

CRIC n° 173 (2024-2025)

2^e session de la XII^e 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 8 juillet 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
Intervenants : M. le Président – M. Stéphane Hazée.	
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) – Avis écrits.....	1
Intervenants : M. le Président – Mme Sabine Roberty – M. Stéphane Hazée – M. Jean-Paul Bastin.	
PROJETS ET PROPOSITIONS	2
Projet de décret modifiant le décret du 16 juillet 2015 instaurant un prélèvement kilométrique à charge des poids lourds pour l'utilisation des routes (Doc. 283 (2024-2025) N° 1).....	2
Désignation d'un rapporteur.....	2
Intervenants : M. le Président – M. Loris Resinelli.	
Exposé de M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux.....	2
Intervenants : M. le Président – M. François Desquesnes, Ministre.	
Discussion générale.....	3
Intervenants : M. le Président – M. Bruno Lefèbvre – M. Grégory Chintinne – M. Jean-Paul Bastin – M. François Desquesnes, Ministre.	
Examen et vote des articles.....	6
Intervenants : M. le Président – M. Vincent Crampont – M. François Desquesnes, Ministre – M. Bruno Lefèbvre.	
Vote sur l'ensemble.....	8
Confiance au président et au rapporteur.....	8
Pétition relative à l'état de la RN56 (route d'Ath) sur le territoire de la commune de Jurbise.....	8
Désignation d'un rapporteur.....	8
Intervenants : M. le Président – M. Loris Resinelli.	
Présentation de la pétition.....	8
Échange de vues.....	8
Intervenants : M. le Président – M. Guillaume Soupart – M. Bruno Lefèbvre – M. Loris Resinelli – M. François Desquesnes, Ministre.	
Vote.....	10
Confiance au président et au rapporteur.....	10
Pétition contre l'extension du parc d'activité économique (PAE) de Mariembourg portée par le Bureau économique de la Province et, en corollaire, contre tous les projets nuisant à l'agriculture locale.....	10
Désignation d'un rapporteur.....	10
Intervenants : M. le Président – M. Loris Resinelli.	

Présentation de la pétition.....	10
Échange de vues.....	10
Intervenants : M. le Président – Mme Caroline Cassart-Mailleux – M. Vincent Crampont – Mme Veronica Cremasco.	
Pétition pour un mode de sépulture naturel de nos animaux de compagnie.....	12
Échange de vues (Suite).....	12
Intervenants : M. le Président – M. Jean-Paul Bastin – M. Stéphane Hazée – M. Grégory Chintinne.	
Vote.....	18
Intervenants : M. le Président – M. Stéphane Hazée.	
Confiance au président et au rapporteur.....	18
INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES.....	18
Question orale de M. Eddy Fontaine à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la protection de la biodiversité dans le cadre de la rénovation du château de Maredsous ».....	18
Intervenants : M. le Président – M. Eddy Fontaine – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de M. Stéphane Hazée à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la réglementation des colocations à l'échelon communal ».....	19
Intervenants : M. le Président – M. Stéphane Hazée – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de M. Eddy Fontaine à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le plan de circulation de Couvin ».....	20
Intervenants : M. le Président – M. Eddy Fontaine – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de M. Bruno Lefèbre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'aggravation des nuisances dues au bruit des infrastructures de transport ».....	21
Intervenants : M. le Président – M. Bruno Lefèbre – 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 investissements wallons dans les infrastructures critiques de défense ».....	23
Intervenants : M. le Président – M. Grégory Chintinne – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de M. Bruno Lefèbre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la gestion et les accès aux chemins bordant les autoroutes wallonnes ».....	24
Intervenants : M. le Président – M. Bruno Lefèbre – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de M. Chris Massaki Mbaki à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les portiques de signalisation routière dynamique ».....	26
Intervenants : M. le Président – M. Chris Massaki Mbaki – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de M. Nicolas Janssen à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les bandes cyclables suggérées ».....	27
Intervenants : M. le Président – M. Nicolas Janssen – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de M. Nicolas Janssen à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les infrastructures de recharge pour véhicules électriques ».....	28
Intervenants : M. le Président – M. Nicolas Janssen – 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 développement de l'ASBL Powalco ».....30

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

Question orale de Mme Caroline Desalle à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les investissements pour le tourisme fluvial ».....31

Intervenants : M. le Président – Mme Caroline Desalle – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de Mme Caroline Desalle à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'état d'avancement du projet de la RN54 ».....32

Intervenants : M. le Président – Mme Caroline Desalle – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de M. Loris Resinelli à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le chantier du pont Capitte à La Louvière ».....33

Intervenants : M. le Président – M. Loris Resinelli – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de M. Loris Resinelli à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la chaussée Paul Houtart à La Louvière ».....34

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

Question orale de Mme Isabella Greco à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'abandon du redéploiement du quartier de la ville basse de Charleroi par la Wallonie »..... 36

Intervenants : M. le Président – Mme Isabella Greco – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de Mme Isabella Greco à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les difficultés rencontrées par les petits garages pour obtenir des rendez-vous en vue du contrôle technique ».....36

Intervenants : M. le Président – Mme Isabella Greco – 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 mauvais bulletin de la Wallonie en matière de sécurité routière » ;

Question orale de M. Stéphane Hazée à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les objectifs de sécurité routière pour les modes actifs ».....39

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

REPRISE DE LA SÉANCE..... 41

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES (SUITE).....41

Question orale de M. Loïc Jacob à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la place des centrales de mobilité dans la Stratégie régionale de mobilité (SRM) »..... 41

Intervenants : M. le Président – M. Loïc Jacob – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de M. Jean-Pierre Lepine à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le pont du RAVeL de Warquignies »..... 42

Intervenants : M. le Président – M. Jean-Pierre Lepine – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de Mme Caroline Cassart-Mailleux à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la nouvelle ligne de bus Express entre Huy et Ferrières »43

Intervenants : M. le Président – Mme Caroline Cassart-Mailleux – 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'ambition des 704 kilomètres de pistes cyclables en Brabant wallon ».....45

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

Question orale de M. Stéphane Hazée à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les subventions aux acteurs associatifs en matière de mobilité ».....46

Intervenants : M. le Président – M. Stéphane Hazée – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de M. Stéphane Hazée à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la pénurie de conducteurs et conductrices de bus et le recrutement de femmes pour ce métier ».....47

Intervenants : M. le Président – M. Stéphane Hazée – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de M. Bruno Lefèbre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la saga autour de la désignation des administrateurs de l'intercommunale IDEA » ;

Question orale de M. Jean-Pierre Lepine à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'impossibilité de désigner les administrateurs au sein de l'intercommunale IDEA » ;

Question orale de M. Guillaume Soupart à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la zizanie dans les intercommunales de Mons-Borinage » ;

Question orale de M. Loris Resinelli à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le renouvellement des administrateurs au sein des intercommunales hennuyères »..... 49

Intervenants : M. le Président – M. Bruno Lefèbre – M. Jean-Pierre Lepine – M. Guillaume Soupart – M. Loris Resinelli – 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 refus de la Commune d'Engis de désigner ses administrateurs dans certaines intercommunales » ;

Question orale de M. Maxime Daye à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la place des élus non apparentés dans les structures publiques » ;

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 désignation des représentants communaux dans les intercommunales »52

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

Question orale de M. Stéphane Hazée à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'enquête administrative relative à l'affaire sino-hutoise et les nouvelles pièces du dossier »..... 55

Intervenants : M. le Président – M. Stéphane Hazée – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de Mme Christine Mauel à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le rôle des CPAS face à l'augmentation des besoins liés aux flux migratoires »57

Intervenants : M. le Président – Mme Christine Mauel – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de M. Stéphane Hazée à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la pertinence et les limites du financement par un bon communal ».....58

Intervenants : M. le Président – M. Stéphane Hazée – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de Mme Anne Laffut à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la convention entre la Région wallonne et la Fédération royale du notariat belge prévue dans les mesures d'exécution du décret wallon du 22 novembre 2018 relatif à la procédure d'expropriation ».....59

Intervenants : M. le Président – Mme Anne Laffut – M. François Desquesnes, Ministre.

ORGANISATION DES TRAVAUX (SUITE)..... 60

Interpellations et questions orales transformées en questions écrites..... 60

Interpellations et questions orales retirées..... 60

LISTE DES INTERVENANTS..... 61

ABRÉVIATIONS COURANTES.....62

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 5 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 ?

La parole est à M. Hazée.

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Monsieur le Président, je souhaiterais que soit inscrite à la prochaine réunion de la Commission, c'est-à-dire à la rentrée, la proposition de décret (Doc. 13 (SE 2024) N° 1 et 2) qui porte sur la désignation des gouverneurs.

Nous l'avons examinée ici il y a quelques semaines et nous avons reçu l'avis du Conseil d'État qui donne un feu vert au texte. Nous avons l'actualité et nous sommes régulièrement informés par les judicieuses questions que M. Bastin pose au ministre. Nous le serons encore tout à l'heure.

Ce texte concerne le cadre dans lequel l'action s'inscrit. Nous souhaitons donc, comme cela avait été discuté, reprendre la discussion à la rentrée.

M. le Président. – Il n'y a pas de problème.

En conclusion, la Commission décide d'inscrire à l'ordre du jour de sa prochaine réunion la proposition de décret modifiant le Code de la démocratie locale et de la décentralisation en vue d'améliorer la procédure de désignation des gouverneurs de province et de renforcer le contrôle démocratique, déposée par M. Hazée (Doc. 13 (SE 2024) N° 1 et 2).

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) – Avis écrits

M. le Président. – Nous devons fixer la liste des organismes dont nous solliciterons l'avis écrit. M. le Secrétaire a mis sur vos buvards la liste des différents organismes. Nous avons reçu les listes du groupe Ecolo et du groupe PS ainsi qu'une proposition conjointe des groupes Les Engagés et MR.

Souhaitez-vous faire un tour de toutes les demandes ?

(Réaction de Mme Roberty)

Madame Roberty, souhaitez-vous faire une proposition constructive ?

La parole est à Mme Roberty.

Mme Sabine Roberty (PS). – De bon matin, après une deuxième tasse de café, je suis toujours hyperconstructive !

Je tiens à souligner à quel point les groupes ont fait preuve d'inspiration pour nous proposer des noms d'associations et de personnes à auditionner par contribution écrite. Je ne peux que m'en réjouir.

Je remercie le groupe Ecolo, les groupes MR et Les Engagés d'avoir pu construire une liste tout à fait exhaustive. Si l'on est tous d'accord pour demander des contributions écrites à toutes ces organisations et personnes, je ne peux, pour le groupe socialiste, que m'en réjouir.

M. le Président. – Je confirme que c'est exhaustif. Il y a, dans les groupes PS, MR et Les Engagés, pas mal de similitudes. Par contre, je vois que le groupe Ecolo a fait quelques propositions différentes.

Qu'en fait-on ? Accepte-t-on toutes les propositions ou pas ? Quelqu'un souhaite-t-il prendre la parole ?

La parole est à M. Hazée.

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Nous avons répondu à la question qui était posée. Dès le moment où la contribution est écrite, elle ne met pas à mal le travail et le déroulement de la Commission. Si une proposition

pose problème, on peut en débattre ; a priori, la logique est une logique d'appui au texte dans son principe, mais avec toute une série de modalités qu'il faut pouvoir discuter. C'est l'intérêt des avis.

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Dès lors que ce sont des avis écrits, je pense que cela ne peut que nous éclairer. Libre à nous de lire exhaustivement ou éventuellement en diagonale si jamais on considérait que c'est trop. Cela ne prend pas de temps au sein de la Commission. Je ne voudrais frustrer personne par rapport à une proposition qui a été émise.

M. le Président. – La Commission décide de solliciter les avis écrits :

- du Réseau wallon de lutte contre la pauvreté (RWLP) ;
- de l'ASBL « Infirmiers de rue » ;
- de BruZelle ;
- de Test-Achats ;
- d'Énéo ;
- de la Ligue des familles ;
- d'Apolline Vranken, Fondatrice de l'ASBL « L'architecture qui dégenre » ;
- de l'association Crohn-RCUH ;
- de l'ASBL Garance ;
- de JCDecaux ;
- de l'Union des villes et communes de Wallonie (UVCW) ;
- du Conseil wallon de l'égalité entre hommes et femmes (CWEHF) ;
- de la Fédération HORECA Wallonie ;
- du Conseil consultatif wallon des personnes en situation de handicap (CCWPSH) ;
- de l'Agence wallonne pour une vie de qualité (AViQ) ;
- de la Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures (SOFICO) ;
- de l'application Peesy ;
- de l'Union des classes moyennes (UCM) ;
- du Syndicat neutre pour indépendants (SNI) ;
- de l'ASBL CAWaB.

PROJETS ET PROPOSITIONS

Projet de décret modifiant le décret du 16 juillet 2015 instaurant un prélèvement kilométrique à charge des poids lourds pour l'utilisation des routes (Doc. 283 (2024-2025) N° 1)

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'examen du projet de décret modifiant le décret du 16 juillet 2015 instaurant un prélèvement kilométrique à charge des poids lourds pour l'utilisation des routes (Doc. 283 (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. Resinelli.

M. Loris Resinelli (Les Engagés). – Je propose Mme Cassart-Mailleux comme rapporteuse.

M. le Président. – À l'unanimité des membres, Mme Cassart-Mailleux est désignée en qualité de rapporteuse.

Exposé de M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux

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. – Mesdames et Messieurs les Commissaires, il me revient de vous présenter un projet de décret qui modifie le décret du 16 juillet 2015 instaurant un prélèvement kilométrique à charge des poids lourds pour l'utilisation des routes.

Vous connaissez le mécanisme du prélèvement kilométrique pour les poids lourds qui s'impose à tout camion roulant sur le réseau routier et autoroutier structurant de Wallonie. C'est une redevance qui est intégralement versée à la SOFICO, laquelle finance par ce biais les travaux sur ledit réseau structurant.

Tout cela doit se faire dans le respect d'un cadre européen fixé par des directives qui sont modifiées au cours et au fil des ans. Il s'agit ici d'intégrer partiellement la transposition de la directive UE 2022/362 du Parlement européen et du Conseil du 24 février 2022 qui modifie elle-même des directives antérieures de 1999 et 2019.

C'est également mettre ce décret en concordance et in fine ajouter la définition de « transport par route de marchandises ». Les directives du Parlement européen concernent l'interopérabilité entre les systèmes dits de redevance ou de prélèvement de transport sur le réseau routier, ce que l'on appelle plus généralement le télépéage, et le prélèvement kilométrique des poids lourds, le PKPL.

Le travail qui est effectué et qui vous est soumis ici a été mené conjointement avec les trois Régions, puisqu'en Belgique nous avons un système unifié de prélèvement kilométrique pour poids lourds, unifié en tout cas dans son fondement juridique. Après, la mise en œuvre est différenciée selon les Régions : en Flandre et à Bruxelles, c'est une taxe ; en Wallonie, c'est une redevance. C'est une petite subtilité qui a des conséquences en matière de TVA. Ceci nous éloigne du sujet aujourd'hui. Tout cela pour vous indiquer que les trois Régions ont travaillé d'un commun accord pour organiser cette transposition de la version mise à jour de la directive européenne de 2022. Nos amis flamands l'ont fait le 3 mai 2024. La Région de Bruxelles-Capitale l'a fait le 16 mai 2024. La Wallonie ne l'a pas fait dans les mêmes délais. Nous avons reçu il y a quelques jours un avis motivé de la Commission européenne nous rappelant nos obligations. Raison pour laquelle je vous propose l'urgence, et je vous remercie d'ores et déjà de bien vouloir la voter.

Les articles 1^{er} et 2 sont les éléments qui explicitent le fait que nous transposons la directive de 2022. L'article 3 est un élément qui ne correspond pas, je l'ai annoncé de façon liminaire, à une exigence de la transposition de la directive de 2022, mais qui, par contre, règle une difficulté juridique sur la différence entre ce qu'est le transport par route de marchandises tel qu'il est appliqué en Wallonie, d'une part, et en Flandre et à Bruxelles, d'autre part. En effet, il y a eu des contestations sur le fait que le transport d'outils, de machines-outils ou de véhicules-outils ainsi que le transport par eau de tout bien par ces outils, machines-outils et véhicules-outils constituaient bien un transport par route de marchandises. L'élément était contesté devant les juridictions à différents niveaux belges. Il a été conclu que la définition wallonne n'intégrait pas cette notion dans le transport par route de marchandises. Or, elle est appliquée en Flandre et à Bruxelles parce que les définitions sont différentes. Aujourd'hui, nous alignons donc la définition du transport par route de marchandises avec celle des deux autres Régions. Voilà la raison pour laquelle nous appliquons ce texte. Nous intégrons cette définition à l'article 3.

Les autres dispositions du texte transposent les directives, vous avez le détail dans les dispositions. Je vais faire explicitement un petit focus. Dans l'article 5, on précise bien que le redevable est le détenteur du véhicule. L'article 6 est une mise à jour pour les véhicules exonérés. L'article 8 concerne les tâches principales des prestataires de service. Là, on rentre

vraiment dans l'application de la transposition de la directive européenne. L'article 11 prévoit les cas où le contrat de service peut être suspendu par le prestataire de services, et il y a une liste des équipements embarqués invalidés. L'article 12, ce sont les exigences auxquelles doivent répondre les équipements embarqués. On parle bien de l'OBV, le détecteur.

L'agrément des prestataires de services ou plutôt la fin d'autorisation, ce sont des considérations administratives liées aux mécanismes des différents opérateurs. Vous le savez, le système est mis en place par l'organisme interfédéral Viapass, lequel sous-traite à un prestataire l'organisation du service. Ce service peut être vendu par différents intermédiaires. Il y en a aujourd'hui cinq ou six, à ma connaissance, qui vendent le produit pour qu'il n'y ait pas de situation de monopole.

Voilà ce que je puis dire sur la transposition de cette directive au travers du projet de décret relativement technique que je vous ai présenté ce matin.

Discussion générale

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, je vous remercie pour ces éléments d'information. Nous serons assez brefs dans la discussion générale, puisqu'il s'agit d'un projet essentiellement technique qui vise à assurer la transposition du droit européen, à harmoniser la terminologie du droit wallon avec celle de la directive 2019/520 et à préciser la définition de transport par route de marchandises.

Comme nous avons pu le faire à la faveur d'une question parlementaire sur l'avant-projet de décret, nous regrettons que les fédérations professionnelles des transporteurs ne soient pas formellement consultées. Gageons qu'elles le seront à l'avenir sur des textes plus importants.

À ce sujet, nous souhaitons intervenir sur deux éléments. Premièrement, dans son avis, l'Inspection des finances note que le proposant estime que les modifications apportées au décret du 16 juillet 2015 ne changent rien au système actuel de prélèvement kilométrique appliqué aux poids lourds.

Il reste cependant à mettre en place la variation obligatoire des péages en fonction des émissions de CO₂ émises par les véhicules dans un mécanisme de perception qui paraît grevé d'une complexité certaine. Entendez-vous mettre en place cette variation ? Le cas échéant, comment et dans quels délais ? Disposez-vous déjà d'une estimation budgétaire de l'implémentation d'un tel dispositif ?

Deuxièmement, c'était un des éléments importants présentés lors de votre prestation de serment, où en êtes-vous dans le dossier de la vignette ? Disposez-vous de vos apaisements quant à la conformité d'un tel mécanisme avec le droit européen ? Enfin, nous y reviendrons dans la discussion article par article, nous déposerons un amendement afin d'intégrer dans le décret une remarque du Conseil de la fiscalité et des finances de Wallonie.

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

M. Grégory Chintinne (MR). – Nous soutenons pleinement ce projet de décret qui constitue une mise à jour essentielle du cadre légal wallon relatif au prélèvement kilométrique à charge des poids lourds. Ce texte n'a rien d'anodin. Même s'il est avant tout d'apparence technique, il répond à trois objectifs clairs :

- assurer la conformité de notre législation avec les exigences européennes ;
- renforcer la sécurité juridique du prélèvement ;
- garantir un financement plus stable de l'entretien de notre réseau routier.

Ce décret est la démonstration que l'on peut faire de la bonne gouvernance avec des mesures ciblées, efficaces et conformes aux règles européennes. Il s'inscrit dans une logique de gestion moderne et responsable de nos infrastructures que nous ne pouvons que soutenir pleinement. Il s'agit d'un texte en cohérence avec notre vision d'un service public qui agit avec rigueur, clarté et ambition.

Toutefois, dans sa gestion des amendes relatives à la taxe kilométrique, la Flandre fait le choix de présumer de la bonne foi des transporteurs dans certaines démarches administratives et procédures de contrôle, ce qui témoigne d'une approche de confiance envers le secteur.

Ne serait-il pas opportun pour la Wallonie de s'inscrire dans une logique similaire de simplification et de confiance a priori envers les transporteurs, tout en maintenant les contrôles nécessaires ? Quelles sont vos actions à cet égard ?

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour la présentation des enjeux de ce décret que nous soutenons. Nous soutiendrons l'importance d'avoir cette transposition, notamment avec la directive européenne et la mise en concordance avec la transposition dans le droit de la Région wallonne d'une autre directive européenne. On a bien noté que cela avait déjà été mis en œuvre en Région flamande et en Région de Bruxelles-Capitale. Si je ne me trompe pas, s'il a été voté en Région de Bruxelles-Capitale, ce l'a été avec des partis faisant partie de la minorité.

Monsieur le Ministre, par rapport à la transposition de la directive 2022/362, en écho à d'autres questions posées ici par d'autres collègues, il est prévu normalement d'avoir une variation obligatoire des péages en fonction des émissions de CO₂ ; qui n'est pas mise en œuvre actuellement dans notre pays, en raison de l'appel des Régions qui ont la possibilité de reporter cette législation européenne. Envisagez-vous d'introduire cette variation dans le futur ? Des négociations sont-elles en cours avec les autres Régions ? Doit-on s'attendre à ce que cette exception s'arrête à un moment donné ? Si oui, quand ? D'autant que l'Inspection des finances souligne que la mise en place de la variation obligatoire des péages en fonction des émissions de CO₂ émises par les véhicules dans une mécanique de perception semble grevée d'une certaine complexité.

La liste du décret du 16 juillet 2015 prévoit que les véhicules exonérés soient repris dans une liste mise à jour régulièrement. Où peut-on consulter cette liste mise à jour, ainsi que la dénomination des différents types de véhicules : véhicules militaires, véhicules de protection civile, ambulances, services de secours ? Y aura-t-il des modifications par rapport à ces listes pour qu'elles ne soient pas soumises à cette redevance ?

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, comme M. Lefèbvre et M. Bastin l'ont indiqué, il s'agit d'une transposition partielle de la directive de 2022. Il reste l'intégration du supplément CO₂ ; cet élément est une obligation européenne. Aujourd'hui, les concertations sont en cours entre les trois Régions pour arriver à un mécanisme harmonisé. Nous y sommes parvenus il y a une dizaine d'années, quand le prélèvement kilométrique poids lourds a été instauré par les trois Régions. Maintenant, l'Europe nous demande d'ajouter obligatoirement ce volet CO₂. Nous travaillons de la même façon.

J'ai pu rencontrer récemment mon collègue en charge de ce dossier au sein du Gouvernement flamand, le ministre Ben Weyts, et je puis vous confirmer que les administrations wallonne et flamande travaillent pour avancer. Nous espérons pouvoir avancer rapidement avec nos amis bruxellois. Cependant, nous sommes aujourd'hui dans une situation d'attente, de mise en place d'un nouveau gouvernement.

La vignette est hors *scope* du débat aujourd'hui. Je comprends l'impatience de M. Lefèbvre sur ce sujet, mais je rappelle qu'il n'y a pas de chevauchement entre le prélèvement kilométrique poids lourds et la vignette automobile puisque, par définition, il s'agit de faire contribuer l'ensemble des usagers – notamment les plaques étrangères – à l'utilisation, à l'usure et au

nécessaire maintien en état de notre réseau routier et autoroutier belge. C'est donc un dossier parallèle. Je puis aussi vous confirmer que les discussions avancent bien avec la Région flamande et que nous sommes en attente de la mise en place d'un gouvernement bruxellois pour partager cette dynamique et cette nécessité de faire contribuer l'ensemble des usagers, et pas seulement les personnes domiciliées en Belgique, à la remise en état, la rénovation, la sécurisation, l'amélioration des services du réseau routier et autoroutier des trois Régions.

Sur la liste des exceptions, Monsieur Bastin, j'imagine qu'aujourd'hui elle est connue et que l'on peut vous la transmettre en annexe des travaux menés ce jour.

Enfin, Monsieur Chintinne, sur la logique de simplification administrative, sur le prélèvement kilométrique poids lourds, il est évident que les technologies évoluent et avancent en la matière. Le contrat qui lie l'organisme interrégional, Viapass, avec son sous-traitant concessionnaire qui organise le service OBU et les différents outils qui y sont liés arrive à échéance dans les toutes prochaines années. C'est dès lors l'occasion pour cette remise en concession, conformément aux dispositions de concurrence européenne, de simplifier le système. C'est donc par cette entremise que nous travaillerons de concert au niveau des trois Régions et via cet organisme interrégional qu'est Viapass. Voilà ce que je puis dire en réponse aux différentes questions qui m'ont été adressées.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour le retour.

J'ai une question sur le volet concernant le CO₂. N'y a-t-il pas de risque, de mise en demeure particulière ou de délai ?

(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)

Je vous remercie.

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour les réponses.

J'ai encore deux points d'attention dans le débat, notamment la situation des forains. Quand on rentre à Namur maintenant, on voit que la foire est présente. Ce sont des personnes qui ont des véhicules parfois plus âgés parce qu'ils ne « roulent pas beaucoup », puisqu'ils vont simplement une fois par semaine d'un endroit à un autre, sans nécessairement sillonner, jour après jour, des milliers de kilomètres. Par conséquent, ils ont souvent des véhicules plus âgés, donc plus polluants. Ils voient des montants qui peuvent devenir particulièrement

lourds, sans jeu de mots, pour aller d'une foire à une autre, sachant que le métier est un peu en mutation pour le moment. Certains se posent la question sur la continuité de leur activité.

L'autre élément est que, dans les communes, on a pu constater que des transports qui s'exerçaient avant par camion s'exercent aujourd'hui par tracteur agricole. Les tracteurs sont particulièrement puissants et ils ont une législation qui leur permet de ne pas payer la taxe, ou ils utilisent des routes communales et pas des routes nationales. À un moment donné, on a des villageois qui s'émeuvent d'avoir un trafic et un transit particulièrement importants qui se font avec l'utilisation de tracteurs agricoles plutôt que l'utilisation de tracteur routier pour contourner la taxe OBU. Dans les marchés publics, certains ont trouvé le filon pour ne pas avoir ce biais-là.

Ce sont des points d'attention sur l'évolution de choses qui existent déjà, mais sur lesquels il faudrait peut-être se pencher pour que le phénomène ne devienne pas une dérive.

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

M. Grégory Chintinne (MR). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour votre réponse. Concernant les questions que j'avais posées, si le contrat arrive à échéance, la simplification est nette et précise. Travailler de concert avec les trois Régions, voilà une excellente nouvelle. Je vous remercie de travailler dans ce sens.

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. – Je remercie les différents députés pour leurs interventions et d'avoir nourri le débat de questions, certes connexes, avec l'objet même du projet de décret présenté aujourd'hui, mais qui sont intéressantes. Monsieur Bastin, je ferai examiner par mes services la question des forains et celle de l'exception pour les tracteurs. À ma connaissance, l'exception pour les tracteurs vaut pour les tracteurs agricoles, c'est-à-dire ceux immatriculés et activés pour des activités agricoles.

Par ailleurs, vous soulevez également le débat du périmètre de la zone soumise au prélèvement kilométrique à charge des poids lourds. C'est un enjeu permanent. Nous aurons probablement l'occasion d'en rediscuter parce que plusieurs autorités locales m'interpellent sur des situations de by-pass sur des routes qui ne sont pas aménagées pour accueillir un trafic de transit. Pour lutter contre ces situations, mes services examinent aujourd'hui l'opportunité d'adjoindre quelques voiries dans les endroits où ce type de phénomène est constaté.

Il ne s'agit pas, en effet, que le prélèvement kilométrique poids lourd devienne un outil de planification des trajets. Ce serait contraire à l'esprit qui anime cette réglementation, à savoir faire payer les usagers poids lourds qui, proportionnellement, détériorent davantage le réseau routier et qui sollicitent un réseau routier et autoroutier de qualité, lequel nécessite des investissements. Qui dit investissement, dit besoin de financement.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Mon voisin me fait remarquer que, quand vous avez répondu à la question sur le volet du CO₂, votre micro était éteint, Monsieur le Ministre. Étant donné que le rapport de demain sera oral, il faut intégrer, dans votre réponse au micro, que l'on n'est pas dans les mêmes délais pour le volet du CO₂ et que ce ne sera pas problématique.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Je confirme que vous avez bien rapporté mes propos.

M. le Président. – Le secrétaire de notre Commission dispose d'un petit dictaphone qui est magique et qui, à mon avis, entend tout.

Un amendement (Doc. 283 (2024-2025) N° 2) est déposé.

Plus personne ne demandant la parole dans la discussion générale, je la déclare close.

Examen et vote des articles

M. le Président. – Je vous propose de passer à l'examen et au vote des articles du projet de décret modifiant le décret du 16 juillet 2015 instaurant un prélèvement kilométrique à charge des poids lourds pour l'utilisation des routes (Doc. 283 (2024-2025) N° 1).

Art. 1^{er} et 2

Les articles 1^{er} et 2 ne font l'objet d'aucun commentaire.

Les articles 1^{er} et 2 sont adoptés à l'unanimité des membres.

Art. 3

Pour l'examen de l'article 3, la parole est à M. Crampont.

M. Vincent Crampont (PS). – C'est grâce au dispositif de cet article que l'on va engranger une recette supplémentaire de 20 000 euros. À cet égard, dans son avis, l'Inspection des finances indique : « Cette

augmentation de recettes procède d'un élargissement limité du nombre d'utilisateurs redevables du prélèvement ». Dans ce cadre, combien d'utilisateurs du réseau seront aujourd'hui soumis à la redevance alors qu'ils en étaient exemptés jusque-là ?

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. – Je rappelle que c'est pour aligner la définition wallonne sur les définitions des autres Régions, la Flandre et Bruxelles. L'estimation des recettes annuelles supplémentaires, ce sont 20 000 euros.

M. Vincent Crampont (PS). – On avait compris qu'il y avait une recette complémentaire. Mais qui ? Comment ? Qui sera exonéré ? Qui devra contribuer alors qu'il ne contribuait pas ?

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – J'ai l'impression que vous n'avez pas suivi ce que j'expliquais tout à l'heure.

M. Vincent Crampont (PS). – Si, j'ai suivi. Je vous écoute.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – J'ai bien expliqué qu'il s'agissait du transport d'engins de chantier ; c'est la définition que j'ai reprise. Ceux-là, parce que la définition de transport de marchandises n'est pas suffisamment précise, ne paient pas alors qu'ils utilisent le réseau routier, l'usent, comme tout le monde. Aujourd'hui, quand ces camions avec remorques transportant des engins de chantier circulent sur le ring bruxellois, sur les autoroutes flamandes, ils paient, tandis que, lorsqu'ils circulent sur les autoroutes wallonnes, ils ne paient pas. La recette estimée pour cela correspond à 20 000 euros par an.

M. Vincent Crampont (PS). – Cela, je l'ai bien compris, mais s'il y a une recette complémentaire et une estimation de celle-ci, c'est qu'elle concerne une catégorie. J'aimerais savoir : qui et combien ?

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Qui ? Ce sont les transporteurs d'engins de chantier.

M. Vincent Crampont (PS). – Combien ? S'il y a une estimation de 20 000 euros, c'est qu'il y a une quantité.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Je rappelle que le prélèvement kilométrique, c'est au kilomètre parcouru. Je ne peux pas vous dire autre chose. Les recettes de kilomètres parcourus, ce

sont 300 millions d'euros de recettes pour le budget de la Région wallonne et de la SOFICO. Vous divisez 20 000 par 300 millions et vous obtenez la part de kilomètres concernés.

Quelqu'un faisant cinq kilomètres paiera en fonction du CO₂ émis. Puisqu'il y a des règles de poids et de moteur de CO₂, il paiera un tarif différent.

Je ne peux pas juste vous dire, comme cela, qui va rouler, où, comment, combien, ni quelle personne. De toute façon, c'est le RGPD qui s'applique. Ce que je peux vous dire, c'est que, par rapport aux 300 millions, c'est 20 000 euros supplémentaires.

M. Vincent Crampont (PS). – Je ne suis pas satisfait de la réponse. Il y a une estimation, mais elle a été faite au doigt mouillé.

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, l'estimation n'est pas faite au doigt mouillé. Elle est faite aujourd'hui par Viapass, sur base du litige qui existe de savoir combien est dû par ces camions. Ils sont enregistrés. Sur la dernière année connue, l'estimation est que cela a été enregistré, mais qu'il y a contestation sur ce montant pour 20 000 euros.

Ce n'est pas une recette au doigt mouillé, ce sont les montants qui, aujourd'hui, correspondent à cette catégorie de camions pour laquelle il existe des contestations.

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

M. Vincent Crampont (PS). – Monsieur le Ministre, on ne sera pas d'accord parce que, s'il y avait une estimation, on saurait dire combien d'entreprises sont concernées. Là, vous ne savez pas me répondre.

M. le Président. – Cela peut faire l'objet d'une question écrite. C'est technique.

M. Vincent Crampont (PS). – Je n'y manquerai pas.

M. le Président. – L'article 3 est adopté à l'unanimité des membres.

Art. 4 et 5

Les articles 4 et 5 ne font l'objet d'aucun commentaire.

Les articles 4 et 5 sont adoptés à l'unanimité des membres.

Art. 6

Pour l'examen de l'article 6, la parole est à M. Crampont.

M. Vincent Crampont (PS). – Monsieur le Ministre, dans l'article, on indique que la liste est tenue à jour. Qui peut la modifier ? Quand et comment est-elle diffusée ?

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 liste est publiée sur le site satellic.be. Ce sont des décisions prises par Viapass dans le cadre du processus légal.

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

M. Vincent Crampont (PS). – Je vous remercie.

M. le Président. – L'article 6 est adopté à l'unanimité des membres.

Art. 7

L'article 7 ne fait l'objet d'aucun commentaire.

L'article 7 est adopté à l'unanimité des membres.

Art. 8

À cet article, un amendement (Doc. 283 (2024-2025) N° 2) est déposé par MM. Lefèbvre, Crampont et Mme Hanus.

La parole est à M. Lefèbvre pour présenter cet amendement.

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, dans son avis, le Conseil de la fiscalité et des finances de Wallonie avait suggéré de ne pas utiliser le mot « concluante » puisque, par définition, une preuve est concluante. Pourquoi n'avez-vous pas suivi cette remarque ? C'est la raison pour laquelle nous proposons l'amendement.

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, c'est mon administration qui propose de maintenir le mot « concluante ». Ce que je vous propose, c'est de réserver l'amendement pour ce mercredi. Nous aurons l'occasion d'échanger et de voir si la proposition du Conseil de la fiscalité et des finances de Wallonie doit être suivie ou pas. En la matière, c'est le plus efficace.

M. le Président. – Je ne soumetts donc pas l'amendement au vote. Vous le redéposerez en plénière, le cas échéant, suite aux différents contacts qui seront pris.

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Tout à fait, et j'imagine que M. le Ministre nous répondra demain en séance.

M. le Président. – L'amendement (Doc. 283 (2024-2025) N° 2) est retiré par ses auteurs.

L'article 8 est adopté à l'unanimité des membres.

Art. 9 à 21

Les articles 9 à 21 ne font l'objet d'aucun commentaire.

Les articles 9 à 21 sont adoptés à l'unanimité des membres.

Vote sur l'ensemble

M. le Président. – Nous allons voter sur l'ensemble du projet de décret modifiant le décret du 16 juillet 2015 instaurant un prélèvement kilométrique à charge des poids lourds pour l'utilisation des routes (Doc. 283 (2024-2025) N° 1).

À l'unanimité des membres, la Commission de l'aménagement du territoire, de la mobilité des pouvoirs locaux recommande l'adoption du projet de décret par l'assemblée plénière.

Confiance au président et au rapporteur

M. le Président. – À l'unanimité des membres, il est décidé de faire confiance au président et à la rapporteuse pour l'élaboration du rapport.

Étant donné l'arrivée vers 10 heures d'une partie des pétitionnaires de la pétition pour un mode de sépulture naturel de nos animaux de compagnie, je propose de modifier légèrement l'ordre du jour.

Pétition relative à l'état de la RN56 (route d'Ath) sur le territoire de la commune de Jurbise

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'examen de la pétition relative à l'état de la RN56 (route d'Ath) sur le territoire de la commune de Jurbise.

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. Resinelli.

M. Loris Resinelli (Les Engagés). – Je propose M. Jean-Paul Bastin comme rapporteur.

M. le Président. – À l'unanimité des membres, M. Jean-Paul Bastin est désigné en qualité de rapporteur.

Présentation de la pétition

M. le Président. – En date du 23 janvier 2025, M. Wuyckens a introduit une pétition en ligne relative à l'état de la nationale 56 – la route d'Ath – sur le territoire de la commune de Jurbise.

Cette pétition a été clôturée le 31 mai 2025 et a recueilli 83 signatures.

La pétition à l'examen n'a donc pas atteint le seuil visé par l'article 127.6 de notre règlement, qui dispose que, lorsqu'une pétition est signée par au moins 1 000 signataires âgés de 16 ans accomplis et qu'elle formule une question concrète à propos d'un sujet relevant de la compétence de la Région ou visant ses intérêts, l'auteur de la pétition ou tout autre signataire désigné à cette fin a le droit d'être entendu en commission.

La Commission peut toutefois décider d'auditionner l'auteur de la pétition ou tout autre signataire désigné à cette fin si la pétition est signée par un nombre inférieur de signataires, à condition de motiver sa décision.

Je vous rappelle aussi que l'article 127.6 de notre règlement dispose que la commission saisie d'une pétition peut décider de demander un rapport au Gouvernement. Elle peut également soumettre la question au nouveau médiateur.

Échange de vues

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

M. Guillaume Soupart (MR). – Je ne vais pas être long puisque cette pétition n'a pas reçu un nombre de signatures suffisant, même si l'on peut s'étonner du nombre, parce que je pense qu'il y a beaucoup de riverains, d'automobilistes, d'habitants, de cyclistes de cette route RN56 qui aimeraient que des travaux soient réalisés. Il faut souligner que le SPW est récemment intervenu en faisant des travaux de raclage-pose. On tient à remercier le SPW et M. le Ministre pour ces travaux.

Toutefois, d'autres parties du tronçon restent problématiques. Il y a encore parfois des nids-de-poule, des fissures et des revêtements érodés. On sait aussi que, au niveau des trottoirs et des pistes cyclables, la mobilité douce n'est pas au top sur cette route.

Nous sommes conscients au groupe MR qu'il y a énormément de voiries à refaire partout en Wallonie. Il n'y a pas que la route d'Ath qui devrait faire l'objet de travaux. C'est un axe particulièrement utilisé par des poids lourds, particulièrement utilisé aussi pour se rendre à Pairi Daiza.

Pourriez-vous nous indiquer si d'autres interventions plus structurelles sont envisagées ou programmées à court ou à long terme ? Des mesures spécifiques pour les piétons et les cyclistes sont-elles déjà en réflexion ou pas ? Je vous remercie pour ces éléments qui pourront peut-être apporter des réponses aux pétitionnaires.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Je n'ai pas dû être attentif à l'existence de cette pétition, sinon je l'aurais signée avec plaisir. On ne peut pas nier que l'état de la RN56 est problématique à plusieurs endroits. Aujourd'hui, Pairi Daiza accueille en outre 2,5 millions de visiteurs, et vous savez qu'ils ont des objectifs de quatre millions dans les années à venir. Refaire cette route ne serait pas du luxe dans le contexte que l'on connaît.

Je peux rejoindre également les autres remarques faites par mon collègue, M. Soupart.

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

M. Loris Resinelli (Les Engagés). – Je rejoins ce que MM. Soupart et Lefèbvre ont dit. C'est une route très importante qui relie la Wallonie picarde à Mons. Elle a tout son sens, notamment avec le charroi touristique qui la fréquente.

Je signale que mon collègue Pascal Baurain, en date du 28 mars dernier, a adressé une question écrite au ministre – la question n° 519 – dans laquelle il demandait quels étaient les travaux prévus pour cette route importante. Le ministre a répondu le 14 avril, en détaillant les travaux de raclage-pose que M. Soupart a évoqués également. La question a été aussi partiellement traitée pour un aspect direct.

Au niveau des travaux plus structurels sur cette route, il y a actuellement une consultation des différentes communes pour savoir quelles sont les priorités en matière d'investissements sur le réseau. Je ne doute pas que les communes concernées vont faire part au ministre de leurs besoins.

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. – Je remercie les personnes qui ont signé cette pétition pour attirer votre attention et la mienne sur la nécessité de réhabiliter cette voirie, constituée pour l'essentiel de dalles de béton dont certaines ont passé l'âge.

Nous sommes bien conscients au niveau du SPW MI qu'une réflexion en profondeur est prévue. Un tronçon à la hauteur du carrefour du Dragon fait d'ailleurs l'objet d'une réfection importante. Des travaux de raclage-pose ont également été réalisés au centre de Jurbise.

Pendant, il reste un besoin estimé entre 5 millions et 8 millions d'euros en termes de coût de chantier sur cette voirie pour en refaire une route moderne et efficace.

Nous sommes aujourd'hui à l'aube d'un nouveau plan Infrastructures qui doit programmer les travaux sur le réseau routier. Dans ce contexte, j'ai écrit, et mon administration a ouvert très récemment un mécanisme d'inscription des priorités communales pour chaque commune. J'invite les autorités communales de Jurbise à signaler, identifier et classer les priorités sur leur territoire, de façon à ce que, sur base des demandes des communes, sur base de l'analyse objectivée de terrain – on a déjà eu l'occasion d'en parler –, des outils utiles soient mis en œuvre par le SPW MI sur la qualité du revêtement routier, le nombre d'accidents et les caractéristiques zonales.

Je viendrai prochainement au Gouvernement wallon avec une méthodologie pour passer à la moulinette, si je peux me permettre l'expression, l'ensemble des demandes et des attentes qui remontent des autorités locales, mais également des districts routiers pour les hiérarchiser et, sur cette base, établir le nouveau plan Infrastructures qui couvrira au moins les cinq prochaines années en matière d'investissements.

On le sait, les besoins sont importants. On a parlé de financement des réseaux routiers il y a quelques minutes. Il est vrai que les besoins sont importants et qu'il faudra trouver de nouveaux financements, mais il faudra aussi donner une visibilité et une organisation aux priorités et aux différentes enveloppes budgétaires que l'on consacre à chacune des priorités.

Vous le savez, depuis le début de la législature, j'ai souhaité que l'on investisse davantage dans le traitement préventif des routes parce que soigner une route quand elle montre les premiers signes de dégradation, c'est éviter des dégradations plus importantes qui sont plus onéreuses à l'avenir. Dans ce cadre, les mécanismes de raclage-pose, comme celui qui a été pratiqué au centre de Jurbise, procèdent à une utilisation efficiente des deniers publics. Vous le savez, c'est ce à quoi je m'emploie comme ministre en charge des Infrastructures.

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

M. Guillaume Soupart (MR). – Je remercie le ministre pour la méthodologie qu’il va apporter afin de pouvoir constituer ce futur plan Infrastructures. On sait qu’il y a énormément de besoins. J’espère qu’un maximum de routes pourront être réparées de manière efficace et rapide, mais je ne doute pas que le ministre s’y attellera.

M. le Président. – Je vous propose les conclusions suivantes :

« La Commission de l’aménagement du territoire, de la mobilité et des pouvoirs locaux a pris connaissance de la pétition déposée par M. Wuyckens au sujet de l’état de la route nationale 56, à savoir la route d’Ath, sur le territoire de la commune de Jurbise.

La Commission a adopté à l’unanimité des membres les conclusions suivantes :

Considérant que la pétition n’a recueilli que 83 signatures au regard de l’article 127.6 du règlement du Parlement de Wallonie ;

Considérant l’interpellation des parlementaires et la réponse de M. le Ministre ;

La Commission a décidé de clore l’examen de la pétition ».

Vote

M. le Président. – Les conclusions sont adoptées à l’unanimité des membres.

Confiance au président et au rapporteur

M. le Président. – À l’unanimité des membres, il est décidé de faire confiance au président et au rapporteur pour l’élaboration du rapport.

Pétition contre l’extension du parc d’activité économique (PAE) de Mariembourg portée par le Bureau économique de la Province et, en corollaire, contre tous les projets nuisant à l’agriculture locale

M. le Président. – L’ordre du jour appelle l’examen de la pétition contre l’extension du parc d’activité économique (PAE) de Mariembourg portée par le Bureau économique de la Province et, en corollaire, contre tous les projets nuisant à l’agriculture locale.

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. Resinelli.

M. Loris Resinelli (Les Engagés). – Je propose M. Jean-Paul Bastin comme rapporteur.

M. le Président. – À l’unanimité des membres, M. Jean-Paul Bastin est désigné en qualité de rapporteur.

Présentation de la pétition

M. le Président. – En date du 29 mars 2025, M. Buyck a introduit une pétition au format électronique contre l’extension du parc d’activité économique (PAE) de Mariembourg portée par le Bureau économique de la Province et, en corollaire, contre tous les projets nuisant à l’agriculture locale. Cette pétition a été clôturée le 6 mai 2025. Parallèlement, le 23 avril 2025, une pétition identique a été déposée sous format PDF.

Cette pétition a recueilli, au total, 2 525 signatures, dont au moins 1 000 ont pu être vérifiées auprès du Registre national. Elle a donc atteint le seuil visé par l’article 127.6 de notre règlement, qui ouvre le droit à être entendu.

Contact ayant été pris avec M. Buyck, celui-ci demande que soient auditionnés, en qualité de représentants des pétitionnaires, M. Simon Buyck, M. Guillaume Buyck et M. Philippe Buyck.

Je vous propose, si cela vous convient, de fixer l’audition de MM. Buyck, représentants des pétitionnaires, le mardi 9 septembre à 14 heures, lors de notre reprise de la session.

Je dois aussi vous faire part de la demande d’audition de M. Degueudre, Directeur général du Bureau économique de la Province de Namur, qui souhaiterait donner son point de vue par rapport à cette pétition.

Pour éviter que les positions se croisent, je vous propose d’auditionner le BEP en date du 23 septembre, soit deux semaines plus tard.

Échange de vues

M. le Président. – La parole est à Mme Cassart-Mailleux.

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Je n’ai pas de souci à ce que l’on auditionne le BEP en date du 23 septembre, mais je me demande pourquoi les auditions ne se feraient pas l’une à la suite de l’autre. De

la sorte, on aurait toutes les informations au même moment.

M. le Président. – C'est à vous de décider. La proposition que j'ai exprimée avait été formulée par les services.

La parole est à M. Crampont.

M. Vincent Crampont (PS). – Nous rejoignons la proposition. Il serait plus intéressant d'avoir tous les avis en une fois.

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

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Ce n'est pas pour contredire les services, c'est juste que je me dis...

M. le Président. – Madame Cremasco, vous avez bien changé.

(Rires)

Vous voyez, je vous donnais la parole, et...

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Comme quoi, tout change.

La situation m'interroge. On a l'habitude des pétitions, on a l'habitude de les recevoir. En général, on n'a pas d'audition complémentaire. On n'accueille pas à une audition des auditions. Par contre, je trouve cela très intéressant d'interroger le BEP, une intercommunale de développement.

On sait que, par rapport au développement de l'activité économique et les zones d'activité économique, beaucoup de questions se posent en Wallonie. Inutile de vous dire, chers collègues, qu'il y a la réindustrialisation et toute la problématique des friches.

Tant qu'à faire – et comme c'est assez exceptionnel –, pourquoi ne pas élargir le propos en invitant le BEP et en invitant deux ou trois autres interlocuteurs pour faire le point ? Je crois aussi que M. le Ministre réfléchit au travail des intercommunales par rapport à cela et par rapport au développement de zones d'activité économique.

Cela aurait son intérêt, d'autant que c'est assez inédit... Je ne me rappelle pas qu'on l'ait déjà fait. Cela a-t-il déjà eu lieu dans cette Commission, Monsieur le Président, d'accueillir une audition à une pétition ? J'ai peut-être oublié, mais j'ai l'impression que l'on n'a jamais procédé de la sorte.

M. le Président. – Je suis tout nouveau ici, donc...

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Je veux dire, depuis votre présidence, Monsieur le Président.

M. le Président. – Depuis ma présidence, non, mais on me souffle dans l'oreillette que cela s'est déjà fait au Parlement.

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Pouvez-vous me rappeler dans quel contexte cela a déjà eu lieu ? Je n'ai pas souvenir d'un tel événement.

M. le Président. – C'était l'année dernière, en Commission de l'environnement, me dit-on.

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Confirmez-vous que c'est assez exceptionnel ? Étaient-ce des auditions complémentaires plus étoffées ?

Sous votre présidence en tout cas, je ne m'en souviens pas, et vous confirmez bien qu'il n'y en a pas eu jusqu'ici.

Je me dis que, étant donné que c'est complètement inédit et que c'est une situation qui ne se présente jamais, on pourrait effectuer un travail de fond plus large ; ou bien on ouvre la porte à le faire systématiquement.

M. le Président. – La parole est à Mme Cassart-Mailleux.

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – J'entends Mme Cremasco, et je reprends la tête de Mme Cassart-Mailleux pour parler, cette fois. Il n'y a pas de souci à auditionner les pétitionnaires. Ce sera avec grand plaisir, la date est fixée. Toutefois, on ne va tout de même pas, sur chaque pétition, commencer à procéder à des auditions trop larges non plus. Soit on auditionne le Bureau économique de la Province de Namur ; soit on lui demande un avis écrit. Sinon, la charge de travail dans cette Commission va s'alourdir.

C'est ma proposition. Soit on élargit et l'on auditionne le BEP le même jour – ainsi, on a le dossier complet –, soit on auditionne les pétitionnaires – c'est bien leur droit et l'on sera très heureux de les recevoir – et l'on demande un avis écrit au bureau économique.

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

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – J'ai tendance à me rallier à l'avis de Mme Cassart-Mailleux. Évidemment, on entendra – ce n'est pas moi qui vais vous dire l'inverse – avec grand plaisir l'agriculteur par rapport à l'enjeu des terres nourricières.

Par ailleurs, un avis ponctuel s'exprime dans le chef du BEP ; autant l'entendre, mais par écrit pour que ce soit cohérent ; après, Monsieur Daye, c'est vous le président.

Je suis intéressée – mais on peut en rediscuter dans un autre cadre, pas lié à une pétition particulière – par un travail de fond sur la réhabilitation des friches, le développement de zones d'activité économique, les

raisons des nouvelles missions des intercommunales et le travail de M. le Ministre sur le sujet, qui était déjà un peu amorcé sous la législature précédente. On se le réserve hors pétition pour avoir un travail cohérent. Je remercie Mme Cassart-Mailleux pour sa suggestion.

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

M. Vincent Crampont (PS). – Nous insistons aussi pour entendre le BEP, d'autant plus qu'ils sont mis en cause dans cette pétition. Nous sommes sur un projet ponctuel. Je pense que c'est important d'avoir une analyse par rapport à ce projet.

M. le Président. – Si je peux résumer les propositions, les groupes MR, Les Engagés et Ecolo sont d'accord avec un avis écrit du BEP. A la limite, on peut le solliciter pour le recevoir le 9 septembre ; comme cela, on sera éclairés sur le sujet, avec une position contradictoire également.

Je vous propose dès lors de fixer l'audition de M. Buyck, Représentant des pétitionnaires, le mardi 9 septembre à 14 heures, et de demander un avis écrit au BEP, c'est-à-dire à M. Degueudre, qui doit nous le remettre la semaine qui précède le 9 septembre.

Tout le monde est-il d'accord ?

(Assentiment)

Je vous remercie.

En conclusion, la Commission décide de procéder mardi 9 septembre 2025 à l'audition de MM. Simon Buyck, Guillaume Buyck et Philippe Buyck, Représentants des pétitionnaires, et de solliciter l'avis écrit du Bureau économique de la Province de Namur.

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

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

Mme Cassart-Mailleux et M. J.-P. Bastin ont déjà été désignés en qualité de rapporteurs.

Échange de vues (Suite)

M. le Président. – Le 24 juin, nous avons auditionné MM. Gandin, Gennen et Luxen. Nous avons aujourd'hui pour mission de valider des conclusions.

Quelqu'un souhaite-t-il prendre la parole pour présenter le projet de conclusions et éventuellement l'amender ?

La parole est à M. Bastin.

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Lors de la séance précédente, nous avons écouté avec attention les pétitionnaires et leurs représentants. Suite à cela, nous avons essayé de proposer des conclusions que nous avons envoyées hier soir aux différents groupes en essayant d'être les plus objectifs par rapport à ce que nous avons entendu et à ce que nous avons parcouru dans les différents documents. Elles ne sont pas très longues. Je propose, pour les personnes qui ont pris la peine de venir jusqu'ici, de les lire et de leur remettre un document après les débats et discussions, puisqu'il y a des propositions d'amendements.

Considérant que la pétition a recueilli 1 259 signatures, dont au moins 1 000 ont pu être vérifiées par le Registre national, il va y avoir toute une série de considérants. Il y aura ensuite trois rappels et enfin des conseils de la Commission au Gouvernement. C'est le principe lorsque nous avons des auditions.

Le premier considérant concerne le nombre de signatures :

« Considérant l'audition de MM. Gandin, Gennen et Luxen, représentants des pétitionnaires, en date du 24 juin, en Commission de l'aménagement du territoire, de la mobilité et des pouvoirs locaux, et de l'échange avec les parlementaires qui s'en est suivi ;

Considérant les documents communiqués à la suite de l'audition par les pétitionnaires ;

Considérant les avis n° 79 du 8 novembre 2021 et n° 20 du 23 juin 2025 du Comité consultatif de bioéthique de Belgique qui dispose notamment que : « La demande d'humusation en condition naturelle procède de considérations écologiques et de la valeur symbolique que les gens attachent au retour à la nature. Cette technique ne répond toutefois pas aux attentes. Ce mode de sépulture n'est pas techniquement praticable et son exécution – pas les intentions qui le sous-tendent – 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 » ;

Considérant les résultats non concluants de l'étude « Conversion aérobie des dépoilles, validation méthodologique » commandée auprès de l'Université catholique de Louvain, publiée en 2020 et réalisée sur des dépoilles de porcs ;

Considérant que les pétitionnaires précisent que la technique telle qu'exposée en commission nécessiterait des formations et actions spécifiques pour les agents communaux ;

Considérant que les pétitionnaires ont indiqué avoir, via le fonctionnement de l'ASBL Agra-Ost, pratiqué des tests d'humusation sur des dépoilles animales dont ils

considèrent que les résultats sont positifs et conformes aux résultats escomptés ;

La Commission de l'aménagement du territoire, de la mobilité et des pouvoirs locaux rappelle que :

- la pétition portait sur la méthode d'humusation des animaux ;
- l'humusation des animaux de compagnie n'est, à ce jour, pas une pratique utilisée et reconnue en Région wallonne ;
- le procédé d'humusation, tel que décrit par les pétitionnaires, engendrerait sur les pouvoirs locaux des impacts techniques, éthiques, environnementaux et organisationnels considérables.

La Commission de l'aménagement du territoire, de la mobilité et des pouvoirs locaux conseille au Gouvernement :

- de soumettre l'étude et l'ensemble des documents communiqués par les pétitionnaires à l'équipe de l'Université catholique de Louvain, responsable de l'étude sur l'humusation, afin de solliciter un avis sur les conclusions de l'étude présentée sur l'humusation des animaux de compagnie. Cela avait fait l'objet des discussions en commission disant : « Pour les députés, c'est un premier point qui est compliqué, c'est d'avoir des avis scientifiques divergents et une étude formellement mandatée par les autorités qui arrive à des conclusions négatives et une étude autosollicitée par les pétitionnaires qui arrive à un résultat positif. Donc là, il y a une concordance à remettre en place, si c'est possible ;
- de soumettre l'étude et l'ensemble des documents communiqués par les pétitionnaires aux services du Service public de Wallonie afin d'étudier les impacts de l'humusation des animaux de compagnie, notamment sur la non-pollution des sols, le bien-être animal, dans le respect de la dépouille et la législation sur les funérailles, en particulier les éventuels impacts sur la santé des employés en charge de l'entretien des lieux de sépulture ;
- d'étudier l'impact de la création des parcs d'humusation des animaux de compagnie en termes d'aménagement du territoire, de voisinage, d'urbanisme, et cetera ;
- de poursuivre la participation au groupe de travail Écofunérailles mis sur pied avec les autres Régions afin de pouvoir analyser les pratiques funéraires alternatives respectueuses de l'environnement, de développer, dans ce cadre, l'opérationnalisation concrète des procédés qui rencontrent à la fois les enjeux en matière de respect des défunts, de sécurité, de salubrité et de plus grande protection de l'environnement et d'assurer une veille des études ou recherches réalisées dans d'autres États, voire dans le reste du monde ».

Voilà, suite à l'audition des pétitionnaires, à la remise de la pétition et de différents documents, les conclusions proposées dans cette Commission, de manière à avoir un suivi et des conseils qui seront transmis au Gouvernement.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Je veux d'abord remercier M. Bastin pour la transmission du document un peu avant la Commission. Hier soir, nous l'avons reçu autour de 22 heures, et nous avons dès lors pu ordonner les idées que nous avons à l'esprit. Certaines étaient déjà rencontrées par la proposition, d'autres méritaient à nos yeux des ajustements. Je vais les soumettre ici à la Commission. Chacun des groupes les a reçus par écrit, je vais aussi les lire pour la bonne compréhension de nos échanges.

Certaines portent sur les considérants. Ce sont des éléments davantage portant sur des précisions, pour la bonne compréhension des choses. Il y a un amendement plus substantiel qui porte sur les conseils, pour reprendre la formulation, les recommandations au Gouvernement, si l'on prend un terme plus habituel.

Dans les considérants, un troisième considérant vise les documents communiqués par les représentants des pétitionnaires à l'issue de l'audition. Je les remercie pour ces documentations complémentaires. Nous proposons simplement ici de mentionner explicitement le rapport de l'étude, puisque c'est la pièce maîtresse, celle qui fait l'objet d'un suivi dans la proposition que M. Bastin vient de formuler. Cela consisterait à ajouter un troisième considérant *bis* : « Considérant notamment le rapport du Centre de recherche agricole agréé Agra-Ost « Essai d'humusation de dépouille de porc, série I », réalisé à l'initiative de la coopérative Humusation ». De la sorte, on voit clairement de quoi on parle et l'on considère ce travail important déposé sur nos bancs.

Ensuite, un quatrième considérant proposé fait référence à l'avis du Comité consultatif de bioéthique. M. Bastin a lu un extrait issu de cet avis. Pour ne pas qu'il y ait de mauvaise compréhension, nous proposons d'ajouter une précision à travers un tiret complémentaire, qui serait formulé comme suit : « Considérant que l'avis numéro 79 du Comité consultatif de bioéthique ne porte que sur les nouvelles formes de sépultures destinées aux humains et que, subsidiairement, le comité a rappelé, dans son courrier du 6 mai 2025, qu'il « s'appuie sur les données scientifiques valides qui sont disponibles au moment de l'investigation de la question éthique posée et de la rédaction de l'avis. » » Il s'agit d'un courrier que les représentants des pétitionnaires nous ont transmis avec l'autorisation par avance du comité. En d'autres termes, il y a un avis du comité qui dit, je le dis avec mes mots : en l'état, l'humusation pour des sépultures humaines n'est pas conforme aux principes éthiques. Cet avis est

absolument incontestable puisqu'il existe et chacun peut le lire. Par contre, nous proposons de le contextualiser : d'une part, on vise là les dépouilles humaines et pas les dépouilles d'animaux et, d'autre part, c'est en l'état des connaissances, ce que le comité lui-même explicite dans son courrier. Nous proposons de l'écrire de telle sorte que cet élément factuel soit bien compris.

Un sixième considérant évoque le fait que la technique telle qu'exposée en commission nécessiterait des formations et des actions spécifiques pour les agents communaux. Nous proposons ici simplement une précision : « au sein des communes qui feraient le choix de développer un lieu d'humusation. » En d'autres termes, il ne s'agit pas de laisser penser que les 261 communes de Wallonie devraient soudainement et abruptement organiser des formations ou prendre des actions. On est ici avec une logique d'expérience pilote, en tout cas de projets qui ne concernent certainement pas toutes les communes, mais uniquement celles qui feraient le choix de développer un lieu d'humusation. Nous proposons de l'écrire explicitement.

Plusieurs rappels sont formulés dans la proposition. La pétition porte sur l'humusation des animaux, ce n'est à ce jour pas une pratique utilisée. Puis, il y a un troisième qui nous paraît fort extensif puisqu'il est proposé d'écrire que « le *process* d'humusation engendrerait sous les pouvoirs locaux des impacts techniques, éthiques, environnementaux et organisationnels considérables. » Nous voyons là deux éléments qui sont a priori excessifs. À nouveau, on dit « les pouvoirs locaux », mais c'est plutôt « les pouvoirs locaux qui développeraient un lieu d'humusation ». Cela ne concerne sans doute qu'un nombre d'entités extrêmement limité, a fortiori au moment où nous parlons. Ensuite, quand on parle d'impacts techniques, éthiques, environnementaux, organisationnels considérables, qu'il y ait des impacts, certainement ; qu'ils soient considérables, un peu comme s'ils étaient ingérables, c'est une formule fort extensive.

On peut le reformuler. Je propose de le supprimer, mais on peut aussi le reformuler s'il y a une volonté de mentionner ces impacts sans leur donner une portée qui dépasse sans doute la réalité.

Enfin, dans les propositions formulées à l'adresse du Gouvernement, nous proposons d'en ajouter quatre, et on les ajouterait après le 3° « L'étude de l'impact de la création des parcs d'humusation des animaux de compagnie en termes d'aménagement du territoire, de voisinage et d'urbanisme ».

Je les formule :

- le premier amendement que nous proposons : la Commission conseille au Gouvernement de soutenir un projet pilote visant l'ouverture, en Wallonie, d'un lieu d'humusation pour les animaux de compagnie ;
- le deuxième amendement proposé est de poursuivre et soutenir les efforts de recherche qui sont conduits par la coopérative Humusation avec la collaboration du Centre de recherche agricole agréé par Agra-Ost, notamment pour réaliser de nouveaux essais d'humusation dans une pluralité d'environnements, avec l'appui d'un comité d'accompagnement scientifique ;
- le troisième amendement demande de préparer les adaptations législatives ou réglementaires qui s'avéreraient nécessaires afin d'encadrer la démarche relative à l'humusation pour les animaux de compagnie ;
- le quatrième amendement est de « suivre attentivement et de contribuer aux travaux relatifs à cet enjeu au sein du Conseil de l'Union européenne et des instances qui y sont liées », pour présenter le sens que nous donnons à cette proposition qui est la plus importante dans celles que j'ai formulées.

Ce qui est important, c'est que l'on puisse poursuivre le travail. Il y a là une étude qui a été présentée et qui présente à nos yeux des éléments très intéressants. En même temps, il y a un dialogue scientifique qui doit être nourri à cet égard, et la proposition de M. Bastin en contient un élément.

En allant vers l'auteur de la précédente étude, cela nous paraît un peu court. Dès lors, nous souhaitons formuler cette idée de soutenir un projet pilote dont il faut définir les modalités dans ce cadre. En ce sens, il est important de poursuivre les efforts de recherche, notamment par rapport à la pluralité d'environnement, puisque c'était une des questions qui avaient été posées lors du débat, de savoir si ce qui a été fait ici en 2024 peut être reproduit dans d'autres conditions de lieu ou de temps.

La question des adaptations juridiques : un des pétitionnaires avait expliqué qu'il y avait des enjeux qu'il fallait considérer en la matière. Cela nous paraît aussi pertinent pour avancer.

Enfin, il a aussi été fait référence à des travaux, à des discussions à l'échelle européenne, et nous proposons de les mentionner explicitement.

Voilà les différents éléments, en cherchant à les calibrer au mieux, pour tenter d'avoir un consensus dans cette Commission sur ces différents éléments. Nous l'espérons en tout cas.

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

M. Grégory Chintinne (MR). – J'ai entendu les différentes propositions d'amendements au niveau d'Ecolo.

Tout d'abord, je voudrais remercier les pétitionnaires pour les différents éléments que nous avons reçus lors de cette Commission. Comme M. Bastin le précisait, je

trouve que l'avis qui est rendu est tout à fait correct, avec une demande au niveau de la Commission de l'aménagement du territoire, mais je ne vais pas redire ce qu'il a déjà dit, entre autres, de soumettre l'étude de l'ensemble des documents au niveau du SPW. Je pense que c'est assez évident.

Concernant le premier amendement qui a été déposé, je vous avoue que j'avais déjà posé la question lors de la Commission. Je lis le considérant et que je vois : « le Centre de recherche agricole agréé par Agra-Ost », mais, sauf erreur de ma part, je ne vois pas, dans l'objet social d'Agra-Ost, l'essai d'humusation des dépouilles de porc.

Au niveau du deuxième amendement, je pense que l'on peut ouvrir sur ce point.

Au niveau du troisième amendement, on lit : « au sein des communes qui feraient le choix de développer un lieu d'humanisation », mais à ce stade, le choix n'est pas possible et nous ne pourrions pas soutenir l'amendement.

Le quatrième amendement, nous ne le soutiendrons pas non plus.

Concernant le cinquième amendement, tous les éléments qui sont repris me donnent l'impression qu'il y a une confusion. On parle d'animaux de compagnie et l'on ne peut pas enterrer ou inhumer dans un cimetière un animal seul. C'est quelque chose que j'ai retenu au niveau des différents contacts et autres. Malheureusement, nous ne soutiendrons pas l'amendement n° 5. Nous ne soutiendrons que l'amendement n° 2.

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Pour être complémentaire et pas redondant par rapport à M. Chintinne. L'amendement n° 1, selon nous, est une redite ; il n'y a pas de plus-value par rapport au considérant n° 7 qui signale déjà que l'ASBL Agra-Ost a pratiqué les tests d'humusation. Cette considération et cette mention sont déjà faites.

L'amendement n° 2 amène une certaine clarification et empêche d'avoir une non-compréhension de cet avis. On se propose de le soutenir.

Pour les autres amendements, on considère que les conclusions, les recommandations telles que proposées sont suffisamment explicites en l'état et que les amendements ne méritent pas notre soutien sur ces justifications telles que proposées.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Je remercie d'abord la considération qui est donnée à l'amendement relatif au comité bioéthique, parce que cela permet de

contextualiser l'un des propos repris dans la proposition sans que quiconque puisse penser qu'il est mis là pour donner un autre sens que celui qu'il a. C'est un élément de fait intéressant.

Je reviens sur l'amendement n° 1. Je l'ai dit, ce n'est pas l'élément central. Si j'ai pris la peine de faire référence au rapport du centre de recherche, c'est parce que c'était la pièce maîtresse ; elle sera d'ailleurs transmise, selon le souhait de la majorité, à l'équipe de l'UCL qui a fait la première étude et au SPW.

Je suis surpris par la remarque relative à l'objet social ; j'avoue que je n'ai pas fait une étude sur l'objet social du centre. J'ai considéré le rapport qui a été remis. Et si, comme M. Bastin l'a bien dit, on l'évoque dans le considérant 7, j'étais quand même surpris.

Les pétitionnaires ont indiqué avoir pratiqué des tests d'humusation, un peu comme si l'on en doutait, alors qu'une pièce nous a été remise et nous permet de voir qu'un rapport existe. C'est là le sens du considérant que j'ai proposé d'ajouter avec l'amendement n° 1. Je suis surpris que la reconnaissance même de l'élément de fait puisse poser problème.

Par rapport aux amendements n° 3 et n° 4, il s'agit quand même de comprendre que l'on ne peut pas faire peur aux communes en laissant penser que ce dont nous parlons pourrait avoir des impacts considérables sur l'ensemble des communes, ou un impact quant à la formation et à l'action qui doit être menée par des agents communaux. Cela ne pourra être le cas que pour des communes qui en font le choix. Bien sûr, sur un plan intellectuel, je ne peux pas donner tort au fait qu'aujourd'hui le choix n'est pas possible puisque, précisément, nous sommes dans un travail de recherche et d'étude pour faire avancer nos capacités sociétales en la matière. Soit. Mais de là à laisser penser qu'il faut veiller à ce que les communes ne soient pas mises à mal alors que cette réalité ne concerne pas la plus grande majorité d'entre elles, c'est un peu étonnant.

Je veux surtout revenir sur l'amendement n° 5, parce que c'est l'élément clé. La seule objection qui a été donnée pour l'écarter est qu'aujourd'hui, on ne peut inhumer un animal dans un cimetière qu'avec son propriétaire. Oui, c'est un élément qui existe dans la législation, que personne ne conteste et qui n'est pas dans le propos de l'amendement n° 5. Celui-ci vise à donner un suivi concret à la discussion que nous avons eue il y a 15 jours et avec beaucoup d'étapes encore devant nous ; il ne porte pas sur une contestation de ce fait légal incontestable.

Si quelqu'un souhaite inhumer un animal dans un cimetière, c'est avec son propriétaire, et d'ailleurs à condition que l'animal soit mort antérieurement. Ces éléments sont fixés par la législation, mais ce ne sont pas les éléments du débat de mon amendement.

Je vais le relire :

- soutenir un projet pilote visant l'ouverture en Wallonie d'un lieu d'humusation pour les animaux de compagnie ;
- poursuivre et soutenir les efforts de recherche conduits par la coopérative avec le centre de recherche, notamment pour réaliser de nouveaux essais d'humusation dans une pluralité d'environnements avec l'appui d'un comité d'accompagnement scientifique, visant donc à répondre à des questions qui avaient été posées : « Votre technique marchera-t-elle ailleurs ? Cela marcherait-il si nous étions dans d'autres conditions météo où en termes de saison », par exemple ;
- préparer les adaptations législatives ou réglementaires qui s'avèreraient nécessaires afin d'encadrer la démarche relative à l'humusation pour les animaux de compagnie. À nouveau, on ne parle pas d'inhumation dans les cimetières ;
- suivre attentivement et contribuer aux travaux relatifs à cet enjeu au sein du Conseil de l'Union européenne des instances qui y sont liées. Où se trouve l'enjeu de l'inhumation dans les cimetières ? Je veux ici plaider pour l'intérêt qu'il puisse y avoir une poursuite du travail.

La poursuite du travail consiste en une démarche de recherche, le cas échéant, d'encadrement juridique. Il s'agit de prendre toutes les précautions que demanderait l'enjeu, mais en même temps avec une volonté de demander à l'auteur de l'étude qui n'a pas fonctionné de donner son avis sur les résultats qui ont été remis. En soi, dans un dialogue scientifique, je ne peux pas m'opposer à cette idée. Je la trouve plutôt pertinente dans le fait que la science avance parce que des chercheurs se challengent l'un l'autre.

Cependant, si l'on ne fait que cela, il y a un paradoxe de la démarche, d'où l'intérêt d'aller plus loin, et c'est le sens des propositions que j'ai formulées. Je précise d'ailleurs que, si jamais il y avait un ou plusieurs des points, mais pas tous, qui posent des problèmes, on pourrait aussi la découper en quatre propositions différentes, si cela permettait de faire avancer davantage certains points plutôt que d'autres pour avoir le consensus le plus large par rapport à ces éléments.

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

M. Grégory Chintinne (MR). – Pour répondre à M. Hazée, je me suis fourvoyé dans le justificatif au niveau de l'amendement n° 5. La justification que j'apportais au niveau du lieu concernait l'amendement n° 1.

Pour répondre à l'amendement n° 5, je pense que notre texte prévoit en effet des possibilités. Je vous invite plus particulièrement à lire le point 4, où l'on précise bien qu'il faut poursuivre la participation au

groupe de travail Écofunéraires mis sur pied dans les autres Régions. Je ne vais pas reprendre les différents éléments, mais il y a tout de même des éléments pour nous permettre d'avancer sur le sujet. Je préférerais clarifier ma position.

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Je vous remercie, Monsieur Hazée, pour la défense de vos amendements et les éventuelles clarifications.

Concernant le premier amendement, on signale que les pétitionnaires déclarent les tests avec des résultats positifs et conformes aux résultats escomptés. De fait, on ne les prend pas comme argent comptant puisque ce sont leurs documents et leurs tests, mais c'est marqué spécifiquement et explicitement dedans. Dès lors, cela nous semble suffisant en l'état.

Concernant les amendements n° 3 et 4, nous n'en sommes pas aujourd'hui à avoir un procédé pilote de fait. De plus, il y a le premier élément qui est la concordance scientifique entre des études qui sont différentes, et, dans votre amendement n° 5, selon nous, ce n'est pas simplement en disant que l'on vous claque une étude comme cela : « Merci à l'UCL et au SPW d'en prendre connaissance ». On sollicite un avis sur les conclusions et l'on demande que ce soit non seulement à l'UCL, qui avait fait cette première étude, mais aussi au Service public de Wallonie pour en étudier les différents impacts, notamment sur la non-pollution des sols, ce qui était un élément mis en avant. Le texte est déjà volontariste et assez équilibré par rapport à la situation où l'on en est aujourd'hui et l'élément neuf qui est apporté par les pétitionnaires.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – J'entends les éléments complémentaires qui ont été apportés. Je remercie M. Chintinne de nous avoir permis de mieux comprendre son propos.

Je ne considère pas que les conclusions ne valent rien ; je n'ai pas dit cela. Des éléments constituent des jalons, mais je les trouve peu volontaristes. Se limiter à demander l'avis de l'auteur qui a conduit au résultat dont nous avons pris connaissance constitue une démarche utile, mais un peu courte en ce qui concerne les acteurs scientifiques. Heureusement que, à chaque fois qu'une recherche peut conduire à des résultats nouveaux, on ne se limite pas à organiser une contradiction avec celui qui va d'abord chercher – et ce serait humain – à expliquer les résultats qu'il a lui-même produits. C'est là qu'il y a, à mon sens, quelque chose de trop limité.

Il y a, par ailleurs, l'avis du Service public de Wallonie qui est requis, mais on liste davantage les obstacles qu'autre chose. Lorsque l'on évoque le bien-

être animal, s'agissant d'animaux morts, vous admettez qu'il y a une forme de clin d'œil.

M. Chintinne a raison de mentionner le fait qu'il y a aussi le suivi du groupe de travail Écofunérailles. Il s'agit d'ailleurs d'une ancienne recommandation de ce Parlement. Néanmoins, cela concerne le travail sur les êtres humains. C'est en soi une démarche intéressante, mais qui se situe dans un cadre éthique et avec des précautions supplémentaires. Cela ne répond pas vraiment à l'objet concret, sans doute intermédiaire, qui est devant nous et qui porte sur les dépouilles d'animaux de compagnie morts. C'est là que nous espérons avoir une démarche davantage volontariste, en particulier quant à la suite des efforts de recherche pour avancer.

J'ai compris que je n'aurai pas de majorité sur ces éléments. En toute hypothèse, c'est un travail que nous poursuivrons, parce qu'il y a là, sous toute une série de conditions, des éléments de progrès qu'il convient de faire avancer.

M. le Président. – Suite aux débats, je vous propose d'approuver les conclusions suivantes, à savoir :

« Considérant que la pétition a recueilli 1 259 signatures, dont au moins 1 000 ont pu être vérifiées via le Registre national ;

Considérant l'audition de MM. Gandin, Gennen et Luxen, représentants des pétitionnaires, en date du 24 juin 2025, en Commission de l'aménagement du territoire, de la mobilité et des pouvoirs locaux et l'échange avec les parlementaires qui s'en est suivi ;

Considérant les documents communiqués à la suite de l'audition par les pétitionnaires ;

Considérant les avis n° 79 du 8 novembre 2021 et n° 20 du 23 juin 2025 du Comité consultatif de bioéthique de Belgique, qui dispose notamment que « la demande d'humusation en conditions naturelles procède de considérations écologiques et de la valeur symbolique que les gens attachent au retour à la nature. Cette technique ne répond toutefois pas aux attentes. Ce mode de sépulture n'est pas techniquement praticable et son exécution – pas les intentions qui le sous-tendent – entre en conflit avec les différents aspects du cadre éthique. On ne peut pas retenir l'humusation en condition naturelle à titre de nouvelle forme de sépulture » ;

Considérant que l'avis 79 du Comité consultatif de bioéthique ne porte que sur les nouvelles formes de sépulture destinées aux humains et que, subsidiairement, le comité a rappelé, dans son courrier du 6 mai 2025, qu'il s'appuie sur les données scientifiques valides qui sont disponibles au moment de l'investigation de la question éthique posée et de la rédaction de l'avis ;

Considérant les résultats non concluants de l'étude « Conversion aérobie des dépouilles, validation méthodologique » commandée auprès de l'Université catholique de Louvain, publiée en 2020 et réalisée sur des dépouilles de porcs ;

Considérant que les pétitionnaires précisent que la technique telle qu'exposée en commission nécessiterait des formations et actions spécifiques pour les agents communaux ;

Considérant que les pétitionnaires ont indiqué avoir, via le fonctionnement de l'ASBL Agra-Ost, pratiqué des tests d'humusation sur des dépouilles animales dont ils considèrent que les résultats sont positifs et conformes aux résultats escomptés ;

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

- que la pétition portait sur la méthode d'humusation des animaux ;
- que l'humusation des animaux de compagnie n'est, à ce jour, pas une pratique utilisée et reconnue en Région wallonne ;
- que le procédé d'humusation, tel que décrit par les pétitionnaires, engendrerait, sur les pouvoirs locaux, des impacts techniques, éthiques, environnementaux et organisationnels considérables.

La Commission de l'aménagement du territoire, de la mobilité et des pouvoirs locaux conseille au Gouvernement :

- de soumettre l'étude et l'ensemble des documents communiqués par les pétitionnaires à l'équipe de l'Université catholique de Louvain responsable de l'étude sur l'humusation afin de solliciter un avis sur les conclusions de l'étude présentée sur l'humusation des animaux de compagnie ;
- de soumettre l'étude et l'ensemble des documents communiqués par les pétitionnaires aux services du Service public de Wallonie, le SPW, afin d'étudier les impacts de l'humusation des animaux de compagnie, notamment sur la non-pollution des sols, le bien-être animal et la législation sur les funérailles, en particulier les éventuels impacts sur la santé des employés en charge de l'entretien des lieux de sépultures ;
- d'étudier l'impact de la création de parcs d'humusation des animaux de compagnie en termes d'aménagement du territoire, de voisinage, d'urbanisme, et cetera ;
- de poursuivre la participation au groupe de travail Écofunérailles mis sur pied avec les autres Régions afin d'analyser les pratiques funéraires alternatives respectueuses de l'environnement ; de développer dans ce cadre l'opérationnalisation concrète des procédés qui rencontrent à la fois les enjeux en matière de respect des défunts, de sécurité, de salubrité et de plus grande protection de l'environnement ; d'assurer une veille des

études ou recherches réalisées dans d'autres États européens, voire dans le reste du monde ».

Vote

M. le Président. – Les conclusions sont adoptées à l'unanimité des membres.

La parole est à M. Hazée.

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Je n'ai pas le droit de vote en commission. Si j'avais dû voter, je me serais abstenu sur ces conclusions. Par ailleurs, je vous demanderai de mettre les amendements non adoptés au rapport, si c'est possible.

M. le Président. – Ils le seront également de par la présentation. Il n'y a pas de problème.

Confiance au président et au rapporteur

M. le Président. – À l'unanimité des membres, il est décidé de faire confiance au président et aux rapporteurs pour l'élaboration du rapport.

Étant donné que nous sommes en fin de session, je vous remercie, de même que M. le Ministre, pour la qualité de nos débats.

Je voulais, de plus, vous remercier pour cette présidence. C'est une première pour moi. Je vous remercie de m'avoir fait confiance pour cette session.

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

Question orale

de M. Eddy Fontaine

**à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la protection de la biodiversité dans le
cadre de la rénovation du château de
Maredsous »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Fontaine à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la protection de la biodiversité dans le cadre de la rénovation du château de Maredsous ».

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

M. Eddy Fontaine (PS). – Monsieur le Ministre, le château de Maredsous vit depuis plusieurs mois une

réelle rénovation ; on peut s'en réjouir. Le propriétaire du site a obtenu un permis d'urbanisme en vue de rendre à la propriété ses lettres de noblesse. La demande de permis inclut l'aménagement d'un parking, mais également des possibilités d'accueil d'événements de plus ou moins grande ampleur, comme des concentrations d'ancêtres, des mariages ou encore des festivals.

Un collectif citoyen s'oppose aux projets événementiels du gestionnaire arguant, entre autres, que le site ne pourra pas accueillir un trop grand nombre de visiteurs, notamment au vu de la mobilité : l'accès desservant le site est une petite route ; avec une entrée située sur un pont dont la capacité ne pourra pas supporter un trop grand charroi. La proximité de l'abbaye de Maredsous est également évoquée, ses fêtes engorgeant déjà le village. Un autre argument est la proximité d'une zone Natura 2000 qui mérite la plus grande attention.

Un recours a été introduit, invoquant l'irrégularité quant à la dérogation à la loi sur la conservation de la nature qui a été octroyée. Le permis exigeait la création d'une bande tampon de 20 mètres entre le parking et la rivière qui passe près de la propriété, et qui est classée Natura 2000. Cette exigence a ensuite été revue à la baisse par voie d'avenant pour arriver à 10 mètres sans réelle motivation particulière de la part du DNF.

Comment ce type de permis s'inscrit-il dans la stratégie de protection de la biodiversité présentée par le Gouvernement en juin dernier ? Comment s'organise le contrôle des conditions particulières de préservation de la biodiversité incluses dans les permis ? Le permis octroyé pour la rénovation et l'exploitation du château de Maredsous est-il respecté entièrement par l'exploitant ? Pourquoi les exigences de protection de la biodiversité ont-elles été revues à la baisse dans ce cas précis ? Comment cette modification a-t-elle été motivée au regard de la Loi de 1991 sur la motivation des actes administratifs ?

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 Collège communal d'Anhée a octroyé un permis unique sous conditions en date du 18 février 2025, visant notamment la rénovation et la transformation d'un château en gîte et l'aménagement d'un parking arboré. Bien que les questions soulevées dépassent le cadre de mes seules compétences urbanistiques, je peux toutefois préciser que, dans le cadre de la procédure en première instance, mon administration a clairement mis en avant la préservation du plan d'eau asséché comme un élément essentiel de l'ensemble initial participant au maillage écologique.

Entre autres instances, le Département de la nature et des forêts du SPW ARNE a été consulté et a remis un avis favorable conditionnel. Le permis unique délivré par le collège a repris ces conditions et a notamment prévu la mise en œuvre de tous les aménagements favorables à la biodiversité proposés dans le rapport de l'expert visant à évaluer l'impact biologique du projet validé par le propriétaire. Le non-respect de ces conditions constituerait une infraction au sens de l'aménagement du territoire.

Le permis unique a cependant fait l'objet d'un recours déposé par un particulier en date du 24 mars 2025. Vous comprendrez dès lors que je ne peux me prononcer davantage dans ce dossier dont j'aurai l'occasion d'être saisi en tant qu'autorité de recours tout prochainement.

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

M. Eddy Fontaine (PS). – Monsieur le Ministre, je vous remercie d'avoir précisé de façon officielle les différentes informations dont je disposais déjà : l'avis favorable conditionné du collège communal, le permis unique, la préservation du plan d'eau. Il est clair que vous ne pouvez pas vous positionner puisqu'un recours est en cours.

Par contre, je n'ai pas entendu de réflexion par rapport à la mobilité dans le secteur. L'abbaye de Maredsous draine déjà énormément de monde, et le petit village de Maredret est sur l'axe de passage. Il y a des questions à se poser, mais je reviendrai vers vous une fois que le recours sera établi.

**Question orale
de M. Stéphane Hazée
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la réglementation des colocations à
l'échelon communal »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Hazée à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la réglementation des colocations à l'échelon communal ».

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Monsieur le Ministre, face aux augmentations des prix pour se loger, la colocation est en développement depuis plusieurs années. Dans les villes et dans certains villages, on voit apparaître des maisons, des appartements partagés qui hébergent des jeunes, mais aussi des couples, des personnes âgées, des travailleurs, avec chacun des

colocataires qui loue sa chambre et des espaces communs.

Auparavant, c'était une forme d'hébergement de location qui était davantage réservée aux étudiants et aux étudiantes. Depuis quelques années, elle prend de l'ampleur pour des publics tout à fait variés et beaucoup plus larges.

Une forme particulière, appelée aussi le *coliving*, est également apparue souvent davantage dans des maisons de luxe où des investisseurs achètent, rénovent, subdivisent des biens en un maximum de chambres, et ce, souvent sans passer par un permis d'urbanisme, avec dès lors une absence d'information de l'autorité communale. Le phénomène peut par ailleurs accentuer les processus de gentrification de certains quartiers par l'augmentation des loyers et la diminution de l'offre de logements accessibles, en particulier pour les familles. À cet égard, il semble que les communes bruxelloises aient rédigé des recommandations pour baliser les permis délivrés.

Il semble important que les communes puissent disposer de guides et de balises pour gérer, d'une part, les permis d'urbanisme liés à ce type d'habitat et, d'autre part, pour veiller à l'inscription correcte au registre de la population, qu'il y ait ou pas division.

C'est l'ASBL « Habitat et Participation » qui attire l'attention sur le fait que les colocations n'échappent pas aux difficultés liées à l'inscription sur une même composition de ménage des personnes lorsque les différents logements ne sont pas divisés officiellement en unités distinctes. Rappelons que le SPF Intérieur, en matière des instructions relatives au registre de la population, précise que les communes doivent apprécier séparément et concrètement chaque situation de terrain pour considérer si, oui ou non, il y a une absence de vie commune.

Sur la base des éléments de fait, il est constaté que l'habitation se compose de plusieurs unités d'habitation distinctes. Les administrations communales doivent alors prévoir un ou des numéros d'habitations supplémentaires. Ce n'est pas une faveur, c'est une obligation, ce qui permet aux personnes de ne pas figurer sur une même composition de ménage.

La DPR précise – c'est un des objets de ma question – que « le Gouvernement proposera une réglementation applicable à la colocation en trouvant le point d'équilibre entre les nouvelles formes d'habiter et les tentatives de contournement des obligations de permis d'urbanisme pour les kots ».

J'avais eu l'occasion de vous poser une question antérieurement sur les habitats alternatifs et habitats légers. Vous m'avez répondu que « le développement de ces nouveaux modes d'habiter passe par l'intégration de ceux-ci dans les schémas et guides communaux. L'élaboration et la révision des schémas et guides

communaux que je prône doivent dès lors également être l'occasion d'intégrer des éléments encadrant ces nouvelles formes d'habitat, pourvu qu'elles soient projetées aux endroits opportuns ».

Ma question vise plus spécifiquement la colocation. Il y a des enjeux communs, certes, par exemple sur la domiciliation, mais il y a aussi d'autres enjeux qui sont plus spécifiques.

Quelle est votre analyse sur le développement des colocations et notamment du *coliving* en Wallonie ? Avez-vous des informations relatives au respect des obligations urbanistiques si l'on quitte l'expérience à tel ou tel endroit et que l'on a une vue à l'échelle de la Région ?

Où en est l'état d'avancement de la mise en œuvre de la DPR sur la réglementation applicable à la colocation ? Quelles sont les étapes prévues en la matière ? Au-delà des kots, êtes-vous prêt également à considérer les difficultés qui seraient liées au *coliving* que j'évoquais ? Quel est votre plan d'action pour aider les communes à mieux appréhender ce phénomène dans ses différentes dimensions ?

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 sensible à la question du développement de la colocation en Wallonie en raison de l'augmentation des prix du logement, mais également parce qu'elle peut, sous certaines conditions, répondre à des besoins nouveaux, permettre de lutter contre l'isolement ou encore assurer des projets innovants et intergénérationnels.

La Déclaration de politique régionale en fait explicitement mention, en précisant que « le Gouvernement souhaite adopter une réglementation sur la colocation, qui trouve un équilibre entre ces nouvelles formes d'habitat et les contournements des obligations de permis d'urbanisme, par exemple, pour les kots. »

Le logement relève de la compétence de ma collègue Cécile Neven, vers qui je vous invite à vous tourner pour ce qui concerne la volonté de légiférer sur cet aspect précis de la colocation. Pour ma part, en matière d'urbanisme, ma mission se limite à vérifier la légalité, notamment en ce qui concerne les obligations urbanistiques et les permis requis.

Je ne suis pas chargé d'apprécier l'opportunité de ces pratiques. Je rappelle que l'article D.IV.4 du CoDT indique qu'un permis d'urbanisme est nécessaire pour :

- 5°, transformer une construction existante. Par « transformer », on entend les travaux d'aménagement intérieur ou extérieur d'un bâtiment ou d'un ouvrage, en ce compris les travaux de conservation et d'entretien, qui

portent atteinte à ses structures portantes ou qui impliquent une modification de son volume construit ou de son aspect architectural ;

- 6°, créer un nouveau logement dans une construction existante.

Il y a bien sûr lieu de distinguer la création d'une chambre de celle d'un nouveau logement qui s'entend comme une entité propre et autonome au sein d'un bâtiment existant. Bref, si l'on crée une nouvelle chambre dans un bâtiment existant sans changer les structures portantes, modifier le volume ou l'aspect architectural, il ne faut pas de permis. Si, par contre, vous créez un nouveau logement autonome et que cela nécessite des modifications plus structurelles à la configuration des lieux ou à son aspect extérieur, il faut aussi un permis.

Si l'article D.VII.1.1 prévoit des présomptions irréfragables de conformité pour certains actes, il exclut de celles-ci les « actes et travaux qui consistent à créer un ou plusieurs logements après le 20 août 1994 ». Il m'arrive régulièrement d'avoir des dossiers de cette nature. Pour le dire autrement, sauf preuve contraire du demandeur quant à l'existence au plus tard le 20 août 1994 de la division en plusieurs logements d'un immeuble, cette division de l'immeuble en plusieurs logements nécessite bien un permis d'urbanisme.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – J'entends bien que la compétence est partagée. Il y a une réalité sociale qui, pour certains traits, est encore trop peu considérée par la législation et la réglementation. Sans doute un travail d'appui aux communes peut être mené dans cette intersection entre le logement, l'urbanisme et l'aménagement du territoire. Il y a également des questions fédérales relatives à l'inscription au registre de la population. Ce sont des enjeux sur lesquels nous serons amenés certainement à revenir. Je vous remercie.

**Question orale
de M. Eddy Fontaine
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « le plan de circulation de Couvin »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Fontaine à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le plan de circulation de Couvin ».

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

M. Eddy Fontaine (PS). – Monsieur le Ministre, depuis des années, la traversée de Couvin est

bouleversée à la suite des travaux de réfection du « Grand Pont » qui a fait l'objet de pas mal d'articles de presse. En effet, il s'agit d'un ouvrage classé, mais suite à une erreur administrative de la Ville, qui n'a pas soulevé ce point lors de la procédure d'instruction du permis, les travaux ont été retardés.

Durant ces travaux, le plan de circulation de la ville a été modifié. Historiquement, dans le centre, on traversait l'Eau Noire, d'ouest en est, par ce pont pour aller vers Viroinval et l'actuelle E420. On descendait la rue du Bercet d'est en ouest, en venant de Viroinval et de la sortie de la E420, sortie « centre ». Or, depuis plusieurs années, le sens de circulation de la rue du Bercet a été inversé et, en venant de Viroinval, on prend une troisième voie qui appartient à l'OTW.

À la faveur du dernier conseil communal, le bourgmestre de Couvin a informé l'assemblée qu'un arrêté serait à votre signature en vue d'en revenir à la situation antérieure. Au niveau local, cette signature est très attendue.

Confirmez-vous les propos du bourgmestre ? Endéans quel délai cet arrêté sera-t-il signé ? Que contient cet arrêté ? Reviendrez-vous à la situation initiale ?

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 l'évoquez, le sens de circulation de la rue du Bercet, qui est une voirie à sens unique, a été inversé dans le cadre de la fermeture pour réfection du « Grand Pont ».

Cette situation étant provisoire, puisque liée à des travaux, la question de rendre pérenne ce changement de sens de circulation ou de revenir à la situation antérieure s'est posée à la fin des travaux. La commune a finalement opté pour la deuxième solution. On revient à la situation *ex ante*.

Sur le plan administratif, bien que la décision soit celle de revenir à la situation antérieure, la Direction des routes de Namur a préparé un arrêté ministériel portant règlement complémentaire de circulation routière. Cet arrêté dit ministériel, qui doit approuver le retour à la normale est, en réalité, un arrêté administratif. En effet, par délégation ministérielle, c'est le Directeur général du SPW Mobilité et Infrastructures qui est amené à prendre la décision, sinon j'aurais pris mon stylo et je l'aurais signé séance tenante.

Mon administration m'informe que le dossier est en cours d'examen – favorable s'entend –, et qu'il est prévu d'y ajouter un sens unique limité pour les cyclistes.

Factuellement, l'envoi du dossier par la Direction territoriale est en cours de sorte que l'arrêté va être transmis au Directeur général du SPW MI et que la signature de l'arrêté ne devrait pas tarder.

Le « Grand Pont », qui est classé, gardera le sens actuel. Il fait l'objet d'une interdiction aux +3,5 tonnes en raison de son revêtement en pavé. J'espère que cela vous donnera toute la rassurance utile pour la belle ville de Couvin.

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

M. Eddy Fontaine (PS). – Je vous remercie pour ces précisions tant attendues. Je ne manquerai pas de rapporter cette précision aux Collèges communal et Conseil communal de Couvin.

**Question orale
de M. Bruno Lefèbvre
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « l'aggravation des nuisances dues au bruit
des infrastructures de transport »**

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'aggravation des nuisances dues au bruit des infrastructures de transport ».

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, selon le dernier rapport de l'Agence européenne pour l'environnement, plus de 110 millions de citoyens européens, soit un peu plus de 20 % de la population, sont exposés à des niveaux de bruit dépassant les seuils jugés nocifs pour la santé, en cause principalement le trafic routier, mais aussi, dans une moindre mesure, les voies ferrées et le trafic aérien.

Les conséquences sanitaires sont désormais largement documentées : 66 000 décès prématurés, 50 000 cas de maladies cardiovasculaires, 22 000 cas de diabète de type 2, sans oublier des effets graves sur la santé mentale et sur le développement des enfants. On estime, par ailleurs, que la pollution sonore coûte, chaque année, au moins 95 milliards d'euros à l'économie européenne, en grande majorité via les coûts liés à la santé.

Si l'Union européenne s'est fixé comme objectif de réduire de 30 % d'ici 2030 le nombre de personnes chroniquement exposées au bruit des transports, les progrès restent minimes : seulement 3 % de baisse en

cinq ans. L'Agence européenne pour l'environnement appelle donc les États membres à agir concrètement.

Disposez-vous de données actualisées de la cartographie obligatoire sur l'exposition de la population wallonne à la pollution sonore des transports ? Quels sont les territoires les plus touchés ?

À la faveur de l'examen de l'ajustement budgétaire, la SOFICO désinvestit dans les dispositifs antibruit, alors qu'il y a un besoin. On en a déjà d'ailleurs parlé en commission à plusieurs reprises : certains endroits mériteraient l'installation de murs antibruit. C'est contraire aux recommandations de l'Agence européenne pour l'environnement.

Quels objectifs chiffrés la Wallonie s'est-elle fixés en matière de réduction de la pollution sonore en lien avec les cibles européennes pour 2030 ?

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 annoncé dans la DPR, le Gouvernement poursuit ses efforts en matière de lutte contre les pollutions sonores. En avril 2024, l'ensemble des cartographies stratégiques du bruit a été validé et rapporté auprès de la Commission européenne, permettant de remplir nos obligations en lien avec la directive européenne 2002/49/CE.

Ce procédé était accompagné des tableaux d'exposition de la population par type d'infrastructures concernées, comme exigé par la Commission européenne. Je vous invite à consulter l'ensemble des cartographies qui est disponible à tout un chacun, en consultation, sur WalOnMap.

La cellule Bruit du SPW Mobilité et Infrastructures est en charge de la mise en application de la directive européenne. Elle œuvre en vue de l'établissement des différents plans d'action de lutte contre le bruit pour les différentes infrastructures ainsi que pour la gestion du bruit des grandes agglomérations au sens de la directive européenne.

Dans ce sens, elles dépendent du ministre de l'Environnement, M. Coppieters. Le travail en cours a pour but d'identifier les zones les plus impactées et d'établir des propositions concrètes en vue de réduire durablement l'exposition de la population au bruit des infrastructures de transport.

Comme évoqué avec vous, lors de la Commission du 28 janvier dernier, le plan actuel d'action de lutte contre le bruit routier en Wallonie concerne une enveloppe globale de 40 millions d'euros couvrant des travaux jusque 2027. Il s'agit donc bien d'une enveloppe pluriannuelle, laquelle peut évoluer d'année

en année, mais l'enveloppe est globale. C'est donc un jeu de vases communicants.

Je tiens à vous rappeler qu'éviter que le bruit n'arrive aux oreilles des citoyens est une chose, mais éviter de l'émettre est encore plus efficace. C'est pourquoi nous avons augmenté les budgets en raclage-pose pour avoir de meilleurs revêtements de surface. Ce sont les trous dans les routes et les différences de qualité de revêtements qui génèrent énormément de bruit et de nuisances sonores.

De la même façon, la vitesse des usagers augmente le bruit. C'est la raison pour laquelle la politique que je mène en matière de contrôles routiers prévoit l'installation, cette année-ci, de 150 nouveaux radars par an en Wallonie. Elle favorisera la sécurité routière, mais elle réduira également le bruit émis dans les zones concernées. Autre exemple, sans vouloir être exhaustif : la rénovation de l'E411 s'est accompagnée de la création de merlons visant à protéger les riverains. Autant d'investissements qui ne sont pas catégorisés, labellisés comme investissement de type mur antibruit dans l'enveloppe du plan Infrastructures, mais qui viennent compléter la lutte contre le bruit.

Il est à noter que des démarches similaires sont également engagées pour le bruit des infrastructures ferroviaires, en partenariat avec Infrabel et la SNCB. L'ensemble de ces plans reflétera l'ambition du Gouvernement wallon dans la lutte contre le bruit des infrastructures de transport à l'horizon 2030. Voilà ce que je puis vous dire en l'état. Il y aura bien sûr une nouvelle enveloppe dans le plan Infrastructures que je suis en train de construire et de préparer avec le SPW MI pour l'année prochaine.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Vous allez peut-être être étonné, mais je compte sur vous, puisque, notamment l'A8, dans une région que je connais bien, souffre d'absence de murs antibruit à plusieurs endroits avec des habitations fort proches. Les riverains en souffrent vraiment beaucoup. Je vais vous accompagner dans cette démarche, qui me paraît tout à fait importante.

Question orale
de M. Grégory Chintinne
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « les investissements wallons dans les
infrastructures critiques de défense »

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 investissements wallons dans les infrastructures critiques de défense ».

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

M. Grégory Chintinne (MR). – Monsieur le Ministre, le dernier sommet de l'OTAN à La Haye a marqué un tournant dans la vision collective de l'Alliance en matière de sécurité et de résilience. Une nouvelle norme de 5 % du PIB consacré à la défense d'ici 2035 a été annoncée, répartie entre 3,5 % pour les dépenses militaires pures et 1,5 % pour les infrastructures civiles critiques, dont font partie les réseaux de transport, les ponts, les ports, les aéroports, ou encore la cybersécurité.

Pour la Belgique, et pour la Wallonie en tant qu'entité compétente en matière d'infrastructures civiles, cette annonce implique des enjeux budgétaires majeurs, stratégiques et d'aménagement du territoire.

Nous savons que notre Région est déjà impliquée, via le Plan national de mobilité militaire, dans l'identification de corridors à double usage, mais l'évolution récente des engagements pris à l'échelle de l'OTAN semble donner une nouvelle impulsion à cette démarche, qui pourrait également ouvrir la voie à des investissements européens accrus.

Ainsi, suite aux décisions du sommet de l'OTAN, quelles sont les conséquences attendues pour la Wallonie en matière d'infrastructures civiles à double usage ? La Wallonie a-t-elle déjà quantifié la part d'investissements qu'elle devrait potentiellement engager dans ce cadre ? Une estimation existe-t-elle concernant l'impact économique pour notre Région : en termes d'effet sur le PIB, d'investissements, ou de retombées industrielles ?

Les investissements en infrastructures à double usage peuvent-ils être considérés comme des investissements à double effet ? Peuvent-ils renforcer à la fois la résilience militaire et la mobilité civile, sans constituer des coûts supplémentaires non maîtrisés ou risquent-ils au contraire d'alourdir structurellement la charge budgétaire régionale ?

Nos projets régionaux en matière d'infrastructures sont-ils désormais systématiquement évalués au prisme du double usage ? Existe-t-il un cadre d'analyse

commun avec le Fédéral pour intégrer cette dimension ? Si ce n'est pas encore le cas, envisagez-vous de faire évoluer notre gouvernance et nos outils d'évaluation pour que chaque nouveau projet structurant puisse être potentiellement compatible avec les besoins de mobilité militaire ?

Enfin, peut-on espérer que les investissements wallons dans ce cadre soient reconnus comme une part équitable de notre contribution nationale à l'effort de défense ?

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 réponds également à la question de Mme Morreale imbriquée à la vôtre. Comme vous le mentionnez, il s'agit d'un dossier sensible et vous comprendrez aisément que je ne puisse pas donner une réponse précise à toutes les questions.

Compte tenu de la sensibilité du dossier, un système d'habilitations de sécurité a effectivement été mis en place. Ce système est encadré par une réglementation spécifique, qui relève de la compétence des autorités fédérales dont relèvent ces enjeux de sécurité nationale. Les demandes d'habilitation ont été introduites pour les agents concernés au sein de l'autorité publique régionale. Je n'apporterai pas plus de détails, par exemple sur le nombre d'agents concernés.

En ce qui concerne la protection des données sensibles, celles-ci ne transitent pas via les systèmes informatiques de l'administration. Leur transmission et leur stockage sont régis par des protocoles spécifiques, définis au niveau fédéral. La gouvernance de cette stratégie s'inscrit dans un cadre multiniveau, en constante évolution en raison de la diversité des plans en cours d'élaboration aux niveaux belge et européen. À ce stade, plusieurs plans sont en cours de rédaction ou sur le point d'être lancés, sous la coordination du Centre de crise national et du ministère de la Défense.

Conformément à l'accord de coopération entre les entités fédérées et le niveau fédéral, la Wallonie est consultée dans le cadre de ces travaux préparatoires. Bien que la phase de mise en œuvre ne soit pas encore entamée, il est prévu que les acteurs wallons concernés soient pleinement intégrés dans les dispositifs de gouvernance dès que les plans entreront dans leur phase opérationnelle.

En ce qui concerne plus spécifiquement les corridors militaires européens, l'administration wallonne intervient principalement dans le cadre de concertations bilatérales avec la Commission européenne, la Défense, le SPF Mobilité et les autres Régions. Ces échanges permettent d'assurer une coordination technique et stratégique sur les projets identifiés comme prioritaires.

Des réunions de coordination hebdomadaires sont organisées par la Défense ou le Centre de crise, rassemblant les parties prenantes concernées autour des différents plans. Ces réunions permettent de suivre l'évolution des travaux, d'échanger sur les priorités identifiées et de garantir une vision partagée des enjeux.

Enfin, des concertations hebdomadaires sont également menées entre les administrations, le SPW MI, le SPF Mobilité, les autres Régions et la Défense, afin d'assurer une coordination technique sur les dossiers en cours.

Plusieurs opérateurs régionaux, tels que la SOWAER, la SOFICO et d'autres gestionnaires d'infrastructures, ont déjà été associés à certaines étapes clés du processus, notamment dans le cadre de l'identification des *hotspots* stratégiques. Leur expertise technique et leur connaissance fine du terrain ont été précieuses pour établir une première cartographie des besoins.

Il ne sera pas fait automatiquement appel au critère *dual-use* pour les adaptations du réseau. Cela va dépendre du type et de la raison de l'adaptation.

À ce stade, il est impossible de déterminer une différence de coût au kilomètre entre un projet normal et un projet *dual-use*. La Wallonie s'inscrit activement dans la dynamique européenne visant à renforcer les infrastructures de transport à double usage. Dans ce cadre, une première estimation des besoins a été réalisée en étroite collaboration avec le ministère de la Défense. Cette estimation porte sur les *hotspots*, c'est-à-dire des points stratégiques identifiés pour leur importance dans la mobilité logistique, tant civile que militaire. Ces besoins ont été communiqués à la Commission européenne dans le cadre des négociations relatives au prochain cadre financier pluriannuel, ce qui témoigne de la volonté de la Wallonie de s'inscrire dans les priorités européennes en matière de mobilité stratégique.

À ce stade, cette liste de besoins n'est ni exhaustive ni contraignante. Il est important de souligner que la présence d'un projet sur la liste transmise à la Commission européenne ne garantit pas automatiquement son financement via le futur programme Connecting Europe Facility – CEF – III, malheureusement d'ailleurs, oserai-je dire. Cette liste constitue avant tout un outil de planification stratégique permettant d'identifier les projets potentiellement éligibles à un soutien financier européen dans le cadre du futur cadre financier pluriannuel, dont les discussions commencent maintenant au niveau de la Commission et du Conseil européen.

Actuellement, les investissements régionaux dans les infrastructures à double usage ne sont donc pas formellement intégrés dans le calcul de la contribution nationale à l'effort de défense, telle que définie dans les engagements internationaux de la Belgique, notamment

au sein de l'OTAN. Toutefois, une discussion initiale avec le Gouvernement fédéral est programmée le 17 juillet prochain concernant la définition, justement, des dépenses liées à la défense et à la sécurité dans le cadre de la norme dite des 1,5 %. Voilà, Monsieur le Député, ce que je puis répondre à vos questions et à celles que ne m'a pas posées votre collègue, Mme Morreale.

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

M. Grégory Chintinne (MR). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour vos réponses. Je comprends évidemment que l'on ne peut pas obtenir de précision, et c'est bien logique. Je souhaite néanmoins insister sur un point fondamental : il est essentiel que l'engagement de la Wallonie soit pleinement reconnu, tant dans les discussions fédérales qu'europeennes. C'est primordial. J'ai entendu qu'une réunion interviendrait d'ici peu.

Notre Région porte, à travers ses infrastructures routières, ferroviaires, aéroportuaires ou encore numériques, une part significative de l'effort de résilience que l'OTAN appelle de ses vœux. La Wallonie doit être prête à assumer pleinement sa part de cet effort collectif. Ce dont je ne doute pas, à condition que cette contribution soit reconnue à sa juste valeur et que ces projets puissent s'inscrire dans une logique de double effet bénéfique, à la fois pour la société collective et pour le développement socioéconomique de notre territoire.

Il est louable de constater que notre Région a déjà démontré sa capacité à intégrer dans ses réflexions l'importance d'infrastructures de résilience adaptées à la fois aux besoins civils et aux exigences stratégiques en matière de mobilité militaire. Le Plan national de mobilité militaire, auquel la Wallonie contribue activement, illustre clairement cette volonté de jouer pleinement notre rôle dans cet effort commun, dans le respect de nos compétences.

**Question orale
de M. Bruno Lefèbvre
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la gestion et les accès aux chemins bordant
les autoroutes wallonnes »**

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 gestion et les accès aux chemins bordant les autoroutes wallonnes ».

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

M. Bruno Lefèbre (PS). – Monsieur le Ministre, de nombreuses autoroutes en Wallonie sont bordées de chemins ou de voies d'accès, souvent utilisées par les services d'entretien, les secours et parfois même des riverains inconscients. Ces chemins sont généralement fermés par des barrières métalliques ou grillagées, parfois cadenassées, sans qu'il soit toujours clair à qui en revient la responsabilité, ni selon quels critères leur accès est autorisé ou interdit. C'est par exemple le cas des deux barrières autoroutières de Mainvault.

Quel est le statut juridique exact de ces chemins longeant ou donnant accès aux autoroutes ? S'agit-il de voies publiques, de voiries techniques, de chemins privés affectés à l'usage du SPW ?

Quels services ont accès à ces chemins et comment la circulation y est-elle encadrée ou autorisée ? Existe-t-il un système de surveillance ou de contrôle visant à éviter les usages non autorisés ?

Enfin, quelles sont les mesures prises pour garantir un accès rapide et sécurisé en cas d'incident ou d'intervention d'urgence sur ces voies d'accès ?

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, sur le domaine autoroutier, il existe à certains endroits des chemins de service gérés par le Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures. Ils sont accessibles pour les agents du SPW MI, la police et les services d'urgence. Dans l'un ou l'autre rare cas, l'accès à ces chemins peut être autorisé à la circulation locale, moyennant la pose d'une signalisation ad hoc C21 ou C3, avec l'ajout « Excepté circulation locale » – je vous montre : c'est cela. Ce sont donc des situations d'exception.

Ces chemins, de façon générale, font partie du domaine de l'autoroute régi par la loi du 12 juillet 1956 établissant le statut des autoroutes qui institue pour celles-ci un régime spécial.

Cela s'exprime, au point de vue juridique, par la suppression des droits traditionnels de riveraineté notamment. Les riverains des autoroutes ne jouissent donc pas des droits reconnus aux riverains des voiries publiques ordinaires, particulièrement du droit d'accès. Si les droits d'accès – mais aussi de vue et de décharge des eaux, qui sont d'autres droits liés à la riveraineté – ne sont pas d'application le long des autoroutes, c'est en raison de la fonction même de celles-ci qui est d'assurer la sécurité et la circulation des véhicules automoteurs.

Cette distinction entre la voirie ordinaire et les autoroutes implique que l'autorité compétente contrôle non seulement les accès, les sorties et la traversée des autoroutes, mais aussi le mode d'occupation de leurs abords.

Dans le cas de Mainvault, les accès et barrières ont été installés lors de la construction de l'autoroute A8. À l'époque, cela s'est fait en concertation avec les parties prenantes au chantier – dont, j'imagine, les autorités des différentes communes concernées – pour répondre aux besoins définis. Les services qui y ont accès sont le SPW, la police et les services d'urgence. Tout autre usage doit faire l'objet d'une autorisation délivrée par le district autoroutier territorialement compétent, en l'occurrence celui de Ghislenghien, et ce, sur base du décret du 19 mars 2009 relatif à la conservation du domaine public régional routier et des voies hydrauliques. En aucun cas les riverains ne peuvent utiliser ces accès.

Il n'y a pas de système spécifique de surveillance à cet endroit. Initialement, les barrières étaient fermées par des serrures à clé. Afin de maximiser la rapidité d'intervention des services concernés – quand la police ou les services de secours doivent intervenir –, ce mécanisme a été remplacé par une serrure à clé triangulaire dont disposent tous les services d'urgence.

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

M. Bruno Lefèbre (PS). – Monsieur le Ministre, il y a donc un souci avec ces barrières qui ne sont jamais fermées. Les services communaux de la Ville doivent régulièrement aller les « colsonner » pour ne pas qu'il y ait d'entrave en cas de passage de services d'urgence, puisque des utilisateurs inconscients les utilisent pour ne pas devoir prendre les montées d'autoroute classiques.

J'invite vos services à y être particulièrement attentifs parce que cela représente un véritable danger pour la sécurité publique.

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 vous remercie de m'alerter sur cette situation qui présente des risques. Je solliciterai mon administration et le district autoroutier de Ghislenghien afin qu'une intervention soit programmée le plus rapidement possible.

Question orale
de M. Chris Massaki Mbaki
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « les portiques de signalisation routière
dynamique »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Massaki Mbaki à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les portiques de signalisation routière dynamique ».

La parole est à M. Massaki Mbaki pour poser sa question.

M. Chris Massaki Mbaki (MR). – Monsieur le Ministre, dans un contexte régional où l'on s'efforce d'améliorer la lisibilité, la cohérence et l'intelligence de notre signalisation routière à travers le développement de dispositifs dynamiques tels que des portiques d'information sur les axes autoroutiers, la Wallonie investit dans des équipements permettant de mieux orienter les automobilistes, fluidifier le trafic ou encore indiquer en temps réel l'état du réseau ou l'occupation des parkings.

Dans ce contexte, il m'a été donné de constater récemment l'installation, à l'entrée de la ville de Mons, sur un portique surplombant la fin de l'autoroute, d'un écran LED de très grande dimension. Ce panneau semble capable d'afficher des images animées, ce qui n'est pas sans interroger quant à son impact potentiel sur la sécurité routière, notamment en matière de distraction pour les conducteurs à l'approche d'un point de transition entre autoroute et milieu urbain.

Pouvez-vous confirmer l'existence de cette installation à Mons, ainsi que son coût réel et les sources de financement mobilisées : SPW, SOFICO ou autres ?

Quel a été le processus décisionnel encadrant cette dépense ? A-t-elle fait l'objet d'un passage devant le conseil d'administration de la SOFICO ? Sinon, le directeur général avait-il été informé de cette initiative et l'avait-il validée ? Ce choix technique est-il justifié ?

Quels critères autorisent une ville à solliciter l'installation d'un tel dispositif sur une infrastructure régionale ? Quelles balises juridiques, techniques et sécuritaires sont appliquées dans ce cas ? Une étude d'impacts a-t-elle été menée, en amont ou a posteriori, afin d'évaluer les risques liés à cette signalisation lumineuse, notamment en termes de sécurité routière ou de distraction visuelle ?

Enfin, comment garanzissez-vous l'équité entre communes, le respect des normes de sécurité et une

utilisation rigoureuse des deniers publics pour ce type d'installation ?

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 vous remercie pour l'attention que vous portez aux équipements de signalisation sur le réseau routier.

La Déclaration de politique régionale s'est fixé comme objectif d'atteindre une mobilité efficiente, fluide et sécurisée. Une signalisation dynamique qui permet de s'adapter aux conditions de circulation et d'informer les usagers de la route en temps réel contribue à cet objectif. Nombre de vos collègues, dont M. Maroy, m'interpellent souvent sur l'importance de disposer de tels équipements.

La SOFICO m'a confirmé que le panneau situé sur la B501 en fin de bretelle de sortie de l'autoroute à l'entrée principale de la ville de Mons est bien situé sur le réseau qu'elle gère en collaboration avec son partenaire technique, le SPW MI. Ce panneau a été remplacé dans le cadre du marché de remise aux normes des panneaux-caissons à éclairage incorporé placés sur portique. Ces derniers étaient arrivés en fin de vie et un pourcentage élevé de panneaux était non fonctionnel ou illisible.

Vu l'emplacement stratégique du portique et vu les nombreux changements et compléments de signalisation qui ont dû être mis en œuvre les années précédentes afin d'adapter le guidage des usagers lors d'événements et lors de travaux, la SOFICO et le SPW MI m'indiquent qu'ils ont opté pour le placement d'un panneau à affichage dynamique. Ils précisent que la Ville de Mons n'a pas demandé un tel matériel et n'a pas fait partie du processus décisionnel. Voilà qui devrait vous rassurer et éviter d'encombrer le conseil communal.

La SOFICO mentionne que le surcoût de l'affichage dynamique est de l'ordre de 33 000 euros par rapport à un affichage fixe sur un total de 377 000 euros que coûte le remplacement complet du portique avec les panneaux. Le SPW MI précise qu'une signalisation fixe traditionnelle pour fermer une autoroute coûte environ 20 000 euros par sens. Le surcoût est vite rentabilisé si ces signalisations dynamiques sont installées à des endroits stratégiques. Il ne s'agit certainement pas de commencer à les mettre partout, mais aux endroits stratégiques, quand cela a du sens.

Cette signalisation dynamique permet l'adaptation des conditions de circulation en fonction des choix de mobilité. L'affichage permet de varier les messages directionnels ou d'avertir les usagers de circonstances de trafic particulières.

Le SPW MI insiste sur le fait que, bien que la signalisation dynamique permette effectivement de diffuser des images animées, ce type de message est totalement proscrit, car il distrait l'utilisateur de sa conduite. Pas de dessins animés sur ces panneaux !

Avant toute généralisation de ce type de signalisation dynamique sur le territoire wallon, une évaluation de ce type d'installation sera réalisée. Elle s'inscrit dans le cadre de l'élaboration de la stratégie wallonne pour la gestion dynamique du trafic, en cours actuellement. On m'indique qu'un panneau similaire est installé à Charleroi.

M. le Président. – La parole est à M. Massaki Mbaki.

M. Chris Massaki Mbaki (MR). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour votre réponse. Par rapport aux différents éléments, je partage la volonté de mettre des panneaux animés qui permettent d'indiquer à l'ensemble des automobilistes les informations, que ce soit les événements ou quant à leur parcours.

Il faut quand même que vous soyez au courant que, récemment, nous avons eu, à Mons, notre fête locale du Doudou et que, pendant une bonne semaine de festivités, ce panneau n'était pas uniquement utilisé pour indiquer le chemin, mais aussi pour donner l'illustration même du dragon sur le panneau. J'ai même pris la décision de m'arrêter pour prendre une photo, parce que je trouvais cela assez amusant et, en même temps, très distrayant. En matière de sécurité, ce n'est pas l'idéal.

Vous avez également parlé du coût de ces panneaux. C'est un investissement qui est important, mais qui ne doit pas être détourné. Je ne suis pas sûr que la décision de mettre le dragon – même si j'imagine que, à la SOFICO, il y a certainement des personnes qui aiment le Doudou – vienne de la SOFICO. Il pourrait y avoir une volonté ou un intérêt de la Ville de Mons de pouvoir changer la destination de ce panneau. Je préfère attendre, vous laisser peut-être investiguer autour de ce problème et revenir vers moi. Je suis tout à fait disposé à vous envoyer les photos.

Question orale
de M. Nicolas Janssen
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « les bandes cyclables suggérées »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Janssen à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les bandes cyclables suggérées ».

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

M. Nicolas Janssen (MR). – Monsieur le Ministre, un récent reportage met en lumière une réalité préoccupante, portée en grande partie par votre prédécesseur, celle d'aménagements cyclables coûteux, peu lisibles et souvent inopérants du point de vue de la sécurité réelle des cyclistes. Ces fameuses bandes cyclables suggérées, peintes en rouge ou en ocre, fleurissent désormais dans de nombreuses communes wallonnes. Leur objectif affiché : mieux signaler la présence potentielle de cyclistes et inciter à une cohabitation plus respectueuse. Cependant, ces dispositifs n'ont aucun cadre juridique contraignant, ne sont pas toujours compris par les automobilistes et peuvent paradoxalement entretenir une illusion de sécurité plutôt que de réellement protéger les usagers vulnérables. Peut-être avez-vous vu le récent dossier du JT de la RTBF à ce sujet. Pire encore, certaines situations relevées, comme à Comblain-au-Pont, où un poteau se dresse au milieu d'un couloir censé protéger les cyclistes, traduisent non seulement un manque criant de concertation, mais aussi une forme d'amateurisme indigne de l'ambition affichée en matière de mobilité douce.

Ces aménagements, au coût non négligeable, apparaissent dès lors comme des « pistes cyclables du pauvre », pour reprendre les mots mêmes de l'institut Vias, alors que des pistes bidirectionnelles séparées et continues, comme celles réalisées à Colonster ou à Neupré, démontrent que des solutions efficaces existent lorsqu'une stratégie claire, interconnectée et concertée est mise en place.

Quels montants ont été investis par la Wallonie ces dernières années dans ces aménagements de marquage suggéré, ces bandes rouges et ocre ? Disposez-vous, Monsieur le Ministre, d'une évaluation de leur efficacité réelle ? Finalement, c'est là une partie importante de la question en matière de sécurité et de lisibilité pour les différents usagers. Ces installations n'ayant aucun statut juridique contraignant, ne pensez-vous pas qu'il est temps d'en repenser l'utilité ou, à tout le moins, d'encadrer strictement leur usage pour éviter la confusion actuelle qui pourrait mettre en danger, au lieu de protéger ? La multiplication de ces faux aménagements ne risque-t-elle pas de diluer la crédibilité des vraies infrastructures cyclables ? Ne

serait-il pas plus cohérent de réserver les moyens disponibles à la création de pistes séparées, sécurisées, continues et interconnectées, même si cela exige davantage de temps et de coordination ? Enfin, comment garantir à l'avenir que les communes et les usagers soient pleinement concertés avant tout nouvel aménagement afin d'éviter des projets incohérents, esthétiquement discutables, discontinus et parfois même dangereux ?

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 repose sur un reportage de la RTBF intitulé « Les bandes suggérées : la piste cyclable du pauvre ». Je n'ai pas vu ce reportage, mais mon administration déplore le parti pris de celui-ci. Selon le SPW MI, en plus de diffuser de mauvaises informations, il ne donne pas la parole aux spécialistes wallons ou aux associations cyclistes. Ces dernières ont interpellé le SPW Mobilité et Infrastructures quant au contenu du reportage. Les bandes cyclables suggérées ne sont en rien des nouveautés. Elles existent depuis de nombreuses années dans tous les pays limitrophes et sont très répandues en Flandre où elles ont démontré leur utilité. Si les bandes cyclables suggérées n'existent pas juridiquement dans le Code de la route en Wallonie, leur usage est encadré dans des normes techniques de la Sécurithèque du SPW MI depuis de nombreuses années. Ainsi, elles sont uniquement envisagées en agglomération où les vitesses pratiquées sont inférieures à 50 kilomètres par heure, et en priorité sur des liaisons cyclables structurantes où la place disponible ne permet pas d'envisager un autre aménagement.

Des recommandations existent aussi depuis de très nombreuses années concernant la couleur des aménagements cyclables. Ainsi, la coloration du revêtement, l'utilisation de matériaux différenciés et le marquage sont autant d'éléments qui peuvent contribuer à renforcer la lisibilité et la visibilité des aménagements cyclables. Il s'agit bien sûr d'aménagements de moindre efficacité qu'une piste cyclable sécurisée, d'une cyclostrade ou un RAVeL, j'en conviens bien.

Les bandes cyclables suggérées font donc partie de la palette des outils disponibles pour aider les gestionnaires de voirie à opter pour le meilleur aménagement cyclable en regard du contexte des lieux, des contraintes et des objectifs du projet. La bande cyclable suggérée n'est donc en rien un « faux » aménagement cyclable.

Enfin, au niveau concertation, il appartient aux communes, pour les projets qu'elles portent et dans le cadre de leur autonomie communale, de les mettre en œuvre ou non à l'échelle de leur territoire. Les processus participatifs lors des réaménagements de

l'espace public sont utiles à cette fin. Pour les projets régionaux, une concertation existe d'ores et déjà avec différentes instances : les autorités locales, l'OTW et les zones de police via les processus en vigueur au sein du SPW Mobilité et Infrastructures.

Bref, pour ce qui concerne les investissements régionaux, ce n'est pas un agent qui décide un jour de mettre une telle coloration, de tels signaux sur le revêtement des routes régionales.

Je ne dispose pas d'informations quant à la part des dépenses du plan PIWACY qui aurait été affectée à de tels aménagements. L'évaluation en cours du plan PIWACY et les actuels États généraux de la sécurité routière devraient nous permettre d'y voir plus clair sur les priorités et outils favorables à la mobilité active et les conditions de leur mise en œuvre.

Ce sur quoi je peux vous rejoindre, c'est la nécessité de cadrer tout cela. Je pense qu'il faut éviter, sur un tel enjeu, de tomber dans un débat par trop simpliste. La raison est plutôt du côté de la nuance. J'en suis convaincu.

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

M. Nicolas Janssen (MR). – Le reportage de la RTBF donnait en effet le sentiment que le cadre réglementaire n'était pas suffisant, comme vous l'avez répété à l'instant, et qu'il y avait dans un certain nombre de cas un manque de coordination et de concertation. Vous avez dit que généralement c'était le cas, mais visiblement il y a eu de tristes exceptions. Ce qui contribue à donner ce sentiment d'une illusion coûteuse et qui n'apporte pas réellement la protection voulue, ce qui est très regrettable.

**Question orale
de M. Nicolas Janssen
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « les infrastructures de recharge pour
véhicules électriques »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Janssen à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les infrastructures de recharge pour véhicules électriques ».

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

M. Nicolas Janssen (MR). – Monsieur le Ministre, le développement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques est aujourd'hui un enjeu fondamental pour accompagner la transition vers une

mobilité plus durable et pour répondre aux obligations européennes.

Dans ce cadre, le règlement européen AFIR, entré en vigueur en 2023, impose un certain nombre de jalons clairs aux États membres. D'ici le 31 décembre 2025, la Wallonie – au même titre que les autres Régions – devra démontrer une couverture territoriale suffisante en bornes de recharge publiques, à la fois en densité et en puissance, en lien avec la montée du parc de véhicules électriques.

Or, à ce jour, le retard wallon est manifeste. Les données disponibles indiquent une implantation encore trop faible de bornes de recharge publiques et les efforts de planification comme d'exécution paraissent insuffisants. Des projets phares comme les projets 91a, 91b et 91c, censés structurer le déploiement le long des grands axes autoroutiers et des pôles urbains, sont eux aussi freinés par des lenteurs ou un manque de coordination.

Dans ce contexte, à quelques mois du jalon européen de fin 2025, pouvez-vous faire le point sur l'état d'avancement de ces trois projets ? Combien de bornes ont été installées à ce jour dans le cadre de ces projets et sur quels sites ? Quels sont les obstacles juridiques, techniques, administratifs ou budgétaires identifiés comme des freins à leur mise en œuvre ?

Quelles mesures concrètes ont été prises à ce jour par le Gouvernement pour garantir l'atteinte du jalon du 31 décembre prochain fixé par l'AFIR ? Disposez-vous d'un plan opérationnel détaillé assorti d'un calendrier précis identifiant les sites, les volumes, les opérateurs pour atteindre ces objectifs dans les temps impartis ?

Quel est, selon les derniers calculs de vos services, le nombre minimal de points de recharge publics à installer en Wallonie pour être en conformité avec l'AFIR ? Quels mécanismes de coordination avec les intercommunales, les communes, les opérateurs privés ou gestionnaires de réseaux avez-vous mis en place pour accélérer le déploiement sur le terrain ?

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 s'est engagé dans la DPR à accompagner la transition vers l'électrification et l'hybridation des véhicules et à veiller, en collaboration avec les autorités communales, à alléger le cadre législatif, urbanistique et financier afin de favoriser le développement d'un réseau de bornes de recharge rapides et semi-rapides.

Le jalon du 31 décembre 2025 fixé par l'AFIR est le cadre d'action national. S'agissant d'une directive européenne, la réponse est portée par les États membres. La Région wallonne a déjà activement contribué au

projet de cadre d'action national coordonné par l'autorité fédérale en y fixant ses objectifs.

Le nombre de points de charge équivalents accessibles publiquement en Wallonie en janvier 2025 était de 12 896, correspondant à 35 points de recharge pour 10 000 habitants et représentant un total de puissance accessible d'environ 400 000 kilowatts.

Dans le cadre des projets du PRW de déploiement d'infrastructure de recharge, le Gouvernement wallon, en séance du 22 mai 2025, a donc décidé de poursuivre la collaboration avec les ADT au travers d'un avenant à la convention horizontale entre la Région et les ADT pour la mise en œuvre d'une action de facilitation et d'accompagnement dans le cadre du déploiement de bornes sur domaine communal. Il s'agit d'un marché unique de concession de services qui devrait permettre l'installation d'un minimum de 1 724 bornes, soit 3 400 points de charge équivalents, essentiellement en 22 kilowatts, dans les deux prochaines années. Après l'approbation par l'organe de gestion de chacune des ADT – on me dit que le dernier organe d'un ADT doit se prononcer aujourd'hui –, ce marché devrait être publié dans les tout prochains jours.

Quant au déploiement de bornes de recharge sur le réseau structurant, la SOFICO a atteint les objectifs qui lui avaient été assignés dans le cadre du PNRR, 1 000 points de charge électrique, correspondant à une puissance globale estimée à minimum 12 900 kilowatts, intégrant une comptabilisation à dater de février 2020, au travers des marchés de concessions.

La situation actuelle, sur le domaine SOFICO, s'établit à une puissance installée de 14 510 kilowatts répartie sur 13 aires autoroutières.

La SOFICO a donc réalisé le projet du volet 91c du PRW, sans financement SOFICO ni européen.

Ceci n'est toutefois pas suffisant pour atteindre les différents jalons imposés par le règlement européen AFIR. Vous me posez la question des obstacles. L'un d'entre eux est la puissance résiduelle disponible pour réaliser AFIR à court terme. J'ai demandé à la SOFICO d'entreprendre des démarches proactives auprès des gestionnaires de réseau de distribution et du gestionnaire de réseau de transport afin de dégager des solutions pérennes visant à combler, dans les meilleurs délais, les difficultés avérées le long du réseau transeuropéen. Les discussions sont en cours et doivent permettre d'identifier la faisabilité de raccordement pour des puissances importantes – d'autant plus en intégrant la recharge pour poids lourds électriques – ainsi que les délais dans lesquels ces renforcements pourraient être réalisés, tout ceci en tenant compte des autres besoins de l'électrification.

Ces travaux d'extension et de renforcement du réseau vont être extrêmement onéreux, en plus d'une

temporalité s'étendant sur plusieurs années, en fonction des plans d'investissements du GRT Elia.

Il est nécessaire de diversifier les pistes de solutions pour renforcer le réseau de bornes. Une analyse des sites potentiels pour l'installation de bornes de recharge rapide sur les parkings de covoiturage et les aires autoroutières de type III et IV – aujourd'hui non équipées – est en cours de finalisation. Après examen, je demanderai à mon administration de préparer des marchés de concession, ce qui devrait susciter l'intérêt des opérateurs de bornes.

Le nombre de bornes accessibles publiquement à atteindre en 2030 s'élève à un peu plus de 66 000 points de charge équivalents. Sur le réseau RTE-T, un peu plus de 2 450 points de charge équivalents sous forme de points de charge rapides sont nécessaires.

Outre les actions dont je viens de parler, un marché relatif à un inventaire des bornes installées – localisation, puissance, points de charge, et cetera – sur le territoire wallon a été lancé par mon administration. Les informations obtenues devraient permettre de mieux réfléchir sur le maillage des bornes en prenant en considération, non pas des chiffres absolus, mais une analyse multicritères.

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

M. Nicolas Janssen (MR). – Monsieur le Ministre, je vous remercie pour l'ensemble de ces précisions. J'ai envie de vous remercier aussi pour votre volontarisme.

On sait que c'est un dossier qui vous tient à cœur et que vous veillez à faire le nécessaire afin de faire le maximum pour atteindre les objectifs fixés pour la fin de l'année.

J'ai également envie de revenir sur un point qui est assez central en la matière, c'est qu'au-delà des plans et des intentions, il est aussi nécessaire d'avoir les moyens humains suffisants au sein de l'administration. Si aujourd'hui peu ou pas de collaborateurs sont spécifiquement affectés à ce dossier au sein du SPW Mobilité Infrastructure ou de la SOFICO, nous pouvons craindre que ce chantier, essentiel en effet, soit repoussé au-delà des objectifs qui sont fixés.

Or, l'échéance de fin décembre, fixée par l'AFIR, n'attendra pas et nous ne pouvons dès lors pas tergiverser. Il en va de la crédibilité de notre transition énergétique. On sait à nouveau combien c'est une priorité pour vous et il en va également du respect de nos engagements européens.

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

**Question orale
de Mme Valérie Dejardin
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « le développement de l'ASBL Powalco »**

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 développement de l'ASBL Powalco ».

La parole est à Mme Dejardin pour poser sa question.

Mme Valérie Dejardin (PS). – Monsieur le Ministre, l'ASBL Powalco a été désignée par le Gouvernement wallon comme gestionnaire exclusif du portail informatique du même nom permettant les échanges d'informations relatives au décret du 30 avril 2009, que l'on appelle aussi le décret Impétrants. Il s'agit pour l'essentiel des informations liées à la coordination, à l'autorisation des chantiers sous, sur et au-dessus des voiries et des cours d'eau.

Pour les pouvoirs locaux, l'utilisation effective de Powalco par l'ensemble des intervenants est essentielle, évidemment, puisque cela permet d'assurer une coordination efficace des chantiers.

Toutefois, nous savons que, si l'utilisation de plus en plus régulière de Powalco existe, la plateforme reste sous-utilisée. L'ASBL est liée à la Wallonie par un contrat de gestion. Ce dernier devrait-il être renouvelé prochainement ? A-t-il fait l'objet d'une évaluation ?

Disposez-vous, Monsieur le Ministre, de chiffres de fréquentation de la plateforme ? Ceux-ci sont-ils satisfaisants ?

Enfin, est-il prévu de développer de nouvelles fonctionnalités via cette plateforme, comme la possibilité de générer des arrêtés de police liés aux travaux encodés ?

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 portail Powalco ne concerne pas uniquement les pouvoirs locaux, mais l'ensemble des acteurs publics, dont les services de la Région wallonne, les provinces, les intercommunales et les opérateurs publics et privés actifs dans la distribution des différentes sources d'énergie ou de télécommunication.

Ce portail a été mis en œuvre en janvier 2017 et connaît une utilisation assez intensive. En effet, selon

les chiffres communiqués pour l'année 2024, il y a 399 organisations qui sont identifiées sur cet outil et qui l'utilisent régulièrement. Depuis sa création, plus de 106 000 chantiers ont été enregistrés sur cette plateforme.

Ces chiffres démontrent non seulement l'utilité d'un outil approprié pour organiser la coordination, mais aussi l'intérêt de poursuivre les actions de sensibilisation et de formation que mènent mon administration et l'ASBL Powalco auprès des différents acteurs.

Je vous confirme que le contrat de gestion liant la Région wallonne à cette ASBL depuis juin 2021, pour une durée de cinq ans, va être soumis à un processus d'évaluation piloté par la Commission de coordination des chantiers.

Le cas échéant, sur base de cette évaluation, un nouveau contrat de gestion sera conclu pour le début de l'année prochaine. On verra bien ce qu'il ressort de l'évaluation.

Enfin, concernant la question du développement de nouvelles fonctionnalités, j'ai bien entendu les demandes qui ont été formulées, notamment par l'ASBL « Association des gestionnaires de réseaux wallons ». Elles seront examinées à l'occasion des diverses rencontres qui seront organisées dans le cadre du processus d'évaluation dont je parlais à l'instant.

Il est prématuré d'identifier un axe plutôt qu'un autre, mais je peux vous confirmer mon souhait de simplifier les procédures qui peuvent l'être afin de faciliter le travail des acteurs, et ce toujours dans le respect des objectifs définis par le décret du 30 avril 2009.

J'entends poursuivre le dialogue avec les impétrants et leur fédération afin d'améliorer la coordination des chantiers. Cela passe par des mesures de simplification dans le chef de Powalco, mais aussi des engagements réciproques de la part des impétrants.

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

Mme Valérie Dejardin (PS). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour votre réponse. Je peux vous rejoindre sur l'ensemble des données. Cet outil est important pour la coordination de chantier, mais également pour la coordination avec les impétrants, qui pose souvent problème.

D'ailleurs, dans mon arrondissement, au niveau de la Conférence des bourgmestres, on travaille à mettre en œuvre, de concert avec le SPW, un protocole qui serait le même pour l'ensemble des communes, afin d'essayer que ces travaux avec des impétrants puissent être plus rapides et mieux coordonnés.

**Question orale
de Mme Caroline Desalle
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « les investissements pour le tourisme
fluvial »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Desalle à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les investissements pour le tourisme fluvial ».

La parole est à Mme Desalle pour poser sa question.

Mme Caroline Desalle (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, le Gouvernement wallon a récemment décidé de s'engager à faire des investissements stratégiques sur les voies hydrauliques, mobilisant une enveloppe exceptionnelle de 312 millions d'euros sur cinq ans.

Cette stratégie vise principalement à moderniser les infrastructures existantes, renforcer la sécurité et améliorer la compétitivité du réseau fluvial wallon, en lien avec les enjeux industriels et logistiques actuels.

Vous avez d'ailleurs communiqué ce matin via le journal *L'Écho* sur toute une série de mesures. Je vous cite : « Oui, le transport fluvial a connu un creux, mais cela nous engage à anticiper et à accélérer sa modernisation ». Je vous rejoins.

Parallèlement aux enjeux économiques et logistiques, ces investissements constituent également une occasion de valoriser le potentiel touristique de nos voies d'eau, en particulier dans des régions emblématiques comme celle du Centre, qui bénéficie d'un patrimoine fluvial exceptionnel reconnu à l'UNESCO, attractif pour le tourisme de plaisance. Le tourisme fluvial attire désormais aussi des croisières de renommée internationale, qui rencontrent un grand succès.

Le Gouvernement prévoit-il de réserver une part de l'enveloppe d'investissement aux aménagements nécessaires au développement du tourisme fluvial et de la plaisance ? Une orientation stratégique tenant compte du potentiel touristique des voies d'eau est-elle envisagée dans le cadre de ces investissements ? Enfin, quels critères présideront à la sélection des projets d'infrastructures à destination du tourisme fluvial retenus dans le cadre de ce plan d'investissement ?

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 wallon

a effectivement validé une enveloppe extraordinaire d'investissement de 312 millions d'euros pour moderniser en priorité les infrastructures existantes, renforcer la sécurité et améliorer le service aux usagers. Le tourisme fluvial n'a pas été oublié dans cette enveloppe, puisque plusieurs projets y sont listés pour un montant cumulé de 6 millions d'euros. Ces travaux portent sur des interventions de génie civil, d'électromécanique et d'électricité. La priorisation des interventions est établie selon trois axes : la sécurité des biens et des personnes, la réhabilitation de l'infrastructure existante, la modernisation de ces infrastructures.

Parallèlement, j'ai demandé la réalisation d'un plan stratégique pour sécuriser et améliorer les infrastructures de tourisme fluvial, adapter la réglementation, promouvoir l'offre touristique et organiser la concertation. Comme vous pouvez le constater, je souhaite mettre tout en œuvre afin de mettre à disposition de l'ensemble des usagers, des communes concessionnaires et des ports des infrastructures de qualité en vue de leur exploitation optimale.

Enfin, comme pour les investissements utiles au développement du fret fluvial, qui constitue l'essentiel du plan d'investissement validé par le Gouvernement wallon, j'ai demandé à mon administration de se concerter avec les fédérations représentant les différents gestionnaires de ports de plaisance, notamment la Ligue motonautique belge, afin d'ajuster au mieux chaque euro dépensé aux besoins prioritaires et utiles au développement du tourisme fluvial et fluvestre.

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

Mme Caroline Desalle (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, 6 millions d'euros pour le tourisme fluvial, c'est une excellente nouvelle. J'entends qu'il aura trois axes : la sécurité, la réhabilitation et la modernisation. Effectivement, les ports de plaisance, c'est quelque chose. C'est un dossier que je connais bien pour avoir été échevine du tourisme pendant six années et avoir géré un port à Erquelinnes. Les ports de plaisance sont en attente d'investissements. Généralement, ce sont les yacht-clubs qui sont sous-concessionnaires de ces ports et qui travaillent de toutes leurs forces pour renforcer l'attractivité touristique de la Wallonie.

**Question orale
de Mme Caroline Desalle
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « l'état d'avancement du projet de la
RN54 »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Desalle à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'état d'avancement du projet de la RN54 ».

La parole est à Mme Desalle pour poser sa question.

Mme Caroline Desalle (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, c'est la dernière commission de l'année académique. On n'allait pas se quitter comme cela. Je souhaitais vous poser une dernière petite question concernant la route nationale 54 ; vous savez tout l'intérêt que j'y porte. Je voulais faire avec vous le point depuis ma dernière intervention. Où en sommes-nous ? Le comité annoncé a-t-il été mis en place lors des premières étapes préparatoires enclenchées ?

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 j'ai eu l'occasion de vous le dire dans cette assemblée, la mise en œuvre de la nationale 54, comme celle du contournement de Lessines, fait partie des priorités du Gouvernement. La mise en œuvre de ce projet mobilisant plusieurs services de l'administration et relevant de plusieurs compétences ministérielles, il requiert une collaboration approfondie des différents acteurs. Cela nécessite un pilotage et un cadrage précis dès son démarrage.

Ainsi, dans la note que j'ai portée au Gouvernement avec mes collègues en charge du Budget, M. Dolimont, de l'Agriculture, Mme Dalcq, et des comités d'acquisition, Mme Galant, le 17 avril dernier, il est effectivement prévu un volet fort de gouvernance pour réussir ces deux projets.

Un gestionnaire de projet chargé de la coordination a été depuis désigné au sein du SPW MI. Un comité d'accompagnement reprenant chacun des services de l'administration – SPW MI, SPW ARNE, SPW Finances et SPW TLPE – est donc chargé du suivi opérationnel de la mise en œuvre du projet et l'établissement d'un planning précis, réaliste, établi en concertation avec l'ensemble des parties prenantes. Il est présidé par le directeur des routes de Charleroi et se réunira à une fréquence trimestrielle.

Parallèlement, un comité de pilotage composé des directions générales concernées pour impliquer

l'ensemble des moyens mis en œuvre par le SPW et s'assurer qu'il n'y ait pas de blocage dans la hiérarchie administrative de la SOFICO et des cabinets fonctionnels concernés, est chargé des décisions qui relèveraient d'un niveau de directeur général ou ministériel ou gouvernemental et d'un *reporting* annuel auprès du Gouvernement. Il est d'ailleurs présidé par un représentant de mon cabinet.

La première réunion de ce comité de pilotage est fixée à ce 1^{er} septembre 2025 pour faire le point sur les premiers travaux et les résultats du comité d'accompagnement. Les réunions du comité de pilotage doivent permettre de résoudre toutes les questions qui nécessiteraient, à un moment donné, des arbitrages coordonnés à l'échelle du SPW, voire à l'échelle du Gouvernement.

Ce projet est un chantier d'ampleur et il nécessite donc une méthodologie extrêmement rigoureuse pour assurer la concrétisation de cet ambitieux projet tant attendu par les habitants de Thudinie.

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

Mme Caroline Desalle (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, je suis contente de vous avoir posé cette question à l'entame des congés parlementaires. J'entends que le 1^{er} septembre, le comité de pilotage va s'assurer du non-blocage hiérarchique, qui sera bien évidemment le bienvenu. Dans ce projet colossal, on a besoin de rigueur, de toutes les forces vives pour qu'il y ait un suivi réaliste et que nous confirmions et que nous puissions aller au bout du projet de ce chaînon manquant.

Question orale
de M. Loris Resinelli
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « le chantier du pont Capitte à
La Louvière »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Resinelli à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le chantier du pont Capitte à La Louvière ».

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

M. Loris Resinelli (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, la dernière réunion de cette Commission pour la session parlementaire m'offre l'occasion de faire le point sur les différents dossiers importants de notre réseau de mobilité.

Concernant la région du Centre, je ne peux évidemment pas faire sans poser une question sur le chantier du pont Capitte et le suivi de ce grand chantier exceptionnel pour la Wallonie à plus d'un titre, tant le travail qui va être réalisé sur ce futur pont basculant s'avérera être une richesse technologique pour notre Région et pour la Ville de La Louvière qui va l'accueillir sur son territoire.

Lors de la dernière commission à laquelle j'ai pu vous interroger à ce sujet, vous nous aviez dit que l'analyse des offres avait été finalisée, qu'elle était désormais dans les mains de l'Inspection des finances pour avoir un avis définitif et pouvoir procéder à l'attribution du marché durant l'été.

L'échéance approchant, l'attention des riverains se concentre maintenant sur la question du calendrier et sur les modalités du démarrage de ce fameux chantier, démarrage que vous aviez également souligné être conditionné par l'intervention d'ORES sur des impétrants localisés sous ce pont. Cette intervention était évidemment indispensable avant le début du chantier de démolition de ce pont. D'autre part, il y avait aussi la nécessaire coordination avec le chantier de la chaussée Paul Houtart situé dans le prolongement de ce pont Capitte et pour lequel je vous interrogerai juste après cette question, Monsieur le Ministre.

Pouvez-vous nous préciser si le processus d'attribution du marché est déjà, ou désormais, finalisé, si l'on attend toujours l'avis final de l'Inspection des finances ? Une date de démarrage a-t-elle pu être avancée de manière plus précise ? Quelle est la suite de l'intervention d'ORES sur les fameuses conduites qui posaient problème ? Enfin, une communication structurée sera-t-elle adressée à destination du public, notamment des riverains – je pense particulièrement aux riverains de la rue Falise, de la rue du Tir et de la rue de la Grande Louvière – qui sont impactés depuis maintenant plusieurs longs mois par les déviations du chantier et qui vont continuer à l'être tant que ce chantier ne sera pas terminé ?

Une communication à leur égard et en collaboration avec la Ville de La Louvière est-elle bien prévue et réalisée pour que tout se fasse dans une coordination optimale dans cette zone sensible du centre-ville ?

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, bonne nouvelle ! Le processus d'attribution du marché a franchi une étape importante. L'Inspection des finances a approuvé sans réserve la proposition d'attribution du marché formulée par mon administration. Je serai donc en mesure, dans les prochains jours ou les prochaines semaines, de signer l'attribution de ce marché.

Sous réserve du bon déroulement de cette procédure, et en tenant compte de la coordination avec les déplacements d'impétrants et le démarrage du chantier métrobus sur la chaussée Houtart, la date de démarrage effectif du chantier de remplacement du pont Capitte reste bien prévue pour le mois d'octobre prochain.

De son côté, la société ORES a informé mon administration que la mise hors service définitive de ses anciennes installations de gaz et d'électricité sur le pont est programmée pour la fin du mois d'août, soit dans un peu moins de deux mois.

Enfin, une concertation étroite se poursuit entre les administrations et services régionaux – SPW MI et OTW –, d'une part, et les autorités communales et la zone de police, d'autre part, pour assurer la meilleure organisation des chantiers et des inévitables déviations, ainsi qu'assurer une communication structurée et cohérente sur l'ensemble de ces projets. Les deux sont liés puisqu'ils concernent les mêmes quartiers et mêmes flux de circulation.

Différents événements ciblés à destination de la presse, des riverains et des commerçants sont organisés courant juillet avec un accent mis sur le chantier métrobus. Une communication plus spécifique concernant le pont Capitte est envisagée pour le mois de septembre une fois que l'on verra les choses de façon plus claire et que l'on pourra préciser et confirmer le début du chantier pour le mois d'octobre.

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

M. Loris Resinelli (Les Engagés). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour cette bonne nouvelle et ce retour positif, sans aucune remarque, de l'Inspection des finances pour cette adjudication. C'est une bonne chose. Tous les signaux semblent au vert, d'autant plus que vous avez la confirmation qu'ORES interviendrait fin août, ce qui permettra en toute logique d'avoir un début de chantier, comme annoncé, au début du mois d'octobre.

C'est donc une bonne nouvelle pour la population de La Louvière qui attend avec impatience que ce chantier se termine. J'avais noté aussi que vous nous aviez annoncé que l'adjudicataire avait, dans son cahier des charges, mentionné un délai d'exécution qui était moins long que les estimations qui avaient été réalisées. C'est une bonne nouvelle si le marché peut lui être attribué. Cela ne fera que raccourcir les délais de ce chantier tant attendu.

Question orale
de M. Loris Resinelli
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la chaussée Paul Houtart à La Louvière »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Resinelli à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la chaussée Paul Houtart à La Louvière ».

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

M. Loris Resinelli (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, on continue notre route et juste après ce pont Capitte, il y a la chaussée Paul Houtart, qui relie La Louvière à la ville du Rœulx en passant par Houdeng. Cette chaussée accueillera la suite du chantier – il y a déjà une partie qui est réalisée – du métrobus reliant le centre-ville de La Louvière à Houdeng.

C'est un chantier d'ampleur puisque, en plus d'installer ce métrobus, la majorité du tronçon qui est concerné sera rénovée de façade à façade. C'est un plus pour cet axe structurant de la mobilité à La Louvière vu son état actuel qui est assez avancé.

Ces travaux auront un impact sur les riverains, les commerçants et les usagers de cette voie. Vous avez indiqué il y a également un mois, lorsque je vous avais interrogé pour la dernière fois à ce sujet, que la planification de ce chantier se ferait en phase afin de maintenir le plus possible la circulation sur la chaussée et rétablir celle-ci au fur et à mesure de l'avancement, en précisant également que cette circulation se ferait dans le sens La Louvière-Le Rœulx, et que pour la circulation dans l'autre sens, des déviations étaient à l'époque en discussion avec la police et la Ville de La Louvière, notamment.

Vous avez également annoncé la tenue de différentes réunions citoyennes début juillet, en présence à la fois de l'entreprise, de l'administration, des autorités locales et des représentants du SPW MI pour expliquer aux citoyens et aux commerçants, le phasage, le calendrier et les déviations qui seront prévues.

Dès lors, Monsieur le Ministre, avez-vous eu déjà des retours des premières rencontres qui ont eu lieu, notamment avec les commerçants ? Si oui, quels sont-ils ? Il y en a encore une à destination des riverains demain, mercredi 9 juillet. En est-il résulté des demandes d'ajustement, notamment en matière de mesures concernant la circulation et/ou le parking ? Une attention particulière a-t-elle été portée – et on sait que c'est essentiellement une compétence de la Ville – aux commerçants situés à proximité de ce chantier, notamment en termes de soutien ou d'accompagnement ?

Enfin, quels dispositifs d'information seront-ils mis en place durant ce chantier – comme il sera évolutif et se fera par phases, il y aura nécessairement des adaptations tout au long des deux ans prévus – pour que les riverains, les commerçants et les automobilistes puissent être informés de manière lisible, régulière et cohérente ?

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 lors de notre dernière commission, c'est un chantier d'ampleur et qui nécessite bien sûr toute l'attention – et je vous y sais d'ailleurs très attentif.

Depuis nos derniers échanges, une seule des rencontres énoncées a eu lieu. Il s'agit de la rencontre du 2 juillet avec les commerçants. À la suite des échanges, leurs demandes et leurs remarques ont été donc récoltées et seront analysées avec un retour vers eux par mon administration, en bonne intelligence avec les autorités locales.

La rencontre avec les riverains aura donc lieu demain, le 9 juillet. J'ai réitéré ma demande expresse auprès du SPW MI et du TEC afin que leurs représentants y participent bien, aux côtés des autorités locales et des représentants de la zone de police, puisque c'est ensemble – SPW, OTW, Ville et zone de police – que les mesures d'aménagement du chantier, les itinéraires de déviation, les accès particuliers, les accès commerciaux doivent être discutés et établis, en bonne intelligence.

Concernant le calendrier des travaux et l'organisation de la circulation à ce jour, je rappelle qu'il a été établi effectivement de commun accord entre les parties. Cela a d'ailleurs été présenté hier à l'Easi Arena à l'occasion de l'inauguration du boulevard urbain est de La Louvière.

Pour le moment, on est dans une situation où il y a cinq phases de travaux sur la chaussée Paul Houtart. Des ajustements sont bien sûr possibles, et plus on avancera, plus les ajustements seront ponctuels et particuliers. Et je fais de ce point de vue entièrement confiance à la fois aux autorités communales et aux acteurs régionaux pour répondre le plus adéquatement aux difficultés et aux accommodements qui pourraient être mis en œuvre au fur et à mesure du déroulé des cinq phases de chantier.

On peut prévoir des choses *ab initio* et puis se rendre compte qu'il y a des difficultés pratiques sur tel ou tel aspect. On doit dès lors avoir une capacité d'ajustement et une communication claire avec la population, qui est programmée dans les prochaines semaines, en particulier vis-à-vis des riverains citoyens, des commerçants qui vont vivre avec ce chantier d'ampleur

sur une assez longue période. Toutes les informations seront d'ailleurs disponibles sur le portail du SPW, et j' imagine que la Ville fera de même là-dessus.

Je conclus en insistant sur le fait que l'on est dans une logique d'anticipation, d'établissement du meilleur scénario, mais qu'il peut y avoir, par les remontées du terrain, des nécessités d'amélioration et d'adaptation de ce qui a été prévu. J'insiste encore une fois, cela doit se faire en concertation avec l'ensemble des acteurs et je me réjouis que cette concertation soit effective et efficace à ce jour.

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

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

M. Loris Resinelli (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, je vous remercie pour vos éléments qui apportent à nouveau toute la lumière nécessaire par rapport aux inquiétudes exprimées logiquement par la population par rapport à ce chantier d'ampleur.

Je vous remercie pour l'attention que vous portez et que vous avez demandée à votre administration vis-à-vis des remarques et des suggestions émises par les commerçants lors de la rencontre du 2 juillet dernier et qui seront sans doute émises aussi par les riverains lors de la rencontre de demain, mercredi.

Le travail de réflexion, de déviation aussi doit se faire de manière concertée entre tous les acteurs que sont le SPW, l'OTW, la zone de police et la Ville, en bonne intelligence collective. Elle résulte de ces concertations et de la volonté d'avoir un maximum de communication et d'écoute des gens qui vivent et qui fréquentent cette chaussée au jour le jour. C'est vraiment la bonne solution, la bonne stratégie pour que ces travaux se passent au mieux.

Je vous sais attentif aux questions de mise en lumière des éléments qui pourraient demander des adaptations en cours de chantier. J'y serai également attentif et je n'hésiterai pas à les relayer vers vous si besoin pendant le chantier.

Question orale
de Mme Isabella Greco
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « l'abandon du redéploiement du quartier
de la ville basse de Charleroi par la Wallonie »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Greco à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'abandon du redéploiement du quartier de la ville basse de Charleroi par la Wallonie ».

La parole est à Mme Greco pour poser sa question.

Mme Isabella Greco (PS). – Monsieur le Ministre, vous avez renoncé à financer l'achat du terrain fédéral censé accueillir la halte nautique de Charleroi. Cette décision met un terme définitif à ce projet qui avait pourtant fait l'objet de longues heures de travail à Charleroi. Il avait été pris à bras-le-corps par la Ville et s'inscrivait dans une vision cohérente de transformation du centre-ville.

Ce projet a fait couler beaucoup d'encre et était souvent désigné comme « la marina », il s'inscrivait pourtant dans une vision d'ensemble du redéploiement urbain de la ville basse, Charleroi étant divisée entre ville haute et ville basse. Ce dossier devait être accueilli par la ville basse, tout le monde ne le sait pas, c'est important de le préciser. Il était censé accueillir 100 000 mètres carrés de logements, de bureaux et de commerces, et devait capter jusqu'à 300 millions d'euros d'investissements privés, avec à la clé des retombées économiques importantes pour Charleroi, notamment en matière de PRI et d'impôt des personnes physiques.

Une ville évolue en gagnant d'avantage de citoyens et ceux-ci choisissent d'habiter dans une ville plutôt qu'une autre, car le cadre y est intéressant et qu'il y fait bon vivre. Ce type de projet contribue à faire évoluer une ville de manière positive.

Par cette décision unilatérale, ce sont des années de travail qui ont volé en éclat. C'est un projet ambitieux pour un quartier qui risque d'être laissé en rade, sans alternative comparable à ce jour. Les arguments budgétaires et techniques avancés ne suffisent pas à balayer l'impact politique et symbolique de ce renoncement, qui intervient dans un moment symbolique, important, où Charleroi se relève avec détermination, se bat pour attirer des investisseurs, pour reconstruire un tissu urbain de qualité dans un contexte régional tendu.

La Région a-t-elle évalué l'impact économique global du retrait de ce projet pour la Ville de Charleroi et le bassin de vie concerné ?

Les moyens initialement prévus pour ce projet sont-ils intégralement maintenus à Charleroi et affectés à des investissements tout aussi structurants pour le centre-ville ?

Enfin, quels engagements le Gouvernement wallon est-il prêt à prendre pour soutenir les efforts locaux de reconversion urbaine à Charleroi, notamment dans le quartier de la ville basse, afin d'éviter que cette décision ne laisse place à un vide durable ?

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 souhaite rétablir les faits et clarifier les raisons ayant conduit à ne pas donner suite au projet de halte nautique à Charleroi, souvent désigné comme le projet « marina ».

Tout d'abord, cette décision ne constitue pas un désengagement de la Wallonie à l'égard de Charleroi ; loin s'en faut. Quand j'y vois les besoins au niveau des infrastructures régionales, les 10 millions d'euros prévus sous la législature précédente et totalement sous-évalués y seront bel et bien investis. Je l'ai d'ailleurs expliqué en direct au bourgmestre de Charleroi. Ils seront dédiés à l'amélioration de ponts, de routes ou encore de trottoirs relevant du domaine régional ; autant d'éléments, Madame la Députée, qui, comme vous le signalez, contribueront au cadre de vie et au « il fait bon vivre » à Charleroi.

L'abandon du projet découle d'une réévaluation rigoureuse de la faisabilité économique, technique et environnementale du projet. Les surcoûts importants identifiés, l'absence d'un montage foncier consolidé ainsi que les contraintes liées au site nous ont amenés à reconsidérer l'implication financière de la Région. Il est de la responsabilité du Gouvernement wallon de veiller à l'affectation optimale des deniers publics dans un contexte budgétaire particulièrement exigeant.

Concernant l'impact économique, il n'a jamais été démontré de manière concluante que le projet aurait conditionné les 300 millions d'euros d'investissements privés évoqués. À cet égard, la priorité du Gouvernement reste de soutenir des projets à l'impact territorial démontré, réalisables dans des délais raisonnables et appuyés par un partenariat local fort.

Le renoncement d'un projet ne signifie pas l'abandon d'une ambition. Il s'agit ici d'un changement de cap pragmatique au service d'une reconversion cohérente, réaliste et durable.

Enfin, pour conclure, je reprendrai ce qu'écrivait à ce propos le journaliste de *La Nouvelle Gazette* de Charleroi à la suite de l'annonce de ce projet : « Le maïeur exprime sa déception, mais ne fait pas non plus de grande déclaration indignée, donc. Dans les couloirs

de l'hôtel de ville, si certains étaient réellement déçus, d'autres se montraient soulagés à l'idée que le centre échappe à de nouveaux gros travaux dans l'immédiat. Thomas Dermine lui-même se tourne vers l'avenir : « Cette décision, bien que décevante, avait été anticipée pour préserver les autres développements du quartier. L'emplacement prévu pour la marina accueillera à la place un nouvel espace vert, convivial et vivant ». Selon nos informations, des esquisses existent même déjà et des discussions ont eu lieu avec le Fédéral dans cette optique ».

Voilà qui permet de recadrer la décision prise concernant le renoncement de la halte fluviale de Charleroi.

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

Mme Isabella Greco (PS). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour ces éléments de réponse.

En effet, tout le monde n'était pas convaincu de la faisabilité de ce dossier tant il était énorme. C'est à croire que les Carolos sont bien trop timides et n'envisagent pas des projets d'envergure pour leur ville. J'imagine que c'est de ces Carolos que vous parliez dans votre réponse.

M. Dermine, notre bourgmestre, est un homme tourné vers l'avenir et qui sait tout de suite s'adapter aux décisions qui ne lui sont pas favorables.

La voix que je porte aujourd'hui est celle de ces autres citoyens qui voulaient de ce projet d'envergure pour Charleroi parce qu'ils estiment qu'il était à la hauteur des défis pour Charleroi et qui sont déçus. C'est le propre d'une décision : souvent, cela rassemble et, parfois, cela amène des déçus. Je suis une déçue, Monsieur le Ministre, comme vous vous en doutez. Ce projet d'aménagement était pour nous plus qu'un projet. C'était une lueur d'espoir. C'était un avenir.

Beaucoup de villes wallonnes rayonnent au travers de cette connexion avec leur canal. C'est le cas de cette magnifique ville qu'est Namur. Quand j'arrive de l'autoroute pour venir au Parlement et que je vois ce canal, où l'on a l'occasion de se promener, de courir ou de manger, ce lien est magnifique. Il n'y a pas que Namur, mais aussi Liège et d'autres villes qui ont cette reconnexion avec le terrain.

Ce sont des perspectives d'investissement, d'attractivité et d'emploi. Quand on connaît votre position par rapport à l'attractivité au niveau de l'emploi de notre commune, c'était aussi l'un des projets qui pouvaient y aller.

Ce qu'il faut bien comprendre, c'est que le quartier de la ville basse, que l'on appelle le cœur de ville à Charleroi, a besoin d'un projet. J'espère que cet espace vert répondra aux attentes des citoyens et des citoyennes. Je n'en suis malheureusement pas

convaincue et je pense franchement qu'un projet de halte nautique aurait été bien plus valorisant pour les futures années à Charleroi.

J'espère que, dans quelques années, on pourra réenvisager cette procédure.

**Question orale
de Mme Isabella Greco
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « les difficultés rencontrées par les petits
garages pour obtenir des rendez-vous en vue du
contrôle technique »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Greco à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les difficultés rencontrées par les petits garages pour obtenir des rendez-vous en vue du contrôle technique ».

La parole est à Mme Greco pour poser sa question.

Mme Isabella Greco (PS). – Monsieur le Ministre, j'ai récemment été interpellée par de petits indépendants ayant des difficultés pour prendre des rendez-vous en vue du contrôle technique.

Vous avez été contacté lors d'une dernière commission par M. Crampont, mon collègue, qui vous a interrogé sur l'absence des rappels dans le cadre des convocations au contrôle technique. D'autres difficultés sont également rencontrées par des petits garages en la matière.

Depuis la pandémie, qui a marqué le début de la mise en place du système de contrôle technique exclusivement sur rendez-vous, ce modèle a été pérennisé en Wallonie, contrairement à d'autres Régions du pays. Si cette organisation répond effectivement à des objectifs d'efficacité, elle suscite aussi quelques tensions sur le terrain.

Des professionnels du secteur automobile, notamment des petits revendeurs, ont des difficultés croissantes pour obtenir des créneaux dans des délais raisonnables. Des cas nous ont été rapportés, pour lesquels des groupes disposant d'une flotte importante parviennent à anticiper massivement les réservations, ce qui peut engendrer, de manière indirecte, un accès plus restreint au contrôle technique pour d'autres acteurs, sans que cela relève nécessairement d'une volonté de nuire.

Il est important de s'assurer que ce système reste équitable pour toutes et tous, tant pour les professionnels que pour les particuliers.

Le Gouvernement wallon évalue-t-il actuellement l'impact du système de réservation en place sur l'accessibilité aux créneaux pour l'ensemble des usagers, en particulier les professionnels de revente automobile ?

Existe-t-il des mécanismes de transparence ou d'équilibrage envisagés pour éviter qu'une partie des créneaux ne soit captée de manière disproportionnée par certains opérateurs, sans pour autant freiner leur activité légitime ?

La réservation de créneaux relatifs spécifiques, tant pour les petits que pour les grands professionnels, fait-elle partie des solutions étudiées ?

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 je l'ai précisé lors de la dernière commission, le Gouvernement a des objectifs ambitieux en matière de sécurité routière, mais il veille également à la qualité du service public auquel chaque citoyen et chaque citoyenne peut prétendre, en ce compris les garagistes qui présentent des véhicules au contrôle technique.

La mesure de généralisation de la prise de rendez-vous que vous évoquez s'applique aux véhicules M1 et N1, soit les véhicules pour le transport de personnes comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum, et les véhicules utilitaires légers destinés au transport de marchandises dont le poids maximum ne dépasse pas 3,5 tonnes – communément appelés « camionnettes ».

Cette mesure a un objectif d'efficacité, car elle permet d'avoir une adéquation entre l'offre de rendez-vous et les capacités des stations de contrôle. Elle permet aussi de lisser dans le temps le travail réalisé par les centres de contrôle technique. Elle a également permis d'accroître la satisfaction de la majorité des clients qui, sondés, ont mis en avant la facilité du système ou encore la réduction des temps d'attente. On se souvient, il y a quelques années, qu'il fallait faire la file pendant des heures devant le contrôle technique pour le passer.

Contrairement aux particuliers, les professionnels ont des besoins chroniques en créneaux de passage au contrôle. C'est pourquoi des comptes qui leur sont propres ont été mis en place et leur permettent, selon leur fréquentation, d'obtenir plus ou moins de créneaux de rendez-vous. En contrepartie, ces clients professionnels doivent accepter de domicilier leur facturation.

Ils se voient aussi appliquer des redevances pour non-présentation et doivent respecter une convention reprenant les modalités de prise de rendez-vous et de

comportement en station. Un monitoring constant est réalisé afin de réallouer au mieux les quotas entre les particuliers et les quotas relevant des professionnels. Ensuite, au sein de ces derniers, la réallocation se fait selon le respect de leurs différentes conventions.

Pour illustrer mon propos, sur les cinq premiers mois de cette année, ce sont 6 688 non-présentations qui ont été facturées à des professionnels. C'est un montant conséquent d'heures réservées par des professionnels et non utilisées.

Au-delà de l'aspect dissuasif de ces facturations, l'allocation, soit le volume de rendez-vous possible par jour et par semaine des mauvais élèves est alors ensuite revu à la baisse, voire supprimé.

Ainsi, dernièrement, ce sont 91 comptes de professionnels qui ont été purement clôturés parce qu'ils présentaient un taux de non-présentation de plus de 25 % des rendez-vous planifiés. Ce système de monitoring évolue en concertation avec les organismes de contrôle technique et l'administration, en recherchant continuellement des allocations équitables pour le secteur professionnel, mais également vis-à-vis des citoyens.

C'est donc un système qui évolue, qui est mouvant et qui exclut celles et ceux qui ne répondent pas à leurs obligations et leurs quotas de réservation. Cela permet de dégager de nouvelles heures, de nouveaux quotas pour d'autres, dont les petits garagistes que vous mentionnez dans l'objet de votre question.

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

Mme Isabella Greco (PS). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour ces éléments pertinents qui nous informent davantage sur le système de prise de rendez-vous. Ce système de rendez-vous est bien plus efficace que dans le passé. Comme vous le dites, les files, et cetera.

Il doit quand même faire l'objet d'une évaluation, parce qu'il est discriminant, si je peux utiliser ce terme : les petits indépendants ont moins de facilités à obtenir des rendez-vous. Je comprends que ceux qui ne viennent pas doivent perdre leur priorité, cela me semble logique.

Je relaye la problématique de plusieurs petits indépendants qui se retrouvent avec des voitures immobilisées, des ventes qui ne se concluent pas et des parts économiques majeures dans leur activité. C'est un gros problème pour leur développement. Quand ils viennent me voir, ils disent que ce service public doit être juste pour toutes et tous, et ils se sentent lésés.

Je vous invite à évaluer ce système, à rétablir de la transparence et à mettre en place un système plus équilibré.

Question orale
de M. Vincent Crampont
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « le mauvais bulletin de la Wallonie en
matière de sécurité routière »

Question orale
de M. Stéphane Hazée
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « les objectifs de sécurité routière pour les
modes actifs »

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 mauvais bulletin de la Wallonie en matière de sécurité routière » ;
- M. Hazée, sur « les objectifs de sécurité routière pour les modes actifs ».

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

M. Vincent Crampont (PS). – Monsieur le Ministre, selon les derniers chiffres publiés par Statbel, 470 personnes ont perdu la vie sur les routes belges en 2024, soit une baisse de 6,2 % par rapport à 2023. Ce chiffre confirme une tendance à la diminution du nombre de victimes depuis 2022, tout comme celui des accidents graves et du nombre de blessés. Ces résultats sont insuffisants au regard des objectifs du plan All for Zero, adopté lors des États généraux de la sécurité routière en 2021 et rappelé dans la DPR, qui vise à atteindre zéro mort d'ici 2050.

Par ailleurs, les données européennes rappellent que les comportements à risques persistent en Belgique, en particulier :

- une proportion encore très élevée d'alcool au volant, soit 19 % des conducteurs concernés en 30 jours, contre une moyenne européenne de 11,6 % ;
- une tolérance persistante aux excès de vitesse en agglomération comme sur les autoroutes ;
- une utilisation préoccupante du smartphone au volant, y compris chez les cyclistes.

Ces constats posent question sur l'efficacité des politiques de prévention actuelles, la diffusion des campagnes, l'état des contrôles et des sanctions et le niveau d'ambition infrastructurel, notamment en Wallonie.

Comment inverser cette tendance ? Quelles sont les actions spécifiques à mettre et mises en place en Wallonie pour lutter contre l'alcool au volant, les excès

de vitesse et l'usage du GSM en conduisant ? Pouvez-vous faire un état des lieux des travaux menés dans le cadre des États généraux de la sécurité routière ? Comme déjà discuté, il faut mener des campagnes spécifiques à destination des usagers faibles surreprésentés dans les accidents. Entendez-vous mener des actions spécifiques avant la conclusion des États généraux de la sécurité routière ?

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Monsieur le Ministre, les derniers chiffres de Statbel – cela vient d'être évoqué – montrent que le nombre de personnes décédées en Belgique diminue : 470 personnes en 2024, pour 501 en 2023, et 540 en 2022. Ce sont les usagers faibles et les usagers vulnérables – qu'il s'agisse des cyclistes, des piétons, des trotinetistes, des motards, des conducteurs de motocyclettes – qui constituent les principales victimes, avec 226 décès.

C'est à cet égard que je voulais porter l'attention aujourd'hui. En Wallonie, pour 2023, les chiffres de l'agence wallonne indiquent que les usagers actifs, faibles et vulnérables représentent 38 % des personnes tuées sur la route et plus de la moitié des blessés graves.

En termes d'évolution, les cyclistes constituent la seule catégorie pour laquelle les indicateurs sont en hausse entre 2013 et 2023, si l'on prend les 10 dernières années. Même si l'année 2023 est marquée par une légère baisse par rapport à 2022, l'agence a constaté une hausse de 43 % des accidents corporels sur une période de 10 ans.

Une part de l'explication réside dans le nombre plus élevé de cyclistes sur la route. Qu'il y ait une augmentation conjoncturelle, notamment pendant la période covid, mais aussi une augmentation structurelle – c'est une bonne nouvelle –, avec l'augmentation de l'utilisation de ce moyen de transport depuis plusieurs années. Néanmoins, il y a un phénomène dont il faut se préoccuper.

Concernant les piétons, l'agence a constaté une baisse du nombre de tués et une hausse du nombre d'accidents corporels. Il y a eu plus d'accidents corporels en 2020 et cela se poursuit depuis lors.

À l'occasion de votre réponse à mon interpellation en date du 27 mai dernier, vous avez évoqué, d'une part, les objectifs en termes de nombre de blessés graves à ne pas dépasser et, d'autre part, les groupes de travail thématiques dans le cadre des États généraux de la sécurité routière. L'un d'eux est intitulé « Usagers vulnérables ».

Quelle est votre analyse de la situation concernant les victimes de la route relevant des catégories, des modes actifs et des catégories vulnérables ? Quels sont les objectifs de sécurité routière pour 2030 pour ces

catégories d'usagers des modes actifs et des catégories vulnérables ? Quels sont, le cas échéant, les résultats intermédiaires des réflexions dans le cadre des États généraux de la sécurité routière que vous pouvez déjà partager avec cette Commission ?

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, la sécurité routière est une priorité du Gouvernement, qui s'inscrit dans l'objectif d'une mobilité plus sécurisée et plus apaisée. L'enjeu est de réduire significativement le nombre de décès et de blessés sur les routes wallonnes impliquant des usagers vulnérables dans le cadre de l'objectif All for Zero, rappelé par M. Crampont.

Selon les chiffres de Statbel, en Wallonie, 206 tués ont été enregistrés sur les routes en 2024, 789 blessés graves et 11 883 blessés légers. Tous ces indicateurs sont à la baisse par rapport à 2023 – où l'on comptait 225 tués, 812 blessés graves et 11 982 blessés légers. La tendance générale est à la baisse depuis plusieurs années, ce qui constitue un signal encourageant, mais ne doit pas nous empêcher pour redoubler d'efforts pour confirmer et accentuer cette tendance.

C'est précisément pour accélérer cette diminution que j'ai sollicité l'organisation des États généraux de la sécurité routière dont les recommandations issues de ses travaux sont en cours de traduction dans un plan d'action global, qui sera officiellement présenté en novembre prochain. Ce plan sera ensuite implémenté – c'est une nouveauté – à l'échelle des zones de police et des communes pour optimiser les solutions locales contribuant ainsi à atteindre l'objectif ambitieux de All for Zero sur les routes d'ici 2050.

Dans le cadre des États généraux, plusieurs groupes de travail ont été constitués autour des thématiques majeures que sont la distraction, la conduite sous influence, la vitesse, ainsi que la sécurité des usagers vulnérables et le partage de la route.

Notre action doit être multidimensionnelle. La sensibilisation est l'un des axes clés.

Des actions concrètes sont bien évidemment déjà mises en œuvre, je vous rassure, Monsieur Crampont, nous n'avons pas appuyé sur pause en la matière.

L'Agence wallonne pour la sécurité routière poursuit ses campagnes de sensibilisation sur l'ensemble de ces enjeux. Une large campagne a récemment été menée concernant la distraction au volant. Des campagnes à destination des modes actifs ont également été diffusées au printemps et une campagne spécifique à destination des trottinettistes sera menée cet été.

Pendant les mois de juillet et août, des éthylotests à usage unique sont distribués. L'AWSR met également à disposition des conducteurs 30 bornes éthylotest pour les lieux festifs ouverts au public, qui peuvent être louées gratuitement pour une durée de cinq jours à deux mois. Pour encourager des messages de prévention aux risques liés à la conduite sous influence d'alcool ou de drogue, des messages de prévention sont diffusés lors de plusieurs festivals. La prochaine campagne de grande envergure est prévue pour la fin de l'année 2025. Les services de police renforcent quant à eux les contrôles, bien qu'ils ne relèvent pas de la compétence de la Région.

Le changement de comportement est un processus qui s'inscrit dans le temps. Les actions doivent donc être maintenues sur la durée afin d'être efficaces, et une approche associant prévention et répression est essentielle pour une meilleure efficacité.

De ce point de vue, le déploiement de radars se poursuit, avec l'installation de 150 nouveaux radars installés cette année encore.

Monsieur Hazée, en 2024, en Wallonie, on a enregistré 28 piétons décédés sur les routes, 119 blessés graves et 1 082 blessés légers. Il s'agit d'une diminution des victimes par rapport à l'année passée, -18 % de tués, -16 % de blessés graves et -9 % de blessés légers.

Pour les cyclistes, on a enregistré 11 décès, 59 blessés graves et 835 blessés légers. Il s'agit également d'une diminution des victimes par rapport à l'année passée, -15 % de tués, -19 % de blessés graves et -8 % de blessés légers.

Comme vous le pointez, Monsieur le Député, l'augmentation des accidents concernant les modes actifs s'explique en grande partie par l'augmentation de l'utilisation de ces moyens de transport. Pour garantir une cohabitation plus sûre avec les véhicules motorisés, une adaptation des comportements de tous les usagers est indispensable. En parallèle, des aménagements adaptés, notamment cyclables, doivent être développés pour sécuriser ces déplacements. C'est le cas actuellement. Ce sera encore le cas demain. On a tout à l'heure parlé du plan Infrastructures, il est évident qu'il y aura un volet significatif pour le déploiement des infrastructures spécifiques aux vélos sécurisés, c'est aussi une composition du *shift* modal.

Enfin, les processus des États généraux de la sécurité routière et celui de l'évaluation participative du plan Wallonie cyclable – le Printemps du vélo – devront converger à l'automne pour fournir des recommandations utiles, notamment aux choix à la fois normatifs, budgétaires et organisationnels de la Wallonie en la matière pour développer une politique cyclable sécurisée.

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

M. Vincent Crampont (PS). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour tous ces éléments de réponse précieux et les signaux encourageants.

Je me réjouis que vous associiez les communes et les zones de police à la réflexion et à l'analyse. C'est essentiel, c'est une bonne chose.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – La sécurité routière est un enjeu essentiel pour protéger l'ensemble des usagers et a fortiori les usagers les plus vulnérables puisqu'ils sont victimes très fortement d'un grand nombre d'accidents.

Je remercie le ministre pour les informations qu'il a pu partager.

Nous suivrons évidemment avec impatience et intérêt les mois qui viennent. Je veux vraiment insister en particulier sur l'importance de la régulation de la vitesse. Il y a l'enjeu du respect dont on parle souvent, notamment avec les radars. Trop souvent, il y a encore des vitesses qui sont en fait incompréhensibles par rapport au respect de zones habitées et a fortiori pour les parcours des modes actifs.

Puis, le ministre l'a évoqué, l'enjeu des aménagements et des infrastructures en lien aussi avec le partage de l'espace, ce sont vraiment deux dimensions clés pour la protection des usagers vulnérables.

Nous suivrons le dossier et nous y reviendrons ultérieurement.

M. le Président. – La séance est suspendue.

- La séance est suspendue à 12 heures 31 minutes.

REPRISE DE LA SÉANCE

- La séance est reprise à 14 heures 1 minute.

M. le Président. – La séance est reprise.

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

(Suite)

Question orale de M. Loïc Jacob

à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la place des centrales de mobilité dans la Stratégie régionale de mobilité (SRM) »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Jacob à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la place des centrales de mobilité dans la Stratégie régionale de mobilité (SRM) ».

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

M. Loïc Jacob (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, la transition de la Wallonie vers une mobilité plus fluide, plus accessible et plus durable repose sur la vision FAST 2030 et sur la Stratégie régionale de mobilité. Nous n'ignorons pas que vous mettez beaucoup d'ardeur et de sincérité à sa mise en œuvre.

Cette stratégie s'appuie sur toute une série de leviers, dont notamment le développement du transport à la demande. Quand on parle de transport à la demande, on parle évidemment de la Centrale régionale de mobilité ainsi que des centrales locales de mobilité. On connaît les déboires de la Centrale régionale de mobilité qui, depuis lors, a vu ses missions confiées en intégralité au SPW MI. Les centrales locales ont quant à elles continué leur travail avec l'expertise qu'on leur reconnaît. Actuellement, elles coordonnent les opérateurs locaux, renseignent les citoyens, centralisent les demandes via le numéro vert et structurent une offre complémentaire aux réseaux classiques.

Leur ancrage supracommunal est aussi un élément précieux des centrales locales de mobilité. Elles facilitent le développement de services de mobilité multimodale et renforcent par exemple le développement des mobipôles. Certaines d'entre elles sont particulièrement bien développées et jouent aujourd'hui un vrai rôle de maillage et d'expertise entre les administrations, les communes et la population. Or, leur rôle apparaît encore parfois peu lisible.

Par exemple, aucune communication claire n'a été faite depuis le rattachement direct au SPW MI. Ainsi, il y a du travail à effectuer pour assurer leur visibilité et leur faire atteindre leur plein développement.

Monsieur le Ministre, quelles sont les missions effectives à ce jour des centrales locales de mobilité dans la Stratégie régionale de mobilité ? Quelle est votre vision sur leur avenir ? Des ajustements sont-ils à prévoir ?

Deuxièmement, pourriez-vous clarifier l'articulation entre la Direction de la planification de la mobilité et les centrales locales ? Quelle est leur place dans le SPW MI depuis qu'elles y sont directement liées ?

Troisièmement, une harmonisation des pratiques est-elle prévue pour faire des centrales locales des interlocutrices privilégiées sur l'ensemble des bassins de mobilité ?

Quatrièmement, en janvier, dans la droite ligne de ma troisième question, votre prédécesseur précisait que le nombre de centrales locales permettant de couvrir l'ensemble du territoire wallon de manière uniforme n'était pas encore atteint. Qu'en est-il aujourd'hui ? À défaut, des extensions de missions actuelles pourraient-elles être envisagées ?

Enfin, à ce jour, l'ensemble des centrales locales de mobilité disposent d'un budget réduit vu l'ensemble des missions qu'elles couvrent pour l'ensemble des communes wallonnes. Pourriez-vous préciser les moyens alloués et leur future évolution ?

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, en accord avec la vision FAST 2030, les objectifs du Gouvernement sont d'atteindre une mobilité efficiente, fluide, accessible, sécurisée, fiable, partagée, décarbonée, respectueuse de l'environnement, soutenant de la santé et inclusive. Pour ce faire, le Gouvernement mettra tout en œuvre pour développer des solutions adaptées, attractives et guidées par la demande actuelle et future.

Depuis 2020, les centrales locales de mobilité font partie d'un dispositif de gestion du transport de personnes à la demande, ce que l'on appelle le TAD. Leurs missions ont été validées par le Gouvernement en date du 16 juillet 2020 et demeurent inchangées à ce jour. Il s'agit de coordonner les offres de transport de personnes à la demande, de centraliser l'information et la diffuser vers le public, de soutenir le développement du secteur du transport de personnes à la demande. Le transport à la demande wallon doit permettre de répondre aux besoins de mobilité dans les lieux et périodes où un transport collectif de plus grande capacité ne se justifie pas. Les solutions offertes en termes de TAD sont disparates et pas connues de tous. Il est donc logique de les faire connaître, de s'assurer qu'elles répondent aux besoins tant quantitativement que qualitativement.

Je pourrais vous faire part des dispositions particulières que j'envisage de prendre lorsque j'aurai une vue globale de l'offre actuelle, demande que j'ai adressée à mon administration. Le Département de la stratégie et de la mobilité englobe notamment la Direction de la planification que vous évoquez et la

Centrale régionale de mobilité chargée de coordonner les centrales locales de mobilité. Ce département est en cours de réorganisation, et l'articulation entre les centrales locales de mobilité et la fonction centrale régionale, d'une part, et les autres directions, d'autre part, devra être clarifiée dans ce cadre.

Le territoire wallon est couvert de façon homogène par huit centrales locales de mobilité. Toutefois, une partie du territoire de la province de Liège, à l'exception de Huy-Waremme et de la Communauté germanophone, ne dispose pas de centrale locale de mobilité. Cette zone est donc couverte aujourd'hui directement par le SPW MI.

Enfin, pour répondre à votre question budgétaire, les moyens alloués chaque année à la CRM sont de l'ordre de 400 000 euros, ce qui me semble approprié au regard de ses missions.

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

M. Loïc Jacob (Les Engagés). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, d'avoir fait le point. Avec ma petite expérience locale et professionnelle au niveau du TAD, je peux dire que, en 2020 et même avant, on était très attentifs à leur mise en application. Cela venait compléter un chaînon dans l'ensemble du travail que l'on pouvait réaliser de manière peut-être un peu disparate. Aujourd'hui, vous avez rappelé et confirmé ses missions et ses objectifs.

Des demandes de vue globale et l'articulation avec le département sont en cours également. Même si les budgets vont rester cohérents avec leurs missions, je pense, comme vous l'avez dit, qu'il ne faut surtout pas abandonner ces centrales locales de mobilité. Les services de TAD sont quelque chose d'extrêmement important dans leur quotidien. Derrière, il y a les citoyens, et il faut aussi penser l'inclusivité. Essayons de renforcer leur rôle avec les moyens qui sont les nôtres. Mais surtout, visons à les accompagner. En effet, ce sont les citoyens en difficulté que nous accompagnons ainsi.

Question orale
de M. Jean-Pierre Lepine
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « le pont du RAVeL de Warquignies »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Lepine à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le pont du RAVeL de Warquignies ».

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

M. Jean-Pierre Lepine (PS). – Monsieur le Ministre, il y a quelques mois, cela devait être fin de l'année dernière, je vous ai interrogé sur le remplacement du pont RAVeL de Warquignies par une passerelle cyclopiétonne.

Vous nous indiquiez alors que le permis d'urbanisme pour le remplacement du pont avait été délivré en juin 2024. Suite à cette autorisation, l'administration allait donc débiter l'élaboration du dossier d'adjudication qui devait être finalisé pour 2025.

Où en êtes-vous dans ce dossier ? Le dossier d'adjudication a-t-il déjà été clôturé ? Si oui, quand les travaux pourraient-ils débiter ?

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 DPR prévoit l'amélioration et la création d'infrastructures sécurisées de qualité inclusive pour encourager les modes actifs. Le RAVeL fait donc bien sûr partie intégrante du réseau de mobilité active et continuera d'être soutenu, développé et entretenu. Le dossier de démolition du pont de Warquignies et la reconstruction d'une passerelle sur le RAVeL contribueront nécessairement à améliorer la mobilité dans le Borinage. Le dossier suit actuellement son cours au sein de mon administration. L'élaboration du cahier des charges est en bonne voie et devrait être finalisée dans le courant de cette année.

Toutefois, la complexité du dossier, conjuguée à la multiplicité des intervenants concernés, nécessite une coordination pointue et minutieuse, ce qui peut occasionner certains ajustements au calendrier initialement envisagé. Dans ce contexte, et sous réserve de conditions climatiques favorables, mon administration m'indique que « le lancement des travaux pourrait être envisagé au second semestre 2026 ». Vous l'aurez compris : je reste prudent sur le timing d'un projet dont l'intérêt n'est pas remis en question, mais dont la préparation technique reste délicate.

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

M. Jean-Pierre Lepine (PS). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour votre réponse et cette échelle du temps que j'ai bien enregistrée.

Cependant, vous devez savoir que ce passage est très dangereux pour nos citoyens. Les feux de circulation sont aujourd'hui désactivés. Les citoyens qui descendent en revenant de Warquignies, pour ceux qui connaissent, sont contraints de céder le passage à ceux venant de la rue de Hornu et passent par un rond-point qui est très difficile et qui occasionne de nombreux accidents.

Si le Code de la route doit être appliqué par le respect des panneaux, certains n'hésitent pas à forcer le passage d'un côté comme de l'autre de cet édifice. Une école se trouve à moins de 300 mètres de ce fameux pont. Imaginez le trafic le matin et aux heures de pointe avec les différents bus scolaires.

Je vous demanderai donc de trouver rapidement une solution. Néanmoins, vous m'avez rassuré en partie avec l'échéancier que vous m'avez aujourd'hui annoncé. Je resterai attentif à la situation, comme vous vous en doutez.

**Question orale
de Mme Caroline Cassart-Mailleux
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la nouvelle ligne de bus Express entre Huy
et Ferrières »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Cassart-Mailleux à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la nouvelle ligne de bus Express entre Huy et Ferrières ».

La parole est à Mme Cassart-Mailleux pour poser sa question.

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Monsieur le Ministre, les lignes Express permettent de relier rapidement et en toute sécurité une ville wallonne à une autre. Réparties sur l'ensemble du territoire wallon, les lignes Express ont démontré leur importance. Il est vrai que les statistiques sont parlantes. C'est un mode de transport qui fonctionne bien dans mon arrondissement.

Pour l'arrondissement de Waremme, mais plus spécifiquement pour le Condroz, il existe un manque entre Huy et Ferrières. Cette absence de liaison rapide pénalise les habitants de ces zones rurales qui dépendent fortement des voitures individuelles pour se déplacer, notamment pour se rendre au travail, aux écoles et aux services essentiels.

Par ailleurs, la mise en place de cette dorsale condruzienne – je l'appelle par ce nom – permettrait à terme de relier Arlon, Marche-en-Famenne, Liège, Huy-Waremme, Hannut et Waremme en liaison avec des lignes E20, E22, E69 et E84. De plus, elle relierait deux gares sur le territoire de Waremme, à savoir Hamoir et Huy. Je suis en train de vous faire la démonstration de toute l'importance de cette dorsale condruzienne.

Avez-vous identifié ce tronçon comme une lacune dans le maillage actuel du réseau Express ? Une étude

de faisabilité pour une ligne Express entre Huy et Ferrières est-elle envisagée par votre administration ? Pouvez-vous lui souffler l'importance de celle-ci ? Quelles mesures concrètes comptez-vous prendre pour améliorer l'accessibilité et la mobilité dans cette zone ?

Cela fait déjà un petit temps que je suis dans la maison. En son temps, lorsque l'on parlait de mode doux, j'étais une grande défenderesse des maillages. Dans les lignes Express, c'est intéressant aussi. Ma question montre les grandes villes qui peuvent être reliées, mais aussi les E20, E22 et E69. Il serait intéressant que l'on puisse avoir des maillages en mode doux, mais aussi en ligne Express.

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 connais votre attachement à la région du Condroz.

Comme indiqué dans la Déclaration de politique régionale, afin de proposer des alternatives de mobilité efficaces et crédibles, le Gouvernement s'engage à renforcer l'offre de transport en commun et sa qualité, notamment vers les pôles d'emploi. Ce renforcement s'effectuera à partir d'un réseau retravaillé, en tenant notamment compte de la demande de transport et avec un type d'offre adapté au taux de fréquentation et aux réalités de la ruralité.

Ainsi, conformément à l'article 9^{ter} du décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne, la Région, via l'Autorité organisatrice du transport, travaille à l'élaboration de la politique d'accessibilité du territoire.

Il s'agit de poser des principes directeurs pour la mobilité structurante à l'échelle régionale. Cette politique est étroitement liée à l'aménagement du territoire et donc également au principe du SDT. La politique d'accessibilité vise essentiellement à :

- couvrir l'ensemble du territoire par une offre structurante ;
- assigner un même niveau d'offre pour un même type de territoire ;
- guider l'évolution de la mobilité autour des réseaux structurants de mobilité collective et des mobipôles.

La politique d'accessibilité identifiera les besoins de liaisons structurantes entre les centralités urbaines pour l'ensemble de la Wallonie, leur gamme de niveaux de service et les mobipôles vers lesquels organiser les offres locales de mobilité. Elle permettra également d'identifier les territoires où un déséquilibre d'offre existe et de prioriser les besoins.

La structure de base de cette politique d'accessibilité, c'est l'offre ferroviaire. Le transport

public par bus, opéré par l'OTW, en est le complément à double titre :

- d'une part, en assurant une offre de rabattement et de redistribution au départ des principales gares ferroviaires ;
- d'autre part en assurant une offre supplétive au défaut d'offre ferroviaire – ce sont les lignes express.

Ainsi, c'est dans ce cadre que l'éventuel besoin de connexion structurante entre Huy et Ferrières doit être étudié. L'axe Huy-Modave-Tinlot-Ouffet-Hamoir-Ferrières-Aywaille est actuellement à l'étude, mais il est trop tôt pour se prononcer et le contexte budgétaire m'invite à être très prudent.

Il convient enfin de noter que les correspondances nécessaires pour permettre la constitution de la dorsale évoquée – entre Arlon et Waremme – sont vraisemblablement trop nombreuses pour être toutes réalisables. Des choix seront nécessaires. Ils relèvent de l'autonomie de l'OTW et seront sous le contrôle de l'AOT.

M. le Président. – La parole est à Mme Cassart-Mailleux.

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre. Si j'ai posé la question et si cette idée me vient, c'est parce que je connais bien le terrain et le Condroz. J'entends que vous allez renforcer le pôle Emploi et retravailler le type d'offres adaptées, ce qui figure dans la DPR. Franchement, toutes les conditions sont réunies pour la dorsale du Condroz, mais j'ai bien compris qu'elles étaient encore à l'étude, ce qui est normal.

En effet, on ne peut pas mettre des choses en place avant. On a trop fait cela dans le passé. On doit mettre les choses en place parce qu'elles sont étudiées, concertées et budgétairement organisées. J'en suis tout à fait consciente, mais il est de mon devoir, en tant que parlementaire du Condroz et de l'arrondissement de Waremme, d'organiser les choses et de penser à ce que mon arrondissement soit le meilleur en termes de mobilité.

En effet, 31 communes dans des zones rurales, ce n'est pas rien. Ainsi, je reviendrai vers vous, parce qu'il y a une chose que vous ne m'avez pas dite, à savoir le moment où cette lutte se terminera. Ce n'est pas un souci. Je ferai peut-être une question écrite en fin d'année afin de vous laisser le temps d'y travailler.

Question orale
de M. Olivier Maroy
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « l'ambition des 704 kilomètres de pistes
cyclables 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 « l'ambition des 704 kilomètres de pistes cyclables en Brabant wallon ».

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

M. Olivier Maroy (MR). – Monsieur le Ministre, la carte du futur réseau cyclable structurant du Brabant wallon a été élaborée par le SPW MI, en concertation avec les 27 communes brabançonnaises, la Province du Brabant wallon et plusieurs associations, et ce à l'issue d'un processus incluant une consultation publique.

Cette carte identifie les liaisons jugées prioritaires pour le développement d'un réseau cyclable sécurisé et interconnecté, destiné à renforcer les déplacements quotidiens à vélo, notamment ceux entre le domicile et le travail. On ne parle pas ici du RAVeL, qui a un côté plutôt loisirs et tourisme, mais bien de déplacements quotidiens. Ce réseau, dont l'objectif est une mise en œuvre progressive à l'horizon 2040, s'étendra sur 704 kilomètres en Brabant wallon.

La carte comporte quatre volets : la situation actuelle, le réseau souhaité à terme, les types de travaux à réaliser ainsi qu'une hiérarchisation des priorités en fonction des besoins et des potentiels. Elle doit encore être validée formellement par l'ensemble des communes avant son adoption définitive, ce qui devrait être le cas pour le mois d'octobre prochain.

Monsieur le Ministre, dans cette optique, pouvez-vous préciser quels seront les premiers tronçons à être aménagés ? Quels critères ont été retenus pour établir les priorités d'intervention à court terme ?

Comment la Région va-t-elle accompagner les communes, notamment en matière de financement et de soutien technique, pour garantir une mise en œuvre progressive et équitable du réseau ? Est-il prévu de mettre en place un suivi régulier de l'avancement du projet accessible au public afin de permettre aux citoyens de suivre l'évolution du réseau ?

Enfin, quid du budget global ? C'est à longue échéance – 2040 –, mais j'imagine qu'il y a quand même une évaluation globale de ce projet ambitieux.

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 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 pour piétons, des bancs, et cetera, en concertation avec les acteurs locaux et en consultant les usagers ou leurs représentants.

La définition d'un réseau cyclable structurant wallon est nécessaire. Celui-ci doit refléter la vision souhaitée à l'horizon 2040 des liaisons cyclables entre pôles, et répondre aux besoins des personnes se déplaçant à vélo, aujourd'hui et demain, en vue de développer la pratique cyclable.

L'étude du réseau vélos structurant sur le territoire du Brabant Wallon, lancée par mon prédécesseur, est en voie de finalisation, puisque les retours d'avis officiels des communes sur le projet de réseau étaient attendus pour le 30 juin 2025. S'en suivront, cet été, les dernières adaptations selon les retours des communes avant, j'imagine, son adoption définitive.

Ce précieux exercice planologique a permis de définir des tracés précis des liaisons cyclables souhaitées, qu'elles soient sur voiries régionales ou communales, pour relier les centralités, les pôles d'activités, d'équipements ou les lieux d'intermodalité au niveau supralocal.

L'étude a permis également d'identifier le type d'interventions à réaliser, tel que des aménagements cyclables ou des mesures de circulation visant à limiter sensiblement le trafic automobile et les vitesses de circulation.

Elle a également permis de prioriser les interventions pour répondre à des questions fondamentales : par quoi commence-t-on ? Comment intégrer ces interventions dans la programmation budgétaire de chacun ?

Pour ce qui concerne la programmation budgétaire régionale – c'est là que les Romains s'empoignèrent –, les interventions prioritaires devront faire l'objet d'un arbitrage dans le processus de priorisation des besoins du SPW MI dans le cadre de l'établissement du prochain plan d'investissements régional qui succédera à l'actuel PIMPT.

L'étude réalisée en Brabant Wallon planifie un futur désirable, lequel servira à établir, à l'échelle wallonne, les priorités d'investissements à l'échelle de l'ensemble du territoire régional.

En l'état, il ne m'est pas possible de vous donner les premiers tronçons qui seront aménagés. Dans ce contexte, vous comprendrez qu'il y a des éléments qui me semblent indispensables en la matière.

Dans l'étude brabançonne, les critères qui ont été utilisés pour établir le schéma cyclable et ses priorités sont au nombre de cinq :

- la faisabilité et l'attractivité ;
- le flux des déplacements ;
- la maturité de l'intervention ;
- les chaînons manquants ;
- le désenclavement.

En ce qui concerne l'accompagnement des communes, une partie d'entre elles ayant l'enjeu en main, elles pourront bénéficier des conseils de l'administration, du SPW MI, et d'une possibilité de financement régional ultra-simplifié via le nouveau mécanisme de financement FERI – Fonds extraordinaire régional d'investissement.

Enfin, il est prévu qu'un suivi de la mise en œuvre du réseau cyclable structurant soit effectué, notamment dans le cadre du futur plan de mobilité durable du Brabant wallon requis par l'Europe. Il rassemblera les mêmes acteurs pour une vision cette fois-ci multimodale.

Une participation citoyenne est également prévue dans le cadre de ce futur plan, selon les recommandations européennes afférentes.

J'aurais préféré que l'on ait d'abord la vision multimodale, puis les grands axes. Il se fait que ce dossier dont j'ai hérité fait en sorte que l'on a d'abord des schémas et que l'on doit seulement construire maintenant la vision multimodale. Or, autant on a besoin d'investir dans les infrastructures vélos et de savoir où l'on va et d'où l'on part, autant cela doit se faire en interaction avec les autres modes de déplacement.

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

M. Olivier Maroy (MR). – La bouteille est à moitié pleine et à moitié remplie. Je vais me réjouir du fait que le plan est sur le point d'aboutir. Il y aurait intérêt à essayer d'intégrer cela dans l'intermodalité, parce que l'on ne va pas aller en vélo depuis l'est du Brabant wallon jusqu'à Bruxelles.

Si l'on prend son vélo, c'est pour se rendre à la gare. Le vélo électrique offre de nouvelles possibilités. Il faut intégrer cette dimension-là.

Je me réjouis que ce mode doux puisse être développé parce qu'il y a une demande. On pourrait, de cette manière, éviter bien des déplacements avec des véhicules. Je reviendrai sur le sujet pour suivre la mise en pratique puisque, pour l'instant, ce n'est qu'un « plan-plan rantanplan ».

**Question orale
de M. Stéphane Hazée
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « les subventions aux acteurs associatifs en
matière de mobilité »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Hazée à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les subventions aux acteurs associatifs en matière de mobilité ».

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Monsieur le Ministre, le 27 mai, vous m'indiquiez en commission que les subventions accordées aux opérateurs actifs en matière de mobilité durable avaient été payées à condition que les pièces aient été fournies. Vous évoquiez un retard pour certaines associations concernant l'engagement 2025. Dans le cadre de la discussion budgétaire en commission, il y a quatre semaines, vous avez réitéré ces informations. Je viens dès lors aux nouvelles.

Pouvez-vous confirmer que la dernière tranche 2024 des subventions a bien été liquidée aux associations qui ont fourni au SPW l'ensemble des pièces ? Dans quel délai les arrêtés de subvention pour 2025 seront-ils présentés au Gouvernement ? Dans quel délai seront-ils notifiés ?

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 vous remercie pour votre question que je juge importante au regard des enjeux et du vécu de ces associations.

Un travail d'optimisation, à tout le moins, et d'harmonisation des mécanismes de subventionnement est en cours, comme le prévoit la Déclaration de politique régionale, afin de préparer l'avenir et de pérenniser certaines actions qui contribuent favorablement au transfert modal sous la forme d'un subventionnement quinquennal.

Une réunion s'est tenue le 3 juin avec mes équipes en présence de cinq associations – représentant 12 bénéficiaires au total – et de l'administration pour faire le point sur les liquidations de subventions en 2024, les subventions 2025, ainsi que les perspectives pour 2026 et les cinq années suivantes.

L'état d'avancement des différentes liquidations de 2024 leur a été présenté par l'administration. Les premières tranches étaient liquidées et la deuxième

tranche était exécutée, excepté pour deux associations qui avaient rentré leur déclaration de créances fin mai. Celles-là étaient au stade de la liquidation auprès du SPW Finances.

En ce qui concerne les dernières tranches, elles sont établies après une vérification approfondie des pièces justificatives finales couvrant l'ensemble des dépenses produites sur la base de comptes approuvés par les instances des ASBL. Il a été précisé lors de cette réunion que les dossiers de six associations étaient encore en cours de vérification et que les autres n'avaient pas encore communiqué leurs documents finaux. Reconnaissons que tout cela est bien lourd.

Pour 2025, j'ai souhaité reconduire les subventions en faveur de la mobilité et de la sécurité routière afin d'assurer la continuité des actions et de garantir les emplois au sein des associations et fédérations concernées. Sur 18 subventions en faveur d'associations pour mener des actions en matière de mobilité, j'en ai approuvé quatre. Six sont actuellement soumises à l'avis du ministre du Budget, quatre sont encore à l'analyse par mes services, trois sont en attente d'un avis de l'inspecteur des finances et liées aux analyses des aides d'État. Un seul dossier nécessitait le passage au Gouvernement wallon, ce qui a été fait le 3 juillet dernier.

Vous le savez, Monsieur Hazée, le choix du nouveau Gouvernement est de tourner le dos à ce mécanisme extrêmement laborieux de renouvellement annuel des subventions qui génère un travail administratif lourd et franchement inefficace pour la collectivité, et ce, tant à l'égard du travail administratif des agents que du travail interne aux associations et des moyens qu'elles doivent y consacrer.

Dès l'année prochaine, nous opérerons une simplification administrative radicale : un seul arrêté pour cinq ans, un seul comité d'accompagnement – même s'il y a plusieurs départements subventionnants –, un seul rapport annuel d'activités, des dates fixes pour le paiement des subsides et l'application de la charte associative, avec des objectifs de résultats clairs, mais une plus grande liberté d'action des associations.

C'est la politique que j'entends mener avec mes collègues du Gouvernement en matière de simplification administrative pour les associations partenaires de la Région wallonne.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Je remercie M. le Ministre pour l'état des lieux qu'il a pu poser. Comme il l'a lui-même suggéré, il y a des enjeux budgétaires, mais il y a également des enjeux de trésorerie, avec des conséquences en matière d'emploi. Même lorsque la subvention est attendue, voire engagée, cela veut dire qu'il faut encore avancer les fonds, ce qui peut parfois donner lieu à des préavis à

titre conservatoire et donc au départ de personnes dans une insécurité extrêmement grande. Il y a une importance et une urgence certaines en la matière.

J'imagine que les associations ont été, chacune, informées de leur situation, en particulier celles qui doivent encore donner des documents administratifs. Ces documents, parfois, ne sont pas donnés en lien avec une responsabilité d'administration, quand un ping-pong est prévu par la procédure. Il faut pouvoir rappeler cet aspect.

Pour ce qui concerne le fond, les principes d'harmonisation, d'optimisation ou de vision pluriannuelle sont tout à fait attractifs. Le problème est – nous en reparlerons certainement demain lors de la discussion budgétaire – que tout cela se fait dans un contexte de réduction budgétaire. La plus grande simplification et la plus radicale, c'est celle qui consiste à mettre certains subsides à zéro. À cet égard, nous restons extrêmement craintifs par rapport au contexte dans lequel le Gouvernement opère sa réforme.

**Question orale
de M. Stéphane Hazée
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la pénurie de conducteurs et conductrices
de bus et le recrutement de femmes pour ce
métier »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Hazée à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la pénurie de conducteurs et conductrices de bus et le recrutement de femmes pour ce métier ».

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Monsieur le Ministre, d'après le FOREm, les 374 entreprises de transport que compte la Belgique emploient plus de 13 450 chauffeurs actifs, dont 11 % sont des femmes.

Le métier est en pénurie depuis près de huit ans. Actuellement, les entreprises du secteur recherchent 950 nouveaux conducteurs et conductrices de bus.

À l'occasion d'une question d'un collègue en octobre dernier, pour faire face à la pénurie que connaît également l'OTW, vous évoquiez des actions de recrutement sur les ondes radio, mais aussi dans des salons de l'emploi, ce qui avait permis de remplir deux tiers des postes à pourvoir pour 2024, selon les informations que vous aviez communiquées.

Dans une interview récente au journal *Le Soir*, la présidente canadienne de l'Union internationale des transports publics, qui était en congrès à Hambourg il y a quelques semaines, déclarait : « Quand je suis arrivée à Ottawa, il y avait seulement 12 % de femmes chauffeurs », un pourcentage assez proche de notre pays aujourd'hui. Elle poursuit : « Pour augmenter cela, on a fait des campagnes de recrutement en disant clairement que l'on voulait des femmes ». Elle soulignait par ailleurs : « Pour les femmes ou les minorités visibles, le personnel doit ressembler aux personnes qui prennent le transport public ».

À Bruxelles, la STIB, avec plus de 10 000 employés, compte seulement 10,9 % de femmes. C'est le même constat. Pour augmenter cette proportion, la société bruxelloise a récemment lancé une campagne de communication pour recruter davantage de femmes.

Concrètement, quelle est votre analyse ou quel est votre état des lieux aujourd'hui quant à la situation de pénurie de conducteurs et conductrices de bus en Wallonie ? Des actions sont-elles à nouveau programmées ?

Des actions ont-elles été menées plus spécifiquement vers les femmes pour rencontrer cette pénurie, en augmentant leur part dans le recrutement ?

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, 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 la charge de veiller à la bonne exécution du contrat de service public. Pour répondre à vos questions, j'ai sollicité l'OTW, qui m'apporte différents éléments de réponse concernant le recrutement des femmes.

Afin de faire face aux besoins de conducteurs et conductrices, me dit l'OTW, le TEC déploie plusieurs actions telles que des campagnes de promotion du métier et la participation active à divers salons de l'emploi, notamment Talentum à Namur, Liège et la Cité des métiers de Namur, divers *jobdays* organisés en collaboration avec le FOREm et d'autres événements similaires encore. Le TEC collabore également étroitement avec le FOREm pour promouvoir le métier de conducteur auprès des demandeurs d'emploi.

Dans le but d'améliorer l'image du métier et de le rendre plus attractif, notamment auprès des femmes, le TEC veille à féminiser l'ensemble des campagnes de promotion du métier. Cela se traduit, d'une part, par la mise en avant de conductrices sur les supports visuels, flyers, affiches, et cetera et, d'autre part, par la diffusion de capsules vidéo dans lesquelles des conductrices

témoignent de leur expérience. Ces vidéos sont notamment disponibles sur le site letec.be.

Le TEC constate un impact positif de ces mesures. En effet, à ce jour, m'indique l'OTW, le pourcentage de conductrices est de 10,45 % pour, à titre de comparaison, 8,9 % en 2021 et 7,7 % en 2016. Il y a une progression, mais reconnaissons que cette progression reste timide. Aussi, j'entends accentuer les efforts qui seront réalisés. Ce n'est pas à moi de le réaliser, mais le Gouvernement, dans son lien avec l'OTW – c'est-à-dire dans le contrat de service public –, peut en faire un objectif. Telle est bien mon intention.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Je remercie le ministre pour les éléments qu'il a partagés. Il y a un défi de société : recruter des conducteurs et conductrices de bus. Il y a une opportunité, puisqu'il y a aujourd'hui une présence très faible des femmes dans les rangs de cette profession. Sans exclure personne, l'intérêt est d'augmenter les efforts pour aller au maximum dans la rencontre des emplois qui sont à pourvoir.

Pour le reste, le ministre a rappelé le préambule qu'il aime prononcer lorsqu'il nous répond sur ce sujet, mais nonobstant l'autonomie de l'OTW, c'est bien le Gouvernement que nous pouvons interroger et non l'OTW. Nous continuerons donc à passer par le ministre lorsque nous aurons des questions à poser au sujet de l'évolution de cet organisme.

Question orale
de M. Bruno Lefèbvre
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la saga autour de la désignation des
administrateurs de l'intercommunale IDEA »

Question orale
de M. Jean-Pierre Lepine
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « l'impossibilité de désigner les
administrateurs au sein de l'intercommunale
IDEA »

Question orale
de M. Guillaume Soupart
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la zizanie dans les intercommunales de
Mons-Borinage »

Question orale
de M. Loris Resinelli
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « le renouvellement des administrateurs au
sein des intercommunales hennuyères »

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 « la saga autour de la désignation des administrateurs de l'intercommunale IDEA » ;
- M. Lepine, sur « l'impossibilité de désigner les administrateurs au sein de l'intercommunale IDEA » ;
- M. Soupart, sur « la zizanie dans les intercommunales de Mons-Borinage » ;
- M. Resinelli, sur « le renouvellement des administrateurs au sein des intercommunales hennuyères ».

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, la saga autour de la désignation des administrateurs au sein de certaines intercommunales hennuyères n'en finit décidément pas.

Dernier épisode : le courrier que vous avez transmis quelques instants avant l'assemblée générale d'IDEA du 25 juin demandant aux élus présents à l'assemblée

générale de ne pas respecter le mandat donné par les communes, mandat pourtant délibéré en conseil communal, faut-il le rappeler.

Ce courrier a mis les élus dans une position impossible. Soit ils respectaient ce que leur demandait le ministre, soit ils se mettaient en défaut par rapport au mandat que leur avait donné leur conseil communal.

Qu'en est-il de cette situation tout à fait particulière ? Pourquoi cette prise de position si tardive et difficilement compréhensible ?

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

M. Jean-Pierre Lepine (PS). – Monsieur le Ministre, je vous ai déjà interrogé sur le sujet – c'était prémonitoire – voici plus d'un mois.

La dernière assemblée générale réunie au sein de l'intercommunale IDEA a eu son lot de rebondissements. Je risque d'être redondant, mais suite à un courrier de votre part reçu une trentaine de minutes avant le début de la réunion, les représentants des communes ont été mis dans une situation peu orthodoxe : soit respecter le mandat confié par leur conseil communal, soit respecter votre injonction.

Votre décision se fonde sur une analyse erronée, nous semble-t-il, de deux articles du CDLD. L'article L1523-15 du CDLD prévoit que l'assemblée générale – et non pas les conseils provinciaux – nomme les membres du conseil d'administration. La procédure prévue à l'article L2212-26 du CDLD ne trouve pas à s'appliquer puisque la compétence de nommer n'appartient pas aux conseils provinciaux, mais à l'assemblée générale.

À notre sens, la modification apportée par le décret du 28 mars 2024 à l'article L2212-26 du CDLD ne change rien à notre analyse.

En outre, les statuts d'IDEA prévoient que le CA est renouvelé sans restriction – j'insiste bien – lors de la séance qui suit l'AG postérieure au renouvellement des conseils communaux et provinciaux, et que ce CA comprend 20 membres, dont deux indépendants et un provincial.

Confirmez-vous l'analyse faite par votre soin ? Votre analyse est-elle conforme à celle rendue par votre administration ? N'est-il pas temps de siffler la fin de la récréation et de permettre à IDEA de fonctionner à nouveau normalement ?

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

M. Guillaume Soupart (MR). – Monsieur le Ministre, c'est la zizanie au sein des intercommunales du Cœur du Hainaut, mais pas seulement à l'IDEA.

D'abord il y a eu un souci au niveau de l'IDEA où un administrateur non renouvelé par le conseil provincial a pris part au vote.

Le lendemain, il y a eu un souci au sein de l'Hygea, où un administrateur qui était présent a été exclu au moment du vote pour la présidence. On l'a ensuite réintégré quand le directeur général s'est rendu compte qu'il avait commis une erreur.

Ensuite, au sein de l'intercommunale Gabrielle Passelecq, aucun vice-président n'a été désigné alors que les statuts et la législation wallonne le prévoient.

Il y a eu également un vote indirect pour les représentants au sein de l'hôpital du groupe hospitalier Helora où deux représentants doivent être nommés, mais ce sont deux représentants socialistes qui ont été nommés, alors qu'en réalité, il fallait rendre un mandat au PS et un au MR selon la clé D'Hondt.

Il y a également eu un problème au niveau du Logipôle, où le conseil d'administration a été reporté puisque certains administrateurs du secteur privé n'étaient visiblement pas là. Votre administration avait remis différents avis pour éclairer les différentes structures sur les procédures légales à suivre. Depuis, vous avez été saisi de différents recours.

Monsieur le Ministre, pouvez-vous nous communiquer des éléments concernant la prise en otage de ces institutions par un parti qui a visiblement oublié les résultats des dernières élections ?

Dans quel délai envisagez-vous de répondre aux différents recours afin d'offrir des lignes claires à ces intercommunales qui doivent poursuivre le travail afin de redynamiser notre Région ?

Ces expériences ont révélé certaines complications dans ces intercommunales. Envisagez-vous des modifications ou adaptations afin d'éviter ces problèmes à l'avenir ?

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

M. Loris Resinelli (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, mes collègues ont déjà exprimé beaucoup de choses par rapport à cette aventure qui s'est produite, il y a quelques semaines maintenant, au sein de l'intercommunale IDEA.

Cette intercommunale est non seulement une intercommunale très importante pour Mons-Borinage, mais aussi pour la région du Centre, puisqu'elle couvre l'ensemble du territoire du Cœur du Hainaut et occupe des fonctions primordiales pour le développement économique de ce territoire qui en a bien besoin.

Le renouvellement du conseil d'administration de cette intercommunale a été quelque peu compliqué, et

n'est d'ailleurs pas terminé puisqu'il n'y a pas de président élu correctement. Vous avez d'ailleurs envoyé un courrier à cette intercommunale les invitant à la prudence avant de renouveler ce fameux conseil d'administration.

Visiblement, la prudence n'a pas été totalement de mise puisque le résultat aujourd'hui est ce blocage qui freine et bloque d'autres intercommunales, notamment Hygea.

Monsieur le Ministre, pourriez-vous nous indiquer quels éléments de droit vous ont amené à adresser ce courrier ? Avez-vous pris contact avec IDEA sur ce point ? Quid de l'avenir ?

Une concertation est-elle prévue afin que le processus de renouvellement des instances puisse se réaliser le plus rapidement possible, pour que cette intercommunale, essentielle au développement économique du Cœur de Hainaut, puisse fonctionner normalement ?

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 veux rappeler qu'il existe, en Wallonie, 80 intercommunales. Dans la plupart des intercommunales, même s'il y a eu des changements politiques, les choses se sont passées de façon sereine et claire. Les endroits où il peut y avoir un peu plus de tensions sont relativement circonscrits. Ce sont cinq ou six intercommunales dans lesquelles l'installation n'est aujourd'hui pas complète. Ce que j'entends par « l'installation n'est pas complète », c'est que le président et le vice-président n'ont pas été installés, ce qui n'empêche pas les organes de fonctionner. Je ne peux qu'en appeler, en tant que ministre des Pouvoirs locaux, à ce que la règle ou, en tout cas, la bonne composition puisse s'opérer en tenant compte du résultat des élections, mais également dans le sens du service à l'ensemble des communes affiliées aux intercommunales.

Cela étant, j'ai en effet été saisi de plusieurs réclamations et recours concernant l'intercommunale IDEA. Sur la base de ces recours, je suis amené à « mettre fin à la zizanie » ou à siffler la fin de la récréation, puisque aujourd'hui même, j'ai signé un arrêté annulant partiellement les décisions de l'assemblée générale de l'IDEA du 25 juin 2025 en ce qui concerne la désignation de deux administrateurs indépendants. Je m'en explique. Cette désignation, en vertu des statuts de l'intercommunale, nécessite une double majorité : trois quarts du conseil d'administration et trois quarts de l'assemblée générale. Or, la décision prise de présentation des candidats dits indépendants au conseil d'administration de l'IDEA s'est faite le 21 mai 2025.

Or, conformément à la circulaire adoptée par mon prédécesseur voici plus d'un an, les intercommunales et leur conseil d'administration étaient invités, en période d'affaires courantes, à faire preuve de prudence et à ne pas engager leur intercommunale au-delà de la période qui est circonscrite par la période de transition, laquelle commence le jour des élections communales et se termine au moment du renouvellement des conseils d'administration d'intercommunale.

J'ai déjà eu l'occasion, dans le cadre d'une autre intercommunale – Ceneo, pour la citer – d'annuler des décisions qui avaient été prises et visant à désigner, sur base de l'ancienne composition, de nouveaux administrateurs. Vous le savez, non seulement la circulaire de Christophe Collignon indique clairement les choses en termes d'affaires courantes, mais elle procède également d'un bon sens démocratique, puisqu'il ne revient évidemment pas aux élus issus des élections de 2018 de désigner quelles personnes siégeront entre 2025 et 2030 dans une autre instance de type paracommunal.

Dès lors, partant du constat que la proposition avait été faite par un conseil d'administration sortant en affaires courantes, je considère qu'il s'agit là d'une décision outrepassant leurs compétences *ratione temporis*, raison pour laquelle j'ai annulé la désignation des deux administrateurs dits indépendants au conseil d'administration de l'IDEA. Il revient maintenant aux instances de poursuivre leur installation.

Il y avait également une question de M. Lepine concernant la désignation du représentant de la Province. Comme je l'avais explicité suite à un courrier que j'ai effectivement adressé quelques jours avant les élections en réponse à une sollicitation qui m'avait été adressée, j'ai bien expliqué que la désignation des représentants de la Province devait être faite de façon nominative par le conseil provincial.

Le débat est donc à ce niveau-là. Il n'y a pas de nom. Le conseil provincial n'a pas présenté de nom pour représenter la Province au conseil d'administration de l'IDEA. Il ne pouvait donc pas y avoir de désignation par l'assemblée générale d'une personne qui n'est pas nominativement proposée, selon la réglementation introduite en mars 2024 – une modification récente. J'ai donc appliqué un double principe : d'une part, le principe de la loi spéciale qui s'impose à la loi générale – et ici on parle bien des désignations par la province de candidats dans des instances où cette personne est chargée de représenter la province –, et d'autre part, un autre principe de droit, qui est que la règle la plus récente s'impose à la règle la plus ancienne.

Ces deux éléments m'amènent à considérer que s'il n'y a pas de nom proposé par le conseil provincial, il ne peut pas y avoir de désignation, de soumission ou de présentation à l'assemblée générale pour validation du

représentant des administrateurs. J'invite donc le conseil provincial à prendre attitude dans ce dossier.

Voilà, Messieurs les Députés, ce que je puis dire concernant cette intercommunale IDEA, et j'en appelle évidemment à l'apaisement pour le bien commun.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour ces éléments. J'en appelle effectivement aussi à l'apaisement et à ce que chacun garde son sang-froid. Ceci dit, vous reconnaîtrez tout de même que, sept mois après l'installation des structures provinciales, ne pas désigner qui que ce soit dans aucune structure par calcul politique, c'est tout à fait moyen aussi.

On y reviendra probablement aussi à d'autres moments. On est tous conscients qu'il y a des accords MR-Engagés un peu partout, mais là on fait aussi du blocage dans toute une série de structures.

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

M. Jean-Pierre Lepine (PS). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour votre réponse. Vous me surprenez : cela fait deux fois que vous agissez dans l'urgence, la première fois avec cette fameuse note qui tombe une demi-heure avant l'AG. Cela ne vous ressemble pas, et c'est à la fois surprenant que vous ayez répondu directement à M. le Président du MR puisque je pense que ce courrier était clairement orienté.

Dans cet avis, plusieurs éléments contreviennent au CDLD et au statut des intercommunales. Monsieur le Ministre, je pense que vous manquez d'objectivité dans ces dossiers. Vous avez dit que vous avez pris un arrêté pas plus tard que ce matin, alors qu'un tas de questions tombent en commission. C'est votre droit, mais sincèrement, Monsieur le Ministre, j'en appelle à ce que cesse cette tentative de coup de force – c'est ainsi que j'appelle cela.

Avec ces manœuvres visant à détourner les dispositions légales, il convient de laisser place à une stricte impartialité. J'ose espérer que les discussions reprendront pour ne pas mettre à mal le développement économique de toute une région. Aujourd'hui, des employés et des ouvriers sont inquiets parce que l'on parle même de geler leur salaire si l'on n'arrivait pas à se mettre d'accord et de constituer valablement et juridiquement un conseil d'administration et désigner en son sein son président. Il est grand temps de sonner la fin de la récréation, comme vous l'avez dit vous-même. J'en appelle au bon sens de chacun.

Il y a quelques jours, M. le Bourgmestre de Mons a tendu la main et a dit qu'il était temps de se mettre autour d'une table et de discuter entre hommes, parce qu'il y va de toute une région qui peut être mise à mal demain. On parlait de l'IDEA et je m'y limiterai.

M. Soupart a fait un peu le tour des intercommunales borino-montoises. Ce que je regrette également parce qu'aujourd'hui, là aussi, il y a du travail à faire et il y a à se donner la main pour que l'on avance tous ensemble.

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

M. Guillaume Soupart (MR). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, d'avoir surtout rappelé la loi. Au final, c'est votre rôle. Visiblement, tout le monde n'interprète pas de la même manière les dispositions comme vous le faites. Pourtant, c'est aussi votre administration qui vous conseille à ce sujet.

J'espère aussi que l'on pourra avancer pour que toutes ces structures puissent continuer de travailler. Je pense sincèrement qu'il faut aussi voir les dispositions légales telles qu'elles ont été rédigées. En plus, il y a des circulaires qui émanent de votre prédécesseur qui ont permis cette interprétation des différentes dispositions. J'espère que les instances pourront être renouvelées et que le travail pourra continuer.

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

M. Loris Resinelli (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, la première chose que je retiens de votre réponse, c'est l'appel à l'apaisement et à ce que cette intercommunale reprenne son sens premier qui est le service aux communes qui la composent.

Il est plus qu'urgent que les gens se parlent et qu'il y ait de la raison autour de la table. Je vous remercie d'avoir pris cet arrêté ce matin, parce que vous mettez de la clarté dans le jeu puisque vous donnez, avec énormément de bon sens, les résultats de l'analyse juridique des éléments qui ont été portés en recours contre vous. Ce n'est que du bon sens.

Quand on est dans une période d'affaires courantes, on ne prend pas de décisions qui engagent l'intercommunale outre son renouvellement. Je pense très fort comme vous : il est grand temps que les administrateurs se reparlent et se mettent autour de la table et prennent des décisions. Il est temps que le conseil d'administration se réunisse le plus vite possible pour désigner dès que possible un président, un vice-président et un Bureau, et que cette intercommunale, après ces attermolements, se remette au travail pour les Montois, pour les Borains et pour les habitants du Centre.

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

Question orale
de M. Vincent Crampont
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « le refus de la Commune d'Engis de
désigner ses administrateurs dans certaines
intercommunales »

Question orale
de M. Maxime Daye
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la place des élus non apparentés dans les
structures publiques »

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 désignation des représentants
communaux dans les intercommunales »

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 refus de la Commune d'Engis de désigner ses administrateurs dans certaines intercommunales » ;
- M. Daye, sur « la place des élus non apparentés dans les structures publiques » ;
- M. Bastin, sur « la désignation des représentants communaux dans les intercommunales ».

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

M. Vincent Crampont (PS). – Monsieur le Ministre, il semble que la Commune d'Engis rechigne à désigner ses administrateurs au sein de certaines intercommunales, notamment Crédialys, la MCL, l' AIS et l' IILE. La cause de ces refus est à trouver dans la motion adoptée par le Conseil communal d'Engis, demandant à pouvoir désigner des administrateurs non apparentés. Ainsi, un des considérants de cette motion indique que la Commune d'Engis est associée et active dans plusieurs intercommunales ou associations dans lesquelles elle a intérêt à être représentée par les élus communaux non apparentés issus de la majorité qui détient le pouvoir au sein du conseil communal et du collège communal.

La Commune refuse donc de désigner ses administrateurs, entravant le bon fonctionnement des intercommunales concernées.

Monsieur le Ministre, êtes-vous informé de cette problématique ? Comment votre administration analyse-t-elle cette situation ?

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

M. Maxime Daye (MR). – Monsieur le Ministre, en octobre dernier, les élections communales ont permis de définir le nouveau visage des différentes communes wallonnes. À l'heure où les assemblées générales de nombreuses structures publiques sont renouvelées, les résultats de ces élections communales ont encore un impact puisqu'ils décident du nombre de sièges octroyés à chacun des partis. C'est une démarche habituelle qui révèle encore malheureusement quelques failles.

Les élus n'étant pas apparentés à un parti politique se retrouvent en effet floués par la répartition des sièges. Ils ne peuvent que très rarement siéger dans les organes d'administration des structures publiques, alors que leur résultat électoral voudrait le contraire.

En Wallonie picarde, les élus non apparentés se sont réunis en ASBL pour tenter de bénéficier d'un peu plus de considération. Ce n'est cependant pas le cas partout. À titre d'exemple, j'ai siégé à l'assemblée générale de l'Union des Villes et Communes de Wallonie. Le bourgmestre de Ramillies aurait également voulu siéger dans l'organe d'administration de cette union, mais ne le peut en raison de son non-apparement.

En tant que ministre des Pouvoirs locaux, pouvez-vous nous dire combien d'élus non apparentés sont recensés en Wallonie ? Que comptez-vous mettre en place pour assurer une juste place aux élus non apparentés ? Outre la possibilité de se rassembler en ASBL – comme c'est le cas en Wallonie picarde –, quelles solutions s'offrent aux élus non apparentés désireux de siéger dans des organes de structures publiques ?

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, les conseils communaux installés en décembre dernier sont actuellement invités à désigner leurs représentants au sein des différentes structures, notamment les intercommunales. Si ce processus se déroule majoritairement sans souci, certaines situations peuvent s'avérer plus complexes.

Ainsi, comme mes collègues l'ont évoqué, le Conseil communal d'Engis a adopté une motion demandant à pouvoir désigner des administrateurs non apparentés au sein des intercommunales. Elle refuse, de ce fait, de désigner ses représentants.

Il est intéressant de constater qu'en Communauté germanophone, ils ont, à l'opposé géographique de la Wallonie picarde évoquée précédemment, depuis 2018,

un apparement générique se structurant autour du vocable IDG – Interessen der Gemeinde – que l'on pourrait traduire par « intérêts communaux », qui leur permet d'être représentés – en tout cas d'avoir une structure les regroupant au sein des neuf communes.

Monsieur le Ministre, avez-vous pu prendre connaissance de la motion de la Commune d'Engis ? Comment analysez-vous cette situation ? Votre administration a-t-elle pris ou va-t-elle prendre contact avec les autorités communales par rapport à cette situation pour permettre aux structures supracommunales de fonctionner dans un délai raisonnable ?

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, la diversité démocratique et politique a conduit le législateur à mettre en place, dès le décret du 5 décembre 1996 relatif aux intercommunales wallonnes, le système de l'apparement, puis celui du regroupement. Ces deux mécanismes permettent de garantir une représentation proportionnelle de l'ensemble des associés dans les organes de gestion. Ces règles décrétales sont d'ailleurs aujourd'hui intégrées dans le Code de la démocratie locale et de la décentralisation.

Le système d'apparement permet aux mandataires élus sur des listes dont les dénominations ne correspondent pas nécessairement à celles des partis politiques de se rattacher à ces derniers. Ce dispositif facilite ainsi l'application de la méthode de calcul proportionnelle dite clé D'Hondt reprise aux articles 167 et 168 du Code électoral, que chacune et chacun d'entre vous devrait bien connaître.

À côté de ce mécanisme, il existe une seconde possibilité légale pour les élus locaux de ne pas se rattacher à un parti politique. Il s'agit du regroupement. Celui-ci offre la possibilité aux mandataires qui ne souhaitent pas s'apparementer aux partis politiques nationaux de se regrouper sous un nom qu'ils conviennent ou définissent eux-mêmes. C'est notamment cette formule que des élus communaux ont choisie en Wallonie picarde, Monsieur le Président de séance, comme vous le soulignez, Monsieur Daye également, et ce n'est pas le seul exemple en Wallonie. Je comprends Mme Cassart-Mailleux, ce regroupement suppose toutefois une volonté partagée et exclut de regrouper indistinctement tous les non-apparementés sous une même appellation. Il faut au minimum une volonté commune pour réaliser un regroupement, ne fût-ce que pour proposer ensuite un candidat administrateur représentant ce regroupement.

J'ai effectivement été sollicité pour répondre aux questions particulières à la Commune d'Engis par son

collège communal, qui regrette qu'un groupe politique, pourtant majoritaire au sein d'un conseil communal, ne soit pas représenté au sein des intercommunales. Toutefois, je dois rappeler que, par définition, une intercommunale est une association de communes. Il faut réaliser cette logique fédérative. C'est ce que prévoit le mécanisme de l'appareillement, mais aussi celui du regroupement, qui permet d'échapper à la logique de partis politiques nationaux ou régionaux.

Je n'aborderai pas ici le cas des sociétés de logement auxquelles la Commune d'Engis est associée, parce qu'elles ne relèvent pas de mes compétences, mais bien de ma collègue, Mme Neven.

En ce qui concerne l'intercommunale IILE – l'Intercommunale d'incendie de Liège et environs –, je peux relever que le conseil d'administration a intégralement été désigné par l'assemblée générale le 16 juin dernier. Il n'y a aucune entrave au bon fonctionnement de cette intercommunale. D'ailleurs, une conseillère communale de l'opposition, apparentée PS en l'occurrence, a été désignée comme administratrice au sein de cette intercommunale, et elle provient du Conseil communal d'Engis.

Je souhaite également revenir sur les règles applicables à la mise en place des organes des intercommunales. On l'a évoqué lors de la précédente question, chaque associé est tenu de désigner, pour composer l'assemblée générale : cinq délégués dont au moins trois appartiennent à la majorité. Le mécanisme légal assure à chaque majorité communale la majorité des représentants à l'assemblée générale. Cela garantit cette représentation, mais à l'échelle de l'organe que constitue l'assemblée générale. Ensuite, il appartient à l'assemblée générale de désigner les membres de son conseil d'administration. À ce stade, les administrateurs ne doivent pas, au contraire des délégués communaux à l'assemblée générale, être considérés comme représentant l'associé dont ils tirent leurs mandats, mais bien comme des membres de l'organe d'administration d'une structure supralocale. En cela, je dois le rappeler, les administrateurs au sein d'une intercommunale doivent représenter et défendre l'intérêt général de l'ensemble des associés communaux et autres, et non de l'entité communale dont ils sont les élus.

Je rappelle enfin qu'il n'existe pas, en application du Code de la démocratie locale et de la décentralisation, de droit, pour chaque associé, de prétendre à un mandat d'administrateur. La composition peut toutefois être modélisée par les statuts, mais le nombre d'administrateurs, le mode de répartition politique – la clé D'Hondt – des mandats sont fixés par le code. Les dispositions statutaires ne peuvent pas être contraires à celui-ci. Elles ne peuvent s'appliquer que subsidiairement.

Une fois les calculs de répartition réalisés pour composer un organe d'administration, le nom des

administrateurs pressentis pour occuper les sièges est communiqué par les formations politiques auxquelles les mandataires sont apparentés au terme d'accords internes à chaque formation politique. Le même mécanisme trouve à s'appliquer pour ce qui concerne les regroupements. C'est pour cela que, quand je parlais de regroupements et d'un minimum de volonté commune, il faut au minimum une organisation. Cela peut être sous forme d'ASBL, mais cela peut être aussi sous forme d'association de fait. Il n'y a pas d'obligation en la matière.

Si des règles statutaires de composition géographique sont également prévues par les statuts, il revient aux partis ou aux regroupements de les respecter dans l'ordre des quotients de ladite clé D'Hondt et sous la condition qu'elles soient bien sûr applicables eu égard à la règle du Code de la démocratie locale qui précise que seuls des conseillers communaux peuvent siéger comme représentants des associés communaux au sein des conseils d'administration des intercommunales.

Autrement dit, s'il y a une règle géographique, celui qui a le premier quotient choisit au libre choix. Plus on remplit les cases, plus les derniers ne peuvent choisir que dans les communes qui ne sont pas encore pourvues en représentants. C'est bien cela la logique.

En ce qui concerne les données statistiques, Monsieur Daye, elles doivent encore être communiquées par chaque informateur institutionnel et sont donc produites via le registre institutionnel. Une analyse de l'évolution sociopolitique des rattachements aux partis traditionnels n'a pas encore pu être réalisée à ce stade.

Il est donc prématuré de tirer des leçons sur la nécessité de faire évoluer ce modèle. À la fin de l'été ou au début de l'automne, nous devrions avoir toutes ces informations-là. Je vous invite donc à me réadresser à ce moment-là une question écrite – ou orale, si vous voulez vraiment – pour que je réponde à ce questionnement particulier.

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

M. Vincent Crampont (PS). – On va prendre le temps d'analyser vos réponses parce que c'est assez complexe. Par contre, il est nécessaire que chaque force politique soit représentée et reconnue au niveau national ou régional.

Chaque organe politique doit être représenté et avoir la possibilité de l'être. Vous nous avez dit que c'était possible. On va donc analyser et on reviendra certainement vers vous pour un complément d'information.

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

M. Maxime Daye (MR). – Ce genre de question orale nous permet aussi de retourner vers la législation

que l'on ne connaît malheureusement pas par cœur et notamment – c'est intéressant – sur cette volonté commune, parce que c'était une volonté individuelle qui avait été exprimée au sein de l'assemblée générale.

Je sais que la secrétaire générale de l'Union essayait de trouver des solutions pour représenter le plus large pluralisme possible. On va dire cela comme cela, même si c'est encore plus particulier qu'une intercommunale en ce qui concerne l'Union des villes et communes de Wallonie.

Il y a peut-être moyen de réexpliquer, dans un mouvement communal – l'Union des villes et communes, par exemple –, comment fonctionnent le regroupement et cette volonté commune pour gérer les structures supralocales.

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour vos réponses avec ces retours historiques sur les fondements des modalités d'association de nos différentes intercommunales ou associations supracommunales. Je vous remercie également d'avoir rappelé que, si le mécanisme de l'apparement est relativement bien connu par nos différents élus, celui du regroupement l'est peu. Il offre bien une possibilité aux élus désirant être représentés sans pour autant faire un apparement politique.

Je vous remercie aussi d'avoir souligné que le simple fait d'être non apparement ne suffisait pas pour constituer un regroupement, mais qu'il devait y avoir cette volonté commune ou cette volonté partagée, de manière à ce qu'il y ait une décision d'être bien représenté.

Cela me semble particulièrement important et peut-être que l'appel qui a été fait par rapport au mouvement communal qui va fêter son 1 000^e numéro – excusez du peu – tout prochainement pourrait se plonger là-dessus puisque nous voyons une tendance : de plus en plus d'élus ont des difficultés à vouloir s'apparenter à un parti politique.

Peut-être que ce regroupement permettrait aux différentes communes et aux différents membres d'être représentés sans pour autant oser franchir le Rubicon de l'apparement. Même si un apparement n'oblige pas nécessairement une affiliation à un parti, on peut très bien se déclarer apparement à un parti sans pour autant être affilié pour s'assurer cette représentation et ouvrir ce droit à défendre l'intérêt de ses citoyens, de sa commune et de l'association à un niveau supérieur.

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

Question orale
de M. Stéphane Hazée
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « l'enquête administrative relative à
l'affaire sino-hutoise et les nouvelles pièces du
dossier »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Hazée à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'enquête administrative relative à l'affaire sino-hutoise et les nouvelles pièces du dossier ».

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Monsieur le Ministre, j'ai eu l'occasion de vous interroger il y a quelques semaines concernant les informations reçues ou pas par la tutelle quant à la surveillance et aux investigations menées par un membre d'un collège communal à l'égard d'un conseiller communal.

Cette question faisait suite à une enquête publiée par *Le Soir*, avec la RTBF, de *Tijd* et *Knack*, ayant révélé que la Sûreté de l'État avait alerté et mis en garde à plusieurs reprises un ancien bourgmestre faisant fonction issu de la Ville de Huy pour des contacts jugés trop étroits avec les autorités du régime chinois. Il aurait en effet accepté, lors d'une conversation avec un de ses contacts chinois, de renseigner un régime étranger, la Chine, sur les faits et gestes d'un de ses concitoyens, par ailleurs élu au sein du même conseil communal et, à l'époque, député fédéral.

Je vous ai interrogé dans le cadre strict des compétences de l'autorité de tutelle. Vous avez rappelé le cadre institutionnel et vous avez indiqué que si, au travers de la tutelle, des suspicions d'ingérence étrangère devaient être détectées, vous prendriez immédiatement les contacts utiles avec les services de la Sûreté de l'État et, au besoin, avec ceux du Parquet fédéral, tout en précisant que ce n'était pas le cas au moment de me répondre.

Je ne sais pas si tel est toujours le cas à ce jour et j'y reviens. Vous avez également rappelé que le code interdit tout conflit d'intérêts, selon l'article 1122-19 et que vous aviez demandé à votre administration d'ouvrir une instruction pour identifier si cet article a fait l'objet d'une quelconque violation dans les faits que j'ai pu relayer.

Depuis lors, des conseillers communaux ont indiqué, après avoir été éconduits dans leur demande d'une commission spéciale au sein du Conseil communal, avoir exercé leur droit de regard à l'égard des activités du Collège et avoir identifié un certain nombre de faits qui interpellent :

- un nombre considérable de rencontres officielles entre le Collège communal et l'ambassade de Chine en Belgique – 30 en une dizaine d'années ;
- des cadeaux répétés, dans les deux sens, tels que des voyages tous frais payés, des restaurants étoilés ou des restaurants gastronomiques à 500 000 euros, des concerts, un concours de pandas à Pairi Daiza – sans aucun lien avec l'intérêt communal, faut-il le dire –, un banquet pour 150 invités offert à la Ville de Huy par l'ambassade de Chine ;
- un remboursement systématique par la Ville des frais de déplacement et des frais de séjour encourus en lien avec ces cadeaux.

En parallèle, ces élus communaux ont aussi inventorié des actes manifestement amicaux à l'égard du régime chinois et de ses représentants :

- l'organisation d'une conférence sur mesure organisée à la demande de la Chine, avec pour seuls orateurs des propagandistes venus de Chine ;
- une visite des abords de l'Institut tibétain ou de la centrale nucléaire de Tihange ;
- le retrait de l'ex-échevin en question du seul projet de libération dénonçant la pression sur les Tibétains.

Ces élus communaux ont indiqué avoir transmis ces pièces à l'autorité de tutelle.

Ces éléments interpellent à la fois par leur densité, par leur éloignement par rapport à l'intérêt des Hutois et des Hutoises, mais aussi par l'expression de possibles ingérences à l'égard du régime chinois, autant que des possibles infractions par rapport au code ou par rapport au règlement d'ordre intérieur communal en termes de conflits d'intérêts, d'interdiction de propagande ou d'avantages personnels, par exemple.

Je voulais vous interroger à nouveau dans le cadre strict des compétences de l'autorité de tutelle, cela va sans dire. Pouvez-vous d'abord dresser l'état d'avancement de l'instruction, dont vous avez annoncé l'ouverture en date du 27 mai dernier ? Quel est l'état de la procédure ? Est-elle toujours en cours ? A-t-elle conclu ?

Pouvez-vous confirmer que l'autorité de tutelle a bien reçu les pièces complémentaires recensées par les conseillers communaux dans la même affaire sino-hutoise ? Le cas échéant, ces pièces sont-elles jointes à la même instruction ou font-elles l'objet d'une autre instruction, d'un suivi distinct ? Ces pièces sont-elles examinées au regard de la même problématique de conflit d'intérêts ou font-elles l'objet d'un examen complet au regard du cadre légal et réglementaire applicable, notamment le code ou encore du règlement d'ordre intérieur communal ?

Par ailleurs, avez-vous éventuellement saisi la Sûreté de l'État ou le parquet pour ce qui concerne les éléments nouveaux qui relèveraient de leurs compétences ?

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, j'ai pris connaissance de ce dossier dans la presse courant du mois de mai.

Ainsi, le 23 mai, sur base de ces articles parus dans la presse et au contenu interpellant, j'ai demandé à mon administration d'instruire le dossier. Je confirme avoir ensuite reçu un premier mail le 18 juin dernier en provenance de conseillers communaux de la Ville de Huy. Ceux-ci portent à ma connaissance des informations recueillies dans le cadre de leur droit de regard sur les relations entre la Ville de Huy et la Chine. Ces informations remontent notamment au projet de jumelage initié en 2001 avec la ville de Taizhou. Le courriel est accompagné d'un ensemble de délibérations adoptées depuis 2012. J'ai transmis ces documents à mon administration pour compléter l'instruction sollicitée en mai.

Le 25 juin, les mêmes conseillers communaux ont souhaité s'assurer que le dossier avait bien été transmis au SPW, ce que j'ai confirmé le jour même.

En outre, ce lundi 30 juin 2025, un complément d'information m'a été transmis par la Ville de Huy. Celui-ci inclut d'autres documents plus anciens remontant à la création même du jumelage. L'ensemble du dossier comprend près de 500 pages. Mon administration procède actuellement à l'instruction de ce dossier qui intègre l'ensemble des pièces transmises et qui commence à former un certain volume.

À ce stade et en vertu du principe général d'impartialité, il est prématuré de tirer une quelconque conclusion, mais il va de soi que le respect de l'ensemble des dispositions légales applicables fait l'objet d'une vérification rigoureuse de la part de mes services.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Monsieur le Ministre, je vous remercie. J'avais salué votre décision d'ouvrir une instruction administrative il y a quelques semaines. Je comprends donc que les pièces qui ont été transmises par les conseils communaux, que des pièces complémentaires apportées par la Ville de Huy sont jointes dans la même instruction, ce qui me semble a priori logique.

Pour le reste, je comprends que vous gardiez votre devoir de réserve, compte tenu des décisions que vous serez potentiellement amené à prendre.

Enfin, j'attire l'attention sur l'opportunité, le cas échéant, une fois que les documents auront été analysés, de la transmission des pièces qui les concernent à la Sûreté de l'État ou au parquet, mais vous en jugerez en fonction du contenu.

Question orale
de Mme Christine Mauel
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « le rôle des CPAS face à l'augmentation des
besoins liés aux flux migratoires »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Mauel à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le rôle des CPAS face à l'augmentation des besoins liés aux flux migratoires ».

La parole est à Mme Mauel pour poser sa question.

Mme Christine Mauel (MR). – Monsieur le Ministre, depuis plusieurs années, la Wallonie est confrontée à un afflux migratoire important lié à des conflits, des persécutions ou des crises humanitaires en provenance notamment d'Ukraine, de Syrie, d'Afghanistan et de certaines régions d'Afrique. Cette pression migratoire a des répercussions concrètes sur le terrain, notamment pour les CPAS qui sont souvent les premières institutions sollicitées pour garantir une aide sociale minimale, assurer un accompagnement administratif et parfois même chercher des solutions de logement en urgence.

La Déclaration de politique régionale prévoit de renforcer l'autonomie des pouvoirs locaux tout en garantissant une solidarité équitable entre les communes. Elle souligne également l'importance de l'inclusion sociale, y compris pour les personnes migrantes disposant d'un statut légal. Dans ce contexte, les CPAS jouent un rôle central dans l'accueil, l'information et le soutien à ces publics. Toutefois, les situations sont très variables d'une commune à l'autre en fonction des moyens humains, financiers et des partenariats locaux existants.

Pouvez-vous dresser un état des lieux de l'implication actuelle des CPAS wallons dans l'accompagnement des personnes migrantes, notamment celles bénéficiant d'un statut de protection internationale ou temporaire ? Des consignes ou lignes directrices sont-elles diffusées à leur intention en vue d'harmoniser les pratiques ou d'anticiper de nouveaux besoins ?

Comment le Gouvernement veille-t-il à éviter une surcharge administrative et financière pour les CPAS les plus exposés ? Existe-t-il un mécanisme de soutien

spécifique, notamment dans les communes qui accueillent un grand nombre de bénéficiaires ?

Quelles mesures de planification sont prévues en concertation avec les acteurs de terrain pour garantir à moyen terme un accompagnement social de qualité, dans le respect des équilibres territoriaux et des capacités locales ?

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, face aux défis migratoires auxquels notre Région est confrontée, les communes et leur CPAS se trouvent en première ligne pour garantir un accueil digne, un accompagnement humain et des services de qualité à celles et ceux qui fuient la guerre ou la persécution. Je veux saluer l'engagement quotidien de ces acteurs de terrain, souvent dans des conditions difficiles.

Conformément à la Déclaration de politique régionale, le Gouvernement veille à renforcer leur autonomie tout en assurant une solidarité équitable entre les territoires. Il est de notre devoir de garantir que chaque commune, quels que soient sa taille ou ses moyens, puisse faire face sans être seule – grâce à un soutien coordonné, des lignes directrices partagées et une planification concertée. L'inclusion sociale passe aussi par la justice territoriale.

Cependant, dans mes attributions en tant que ministre des Pouvoirs locaux, je suis garant de la légalité des actes posés par les communes et les CPAS. Il ne m'appartient donc pas de me prononcer sur l'opportunité des stratégies sociales que ces pouvoirs locaux mettent en œuvre dans le cadre de leurs compétences. Cela relève bien de l'autonomie communale. Je vous invite également à adresser une série de vos questions – ou de les faire glisser – vers mon collègue, le ministre Yves Coppieters, en charge des Solidarités et de l'Égalité des chances.

Par ailleurs, je me permets de rappeler que la problématique évoquée relève également, pour une part non négligeable, des compétences fédérales. À ce titre, je vous encourage également à interroger la ministre Van Bossuyt, en charge de l'Asile et de la Migration, ou à suggérer à vos collègues députés fédéraux de le réaliser pour votre compte.

Cela étant dit, comme j'ai eu l'occasion de le rappeler à plusieurs reprises dans cette assemblée, je continuerai à faire entendre la voix des pouvoirs locaux auprès des autorités fédérales. Je soutiendrai donc pleinement mon collègue, le ministre Coppieters, dans toute démarche visant à défendre les intérêts des communes et des CPAS dans ce dossier.

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

Mme Christine Mauel (MR). – J’ai déjà posé une question similaire à Mme Neven ce matin. Dans le respect de l’autonomie des CPAS et de l’autonomie communale, je poserai d’autres questions. Je suis déjà contente d’entendre que l’accueil des migrants est organisé de façon valable concernant les communes et que certains CPAS sont innovants dans l’organisation de l’accueil et la répartition des personnes au niveau des logements et des communes. Je suivrai cela avec attention.

**Question orale
de M. Stéphane Hazée
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la pertinence et les limites du financement
par un bon communal »**

M. le Président. – L’ordre du jour appelle la question orale de M. Hazée à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la pertinence et les limites du financement par un bon communal ».

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Monsieur le Ministre, il y a quelques mois, j’ai eu l’occasion d’échanger à plusieurs reprises avec le ministre du Budget sur l’opportunité d’un appel public à l’épargne par la Région, compte tenu de l’évolution divergente des taux d’intérêt débiteurs et créditeurs. Mon raisonnement tenait en quelques éléments.

Les taux payés par la Région pour ces nouveaux emprunts ont augmenté considérablement ; les taux reçus par les épargnants sur leurs liquidités ont augmenté de façon marginale et l’écart entre les valeurs devient important, laissant un espace pour examiner la possibilité d’une opération potentiellement *win-win*. Sans écarter totalement cette hypothèse, votre collègue était assez réservé – je n’exclus pas des raisons idéologiques. Nous verrons comment l’analyse évoluera, puisque la situation sur les marchés n’est pas une donnée constante.

L’enjeu de l’appel public à l’épargne avait été évoqué à l’occasion de la sortie du bon d’État en septembre 2023, mais aussi à l’occasion, en septembre 2024, du lancement par une commune bruxelloise d’un bon communal sous forme de *crowdfunding* – un prêt participatif via une plateforme agréée – en vue de financer une partie d’un projet d’intérêt collectif, en l’espèce une crèche publique, à concurrence d’environ un quart du projet.

Vous vous étiez exprimé à l’occasion de plusieurs questions posées ici en commission. Aux dires de la

commune, cette opération s’est avérée un franc succès, à la fois en termes d’intérêt des épargnants – puisqu’il a fallu clôturer après quelques heures – qu’en termes de gain financier – avec une économie sur les taux payés sur les marchés. Cette commune a renouvelé l’opération à la fin du mois de juin, pour un montant plus élevé.

Lors de cet échange en commission en septembre dernier lors de la question d’un collègue, vous évoquiez plusieurs balises ou points d’attention :

- la nécessité pour les communes intéressées de contacter l’autorité de tutelle avant toute initiative ;
- le fait que cette opération soit réalisée sous la supervision d’un opérateur agréé par l’Autorité des services et marchés financiers – la FSMA ;
- le fait que ce montage pouvait avoir des répercussions sur l’endettement communal et les priorités budgétaires ;
- le fait qu’il ne fallait pas sous-estimer les coûts cachés – administratifs, notamment – liés à une telle opération.

Presque un an plus tard, je viens voir l’évolution de la situation.

Avez-vous été contacté par une ou plusieurs communes wallonnes pour évaluer la mise en œuvre de ce montage financier ? Des communes qui sont suivies par le CRAC, en plan de gestion ou plan Oxygène, vous ont-elles sollicité ? Quelles sont les recommandations en la matière ? Si les communes pensent réaliser cette opération, quel serait l’impact sur leur ratio et leurs balises d’endettement ? Avez-vous pu évaluer la charge de travail administratif requis pour la mise en œuvre de cette opération – au regard du point d’attention que vous aviez formulé ?

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 Déclaration de politique régionale affirme notre engagement vers plus de responsabilisation des pouvoirs locaux en matière de gestion financière. Chaque euro doit être dépensé avec rigueur et sérieux, garantissant de la sorte l’équilibre financier des pouvoirs locaux tout en soutenant une solidarité juste entre les zones urbaines et rurales.

Le Gouvernement wallon est attentif à toute initiative susceptible de renforcer l’adhésion citoyenne au financement de projets d’intérêt collectif, en ce compris via des instruments d’appel à l’épargne. Les bons communaux, à l’instar du bon d’État fédéral, offrent la possibilité de mobiliser localement l’épargne pour financer des investissements porteurs de sens pour les citoyens.

Ce type d'outil peut en effet constituer une alternative pertinente de financement, sous certaines conditions. Ce mécanisme prévu dans le cadre européen et encadré notamment par l'Autorité des services et marchés financiers doit s'inscrire dans un cadre rigoureux.

Il implique une évaluation précise de plusieurs éléments : la comparaison des taux d'intérêt proposés avec les conditions bancaires classiques ; la capacité financière à rembourser le capital et à honorer les intérêts à l'échéance ; le respect des ratios d'endettement et des trajectoires financières, en particulier pour les communes sous plan de gestion ou plan Oxygène ; ainsi que la capacité administrative interne à gérer les aspects techniques et réglementaires de ce montage. C'est important et c'est souvent, à mon avis, là que le bât blesse, les compétences par rapport à une situation ou un type d'outil de sollicitation, un métier nouveau auquel sont peu habitués ou formés les agents des services communaux.

Je réitère à cet égard la recommandation d'un dialogue préalable avec l'autorité de tutelle pour toute initiative de ce type. Les services du SPW Intérieur et Action sociale sont à disposition des communes qui souhaiteraient réfléchir à ce type d'élément. À ce jour, ni mon administration ni moi-même n'avons été sollicités par une commune wallonne ou un pouvoir public wallon pour examiner un projet de type bon communal, y compris celles accompagnées dans le cadre d'un plan de gestion ou d'un plan Oxygène. Si une commune souhaite examiner la faisabilité d'un tel mécanisme, mes services se mettront à disposition pour les aider et les encadrer, tout en respectant l'autonomie communale.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Monsieur le Ministre, je retiens qu'à ce jour, il n'y a donc pas eu de contacts pris à l'égard de l'autorité de tutelle, qu'il s'agisse de l'administration ou du ministre.

Je partage votre intuition quant au fait que l'enjeu technique peut représenter un obstacle important à l'égard des communes, a fortiori pour des petites communes, même pour des communes importantes en taille de population. Elles peuvent être effrayées par le caractère inédit et très technique des tâches à effectuer.

Comme indiqué dans le dialogue avec le ministre-président, cet enjeu mérite une analyse sérieuse, régulièrement actualisée en fonction des conditions de marché et certainement pas une approche idéologique.

À cet égard, outre la disponibilité que vous avez formulée, et nonobstant l'autonomie communale, peut-être y a-t-il une étape de plus à franchir en réfléchissant, à l'initiative du CRAC ou de l'administration, aux conditions dans lesquelles une telle opération pourrait être utile, pertinente, gagnante sur le plan des taux

d'intérêt et a fortiori par rapport à des communes qui sont en situation difficile et qui pourraient dès lors faire l'objet, de la part des institutions bancaires, d'un taux d'emprunt plus élevé.

**Question orale
de Mme Anne Laffut
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la convention entre la Région wallonne et
la Fédération royale du notariat belge prévue
dans les mesures d'exécution du décret wallon
du 22 novembre 2018 relatif à la procédure
d'expropriation »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Laffut à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la convention entre la Région wallonne et la Fédération royale du notariat belge prévue dans les mesures d'exécution du décret wallon du 22 novembre 2018 relatif à la procédure d'expropriation ».

La parole est à Mme Laffut pour poser sa question.

Mme Anne Laffut (MR). – Monsieur le Ministre, le décret du 22 novembre 2018 laisse le choix au pouvoir expropriant de mandater, pour l'estimation et la négociation des biens à exproprier, soit le comité d'acquisition, soit un collège de trois notaires.

L'arrêté du 17 janvier 2019 prévoit, à cet égard, la conclusion d'une convention entre la Région wallonne et la Fédération royale du notariat belge afin, notamment, de déterminer la procédure de sélection et le mode de désignation des notaires qui seront chargés d'accomplir l'estimation du bien exproprié et de négocier, établir et passer les actes, de déterminer le tarif sur la base duquel le pouvoir expropriant rémunère le collège des notaires et les modes de règlement des conflits.

À ce jour, cette convention n'est toujours pas conclue. L'envisagez-vous dans un avenir proche ?

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, permettez-moi tout d'abord de reclarifier le cadre normatif. Le décret du 22 novembre 2018 relatif à la procédure d'expropriation prévoit deux possibilités pour l'estimation et la négociation des biens à exproprier :

- soit le recours aux comités d'acquisition, dont l'intervention est gratuite pour l'expropriant ;

- soit le recours à un collège de trois notaires, dont la rémunération est à charge de l'expropriant.

Pour rendre effectif le recours au Collège des notaires, le Gouvernement doit déterminer les modalités d'intervention, la procédure de sélection des notaires et les conditions de composition du collège. L'arrêté d'exécution du 17 janvier 2019 prévoit effectivement la conclusion d'une convention entre la Région wallonne et la Fédération royale du notariat belge.

Je note que cette possibilité est ouverte depuis plus de six ans, mais n'a pas été activée par mes prédécesseurs.

Dans ce contexte toutefois, la Fédération royale du notariat belge a rédigé un projet de cahier spécial des charges afin de mettre en œuvre le collège des trois notaires.

Le projet de cahier des charges a été examiné avec attention par mon administration, qui y relève deux difficultés : l'incertitude quant au coût réel de l'opération pour les expropriants et la possibilité pour le collège de mettre fin unilatéralement à sa mission à tout moment.

L'Union des villes et communes de Wallonie a également exprimé, par le passé, des réserves concernant ce mécanisme ; elle craint ainsi un surcoût inopportun et une perte de temps, sans plus-value particulière.

Pour toutes ces raisons, les précédents gouvernements ont fait le choix de ne pas concrétiser la mise en place du collège des trois notaires.

Afin de nourrir ma future prise de décision concernant cette convention, je compte organiser prochainement une concertation avec les parties prenantes. L'Union des villes et communes de Wallonie, la Fédération royale du notariat belge et l'administration wallonne compétente y seront conviées, afin d'examiner la situation et d'établir les conditions de faisabilité de la disposition contenue dans le décret de 2018, qui part certainement d'une bonne intention, mais dont le *process* est peut-être d'une lourdeur et d'une complexité et d'un coût élevé par rapport au gain espéré.

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

Mme Anne Laffut (MR). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour vos réponses. J'entends et je comprends les difficultés, sauf qu'aujourd'hui cette situation engendre des retards, des délais énormes, parce qu'il y a un engorgement des comités d'acquisition. Cela place les pouvoirs locaux et l'ensemble des autorités expropriantes dans l'impossibilité parfois de faire progresser leurs démarches dans des délais raisonnables. On a de tout petits dossiers qui traînent

parfois un an, voire deux ans, parfois trois, pour de simples procédures.

Peu importe la solution qui sera mise sur la table, il faut vraiment avancer, que ce soit avec la Fédération royale des notaires ou pas, ou au travers du comité d'acquisition. Il y a un enjeu important qui met à mal de nombreux projets pour l'ensemble des pouvoirs expropriants. J'attends un retour de la concertation que vous allez mener parce qu'elle est nécessaire pour l'avenir.

M. le Président. – Comme je l'ai dit tout à l'heure, je remercie l'ensemble des équipes du Parlement ainsi que le ministre et ses équipes pour leur disponibilité.

ORGANISATION DES TRAVAUX *(Suite)*

Interpellations et questions orales transformées en questions écrites

M. le Président. – Les questions orales de :

- Mme Morreale, sur « les moyens nécessaires à l'implémentation de la modélisation de l'Ourthe » ;
- Mme Hanus, sur « la cohérence du redéploiement de l'offre de transport en commun » ;
- Mme Morreale, sur « l'impact du secteur des transports dans les émissions de gaz à effet de serre de la Wallonie » ;
- M. J.-P. Bastin, sur « la situation du gouverneur de la Province de Liège » 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 :

- Mme Cassart-Mailleux, sur « le courrier resté sans réponse concernant le contrat de rivière pour l'Ourthe » ;
- Mme Morreale, sur « la clarification du rôle de la Wallonie dans l'adaptation des réseaux de transport aux impératifs militaires » à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sont retirées.

Ceci clôt nos travaux de ce jour ainsi que de cette session.

La séance est levée.

- La séance est levée à 15 heures 31 minutes.

LISTE DES INTERVENANTS

M. Jean-Paul Bastin, Les Engagés
Mme Caroline Cassart-Mailleux, MR
M. Grégory Chintinne, MR
M. Vincent Crampont, PS
Mme Veronica Cremasco, Ecolo
M. Maxime Daye, Président
Mme Valérie Dejardin, PS
Mme Caroline Desalle, Les Engagés
M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux
M. Eddy Fontaine, PS
Mme Isabella Greco, PS
M. Stéphane Hazée, Ecolo
M. Loïc Jacob, Les Engagés
M. Nicolas Janssen, MR
Mme Anne Laffut, MR
M. Bruno Lefèbvre, PS
M. Jean-Pierre Lepine, PS
M. Olivier Maroy, MR
M. Chris Massaki Mbaki, MR
Mme Christine Mauel, MR
M. Loris Resinelli, Les Engagés
Mme Sabine Roberty, PS
M. Guillaume Soupart, MR

ABRÉVIATIONS COURANTES

ADT	agence(s) de développement territorial
AFIR	alternative fuels infrastructure (infrastructure pour carburants alternatifs)
AG	assemblée générale
AIS	agence(s) immobilière(s) sociale(s)
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
BEP	Bureau économique de la Province de Namur
CA	conseil d'administration
CAWaB	collectif Accessibilité Wallonie-Bruxelles
CDLD	Code de la démocratie locale et de la décentralisation
CE	Commission européenne
CEF	Connecting Europe Facility (Mécanisme pour l'interconnexion en Europe)
CO ₂	dioxyde de carbone
CoDT	Code du développement territorial
covid	coronavirus disease (maladie à coronavirus)
CPAS	centre(s) public(s) d'action sociale
CRAC	Centre régional d'aide aux communes
CRM	Centrale régionale de mobilité
DNF	Département de la nature et des forêts
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
FSMA	Financial Services and Markets Authority (Autorité des services et marchés financiers)
GRT	gestionnaire(s) de réseaux de transport
GSM	global system for mobile communications (norme numérique de seconde génération pour la téléphonie mobile)
HORECA	hôtellerie, restauration et cafés
Hygea	intercommunale de gestion environnementale de 24 communes réparties sur le territoire de la région de Mons-Borinage-Centre
IDEA	Intercommunale de développement économique et d'aménagement des régions de Mons-Borinage et du Centre (SCRL)
IILE	Intercommunale d'incendie de Liège et environs
Infrabel	société anonyme de droit public en charge de l'infrastructure ferroviaire
JT	Journal télévisé
LED	light-emitting diode (diode électroluminescente)
MI	Mobilité et Infrastructures (SPW)
OBU	on board unit (système d'enregistrement qui permet, grâce à une détection par signal satellite, de calculer le péage dû pour un véhicule soumis au prélèvement kilométrique)
ORES	Opérateur des réseaux gaz et électricité
OTAN	Organisation du Traité de l'Atlantique Nord
OTW	Opérateur de transport de Wallonie (précédemment appelé groupe TEC)
PAE	procédure d'audit énergétique
PDF	Portable Document Format (format de document portable)
PIB	produit intérieur brut
PIMPT	plan « Infrastructures et mobilité pour tous »
PIWACY	Plan d'investissement Wallonie cyclable

PKPL	prélèvement kilométrique poids lourds
PNRR	Plan national pour la reprise et la résilience
Powalco	Portail wallon de coordination de chantiers (ASBL)
PRI	précompte immobilier
PRW	Plan de relance de la Wallonie
RAVeL	réseau autonome des voies lentes
RGPD	Règlement général sur la protection des données
RTBF	Radio-télévision belge de la Communauté française
RTE-T	Réseau transeuropéen de transport (programme de développement)
SDT	Schéma de développement du territoire
SNCB	Société nationale des chemins de fer belges
SOFICO	Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures
SOWAER	Société wallonne des aéroports (SA)
SPF	Service public fédéral
SPW	Service public de Wallonie
SRM	Stratégie régionale de mobilité
Statbel	Office belge de statistique
STIB	Société des transports intercommunaux de Bruxelles
TAD	transport à la demande
TEC	Société de transport en commun
TLPE	Territoire, Logement, Patrimoine et Énergie (SPW)
TVA	taxe sur la valeur ajoutée
UCL	Université catholique de Louvain
UCM	Union des classes moyennes
UE	Union européenne
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (Organisation des Nations unies pour l'éducation, la science et la culture)