEC	système européen de comptes économiques intégrés
SNCB	Société nationale des chemins de fer belges
SOFICO	Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures
SOL	schéma d'orientation local
SPF	Service public fédéral
SPGE	Société publique de gestion de l'eau (SA)
SPW	Service public de Wallonie
SRM	Stratégie régionale de mobilité
TEC	Société de transport en commun
TLPE	Territoire, Logement, Patrimoine et Énergie (SPW)
TVA	taxe sur la valeur ajoutée
UAP	unité(s) d'administration publique
UCL	Université catholique de Louvain
ULB	Université libre de Bruxelles
USA	United States of America (États-Unis d'Amérique)
WaCy	Wallonie cyclable (projet Communes pilotes Wallonie cyclable)
WPR	Wegpolitie - Police de la route
ZER	zone d'enjeu régional