CRIC n° 71 (2024-2025)
2e session de la XIIe législature

PARLEMENT WALLON

SESSION 2024-2025

COMPTE RENDU

INTÉGRAL*

Séance publique de commission

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

Mardi 14 janvier 2025

*Application de l'article 162 du règlement

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

SOMMAIRE

OUVERTURE DE LA SÉANCE.....1

ORGANISATION DES TRAVAUX.....1

Examen de l'arriéré.....1

La résilience du territoire wallon après les inondations de juillet 2021 – Auditions.....1

Intervenants : M. le Président – Mme Valérie Dejardin – Mme Veronica Cremasco – M. Jean-Paul Bastin – Mme Caroline Cassart-Mailleux – M. Germain Mugemangango.

PROJETS ET PROPOSITIONS.....2

Projet de décret relatif aux mesures de rationalisation en vue de progresser dans la réalisation du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) (Doc. 30 (2024-2025) N° 1).....2

Désignation d'un rapporteur.....2

Intervenants : M. le Président – M. Pascal Baurain.

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. François Desquesnes, Ministre – M. Germain Mugemangango – Mme Caroline Cassart-Mailleux – M. Pascal Baurain.

Examen et vote des articles.....4

Intervenants : M. le Président – M. Germain Mugemangango – M. François Desquesnes, Ministre.

Vote sur l'ensemble.....5

Confiance au président et au rapporteur.....5

Proposition de décret accordant le titre de ville à la Commune de Libramont-Chevigny, déposée par Mmes Laffut, Goffinet, Hanus, MM. Evrard, Huberty et Borsus (Doc. 78 (2024-2025) N° 1).....5

Désignation d'un rapporteur.....5

Intervenants : M. le Président – M. Pascal Baurain.

Exposé de Mme Laffut, coauteure de la proposition de décret.....5

Intervenants : M. le Président – Mme Anne Laffut.

Discussion générale.....6

Intervenants : M. le Président – M. Bruno Lefèbvre – Mme Veronica Cremasco – M. François Desquesnes, Ministre – M. Jean-Paul Bastin.

Examen et vote des articles.....8

Vote sur l'ensemble.....8

Confiance au président et au rapporteur.....8

36e cahier d'observations adressé par la Cour des comptes au Parlement wallon – Fascicules Ier et II (Doc. 79 (2024-2025) N° 1 à 1*ter*)..... 8

Désignation d'un rapporteur.....8

Intervenants : M. le Président – M. Pascal Baurain.

Exposé de M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux.....9

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

Échange de vues..... 10

Intervenants : M. le Président – M. Germain Mugemangango – M. Grégory Chintinne – M. Bruno Lefèbvre – M. Jean-Paul Bastin – Mme Veronica Cremasco – M. François Desquesnes, Ministre.

Confiance au président et au rapporteur.....14

ORGANISATION DES TRAVAUX (SUITE)..... 14

Examen de l'arriéré (Suite)..... 14

PROJETS ET PROPOSITIONS (SUITE)..... 14

Pétition pour la réfection des murs antibruit du R5 à hauteur de Cuesmes.....14

Désignation d'un rapporteur.....14

Intervenants : M. le Président – M. Pascal Baurain.

Présentation de la pétition..... 14

Échange de vues..... 15

Intervenants : M. le Président – M. Germain Mugemangango – M. Guillaume Soupart – M. Pascal Baurain – M. François Desquesnes, Ministre.

Vote.....16

Confiance au président et au rapporteur.....16

Pétition sur « Gerpinnes Flaches NON au projet immobilier « Le jardin des Saules » ».....16

Désignation d'un rapporteur.....16

Intervenants : M. le Président – M. Pascal Baurain.

Présentation de la pétition..... 16

Échange de vues..... 16

Intervenants : M. le Président – M. Germain Mugemangango – Mme Caroline Cassart-Mailleux – Mme Veronica Cremasco – M. Jean-Paul Bastin – M. François Desquesnes, Ministre.

Vote.....18

Confiance au président et au rapporteur.....18

Pétition relative à l'état déplorable de la route de Wallonie à Baudour.....19

Désignation d'un rapporteur.....19

Intervenants : M. le Président – M. Jean-Paul Bastin.

Présentation de la pétition..... 19

Échange de vues.....19

Intervenants : M. le Président – M. Germain Mugemangango – M. Guillaume Soupart – M. Pascal Baurain – M. François Desquesnes, Ministre.

Vote.....20

Confiance au président et au rapporteur.....20

REPRISE DE LA SÉANCE.....21

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES.....21

Question orale de Mme Thoron à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le statut fiscal du centre Perex ».....21

Intervenants : M. le Président – Mme Stéphanie Thoron – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de M. Dewez à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la réhabilitation de l'A601 ».....22

Intervenants : M. le Président – M. Arnaud Dewez – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de M. Dewez à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le contournement d'Henri-Chapelle ».....23

Intervenants : M. le Président – M. Arnaud Dewez – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de M. Lefèbvre à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'adoption d'un nouveau plan d'investissement pour les infrastructures routières ».....24

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

Question orale de M. Lefèbvre à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le financement de l'amélioration de la mobilité autour du site de Pairi Daiza et la rénovation des infrastructures routières endommagées autour de l'aéroport de Liège ».....25

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

Question orale de M. Lefèbvre à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les aires autoroutières en Wallonie ».....26

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

Question orale de Mme Cassart-Mailleux à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la réhabilitation des phases 1 et 2 de la liaison Tihange-Strée-Tinlot ».....28

Intervenants : M. le Président – Mme Caroline Cassart-Mailleux – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de M. Lefèbvre à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'entretien des bords de voirie ».....28

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

Question orale de M. Janssen à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le financement des infrastructures cyclables et leur traitement fiscal par la SOFICO ».....29

Intervenants : M. le Président – M. Nicolas Janssen – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de M. Janssen à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'absence de rapport d'activité de la Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures (SOFICO) pour l'année 2023 ».....30

Intervenants : M. le Président – M. Nicolas Janssen – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de M. Massaki Mbaki à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les retards dans les travaux de la route d'Obourg à Mons »....31

Intervenants : M. le Président – M. Chris Massaki Mbaki – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de M. Lefèbvre à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la circulation des super-camions en Wallonie » ;

Question orale de Mme Jacqmin à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les enjeux et défis liés au développement des véhicules longs et lourds (VLL) »....32

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

Question orale de Mme Fafchamps à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la perception des amendes pour excès de vitesse »....33

Intervenants : M. le Président – Mme Sophie Fafchamps – M. François Desquesnes, Ministre.

REPRISE DE LA SÉANCE....35

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES (SUITE)....35

Interpellation de Mme De Rodder à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'organisation du transport scolaire »....35

Intervenants : M. le Président – Mme Dorothée De Rodder – Mme Sophie Fafchamps – M. Germain Mugemangango – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de M. Devin à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les mesures prises en vue d'améliorer la sécurité des chauffeurs de bus des TEC »....39

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

Question orale de M. Lefèbvre à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'annonce d'une réforme de la fiscalité automobile »....41

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

Question orale de M. Chintinne à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le projet de liaison de mobilité « Chemin de l'Eau d'Heure » »....42

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

Question orale de Mme De Rodder à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la liaison cyclopiétonne à Mourcourt »....43

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

Question orale de M. Hazée à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'évaluation de la quasi-gratuité du TEC »....44

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

Question orale de Mme Morreale à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la mise en service du tram de Liège »....45

Intervenants : M. le Président – Mme Christie Morreale – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de M. Lefèbvre à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les perspectives concernant le niveau d'emploi au sein des CPAS »....46

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

Question orale de M. Chintinne à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le respect de la circulaire du 10 octobre 2024 relative au renouvellement des conseils de l'action sociale »..... 47

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

Question orale de M. Soupart à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le suivi de la future réforme des fabriques d'église en Wallonie »..... 48

Intervenants : M. le Président – M. Guillaume Soupart – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de Mme Jacqmin à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'instruction relative à l'inéligibilité d'un élu à Nandrin et l'impact sur le fonctionnement du conseil communal »..... 50

Intervenants : M. le Président – Mme Marie Jacqmin – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de M. Lefèbvre à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la reprise du financement des zones de secours par les provinces »..... 51

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

Question orale de Mme Dejardin à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la fin de l'heure gratuite de stationnement à Verviers et son impact négatif sur le commerce local »..... 52

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

Question orale de M. Lefèbvre à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'avenir des grandes villes et la tranche 2025 du plan Oxygène » ;

Question orale de M. Mugemangango à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'abandon des villes wallonnes par Belfius »..... 55

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

Question orale de M. Liradelfo à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la vente de la filiale kényane d'Elicio » ;

Question orale de M. Hazée à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'annulation de la décision d'Elicio de céder ses activités au Kenya »..... 57

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

Question orale de M. Mugemangango à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le manque de distributeurs de billets »..... 61

Intervenants : M. le Président – M. Germain Mugemangango – M. François Desquesnes, Ministre.

ORGANISATION DES TRAVAUX (SUITE)..... 62

Interpellations et questions orales transformées en questions écrites..... 62

Interpellations et questions orales retirées..... 63

LISTE DES INTERVENANTS..... 64

ABRÉVIATIONS COURANTES..... 65

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 7 minutes.

M. le Président. – La séance est ouverte.

Permettez-moi, à l'entame de nos travaux, de vous souhaiter une magnifique année 2025. Je nous souhaite des débats constructifs, mais pas trop longs ; je regarde ma collègue, Mme Cremasco.

Je vous souhaite aussi plein de petits bonheurs au niveau professionnel ou personnel. Nous aurons d'ailleurs une naissance dans la salle. C'était la grande fête hier au groupe MR. Félicitations encore ! Que chacune et chacun puisse s'épanouir dans ses fonctions, qu'elles soient donc paternelles ou autres.

On a une petite pensée pour Nicolas Martin, notre collègue, qui a démissionné du Parlement et qui sera remplacé lors de la séance plénière de demain. Je suppose que la composition de notre Commission évoluera à la suite de la démission du bourgmestre de Mons, qui avait promis de le rester.

ORGANISATION DES TRAVAUX

Examen de l'arriéré

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

Personne. Merci.

La résilience du territoire wallon après les inondations de juillet 2021 – Auditions

M. le Président. – Le 17 décembre dernier, nous avons décidé de procéder, le mardi 28 janvier 2025, à l'audition de M. Jacques Teller, de M. Benoit Moritz ainsi que de Mme Viganò.

Toutefois, Mme Viganò nous a informés de son indisponibilité et propose d'être remplacée par l'un de ses collaborateurs, en la personne de M. Schillers.

J'ajoute que, en raison de l'agenda des intervenants, les auditions auront lieu à 9 heures.

J'ai plusieurs choses à vous demander en ce début de Commission. Il s'agit tout d'abord de marquer votre accord sur le fait d'inviter, dans deux semaines, MM. Teller et Moritz ainsi que M. Schillers, en remplacement de Mme Viganò.

Êtes-vous d'accord de planifier ces auditions à 9 heures ?

Je vais également demander aux groupes politiques de s'accorder sur la suite de l'agenda des auditions puisque vous savez que l'on n'en restera pas là.

La parole est à Mme Dejardin.

Mme Valérie Dejardin (PS). – Nous sommes d'accord avec les trois propositions, mais nous voudrions vous demander de prendre l'initiative de convoquer les collaborateurs de groupes pour déterminer la suite des travaux.

M. le Président. – Je prendrai cette initiative.

Y a-t-il d'autres remarques ?

La parole est à Mme Cremasco.

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Dans le tableau qui nous avait été transmis, il y a des choses qui se recoupent. Je me rappelle avoir dit en Commission qu'il fallait entendre Jacques Teller. Dans le tableau que l'on a reçu, il y a des doublons, comme les CATU.

Je rejoins la demande de ma collègue, Valérie Dejardin. Si les collaborateurs peuvent travailler ensemble pour avoir une liste, on pourrait l'avaliser en commission, mais c'est bien que le travail préalable soit fait au plus juste.

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Comme Mme Cremasco, je vais essayer d'être plus court. C'est une ambition de cette nouvelle année.

Je suis d'accord avec les propositions qui sont faites de manière à ce que, par rapport aux différents noms qui ont été évoqués et présentés, on n'ait pas de doublons, et de s'assurer que l'on puisse faire des groupes les plus

cohérents. Tant mieux si les collaborateurs peuvent déblayer le terrain en amont.

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

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – J'irai dans le même sens. Organisons-nous ainsi. La journée d'auditions du 28 janvier est organisée. Elle aura lieu à 9 heures au lieu de 14 heures.

Pour le reste, on est sur la trame et l'on sait très bien quelle direction prendre. Les noms ont déjà été évoqués. On peut organiser les travaux avec les collaborateurs.

Tout ceci devra être avalisé lors de la prochaine Commission, mais je pense que cela ne posera pas de souci.

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

M. Germain Mugemangango (PTB). – Pour ma part, je n'espère pas qu'il y ait moins de débats, mais plus de débats.

Pour le reste, on peut s'organiser comme vous le proposez. C'est plus efficace qu'un calendrier soit proposé. Tous les noms proposés par les différents groupes sont intéressants. Je pense que l'on peut s'entendre sur un calendrier qui serait le plus efficace possible.

M. le Président. – Ne faisons pas moins, mais mieux. C'est juste cela.

En résumé, le 28 janvier prochain, nous procéderons à l'audition de MM. Teller, Moritz et Schillers à 9 heures.

Ensuite, je prendrai l'initiative de réunir les collaborateurs politiques en précisant bien à chaque fois la thématique sur laquelle les personnes seront auditionnées et en restant cohérent par rapport à leur domaine, leur champ d'action.

Tout le monde est-il d'accord ?

(Assentiment)

Je vous remercie.

En conclusion, la Commission décide de procéder, mardi 28 janvier 2025, à l'audition de M. Schillers, Architecte au Studio Viganò, en remplacement de Mme Viganò, Directrice du Studio Viganò.

PROJETS ET PROPOSITIONS

Projet de décret relatif aux mesures de rationalisation en vue de progresser dans la réalisation du Réseau transeuropéen de transport (RTE-T) (Doc. 30 (2024-2025) N° 1)

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'examen du projet de décret relatif aux mesures de rationalisation en vue de progresser dans la réalisation du Réseau transeuropéen de transport (RTE-T) (Doc. 30 (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. Baurain.

M. Pascal Baurain (Les Engagés). – Je propose M. J.-P. Bastin comme rapporteur.

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

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. – Avant tout chose, mes meilleurs vœux à l'ensemble des membres de cette honorable Commission, de même qu'aux collaborateurs et aux membres du greffe. Je pense n'avoir oublié personne.

Ce projet de décret vise à transposer la directive 2021/1187 de l'Union européenne qui concerne le RTE-T, le Réseau transeuropéen de transport.

Cette directive a fait l'objet d'un avant-projet de décret qui a été validé par le Gouvernement wallon le 15 février 2024, sous la précédente législature. Le Conseil d'État a rendu son avis le 15 avril. Le Gouvernement l'a adopté en deuxième lecture le 16 mai, et il a été déposé le lendemain sur les bureaux du Parlement. Malheureusement, nous étions en fin de législature, et il n'a donc pas pu être voté.

Le 12 septembre dernier, le Gouvernement a demandé à solliciter du Parlement wallon de se saisir à nouveau du projet de décret et de le relever de caducité,

ce qui explique aujourd'hui son arrivée sur les bancs de votre Commission.

L'objectif de la directive est de faciliter le déploiement du RTE-T à l'échelle européenne et d'accélérer son achèvement. Il y a un objectif d'achèvement en 2030.

Sont concernés pour la Wallonie, d'une part, uniquement le rail pour la liaison Bruxelles-Luxembourg et, d'autre part, les voies navigables :

- le réseau Seine-Escaut et le bassin hydrographique connexe de la Seine, de l'Escaut et de la Meuse ;
- le corridor Rhin-Escaut par lequel la dorsale wallonne passe ;
- le canal Albert.

La directive prévoit que les États membres doivent s'efforcer d'accorder un traitement prioritaire à ces projets et, à cette fin, désignent une seule autorité qui servira de point de contact pour les promoteurs des projets. Elle prévoit que la totalité de la procédure d'octroi et d'autorisation ne doit pas, au total, dépasser quatre ans, évaluation des incidences sur l'environnement comprise.

La directive devait être transposée pour le 10 août 2023. La Wallonie a reçu une mise en demeure qui est la première étape d'une procédure pouvant mener, au bout du terme, à un constat d'infraction. Il est de l'intention du Gouvernement précédent et de l'actuel de se conformer et de transposer cette directive.

Discussion générale

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

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

De notre côté, ce décret n'appelle pas de commentaire politique particulier dans la mesure où il s'agit d'une transposition de droit européen. Cela étant, il apparaît que nous avons plus d'un an de retard dans la transposition et qu'une mise en demeure a été adressée à la Wallonie. Pourriez-vous nous informer sur l'état d'avancement de la procédure de cette fameuse mise en demeure ?

En outre, confirmez-vous que le champ d'application de ce décret s'étend uniquement au projet Seine-Escaut, à la modernisation de l'axe Bruxelles-Luxembourg et du canal Albert ainsi qu'à d'autres projets relatifs au corridor central ? C'est là que cela m'inquiète un peu. À condition que le coût total du projet soit supérieur à 300 millions d'euros, le projet Elia est-il bien hors de ce champ d'application ? Je veux m'en assurer.

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. – Sur cet aspect, c'est une transposition stricte de la directive européenne. Les projets sont en effet listés de façon particulière et il s'agit de mobilité. On est bien dans ce cadre. Dès lors, il s'agit de la mobilité par route, par rail et par eau ; en l'occurrence, pour la Wallonie, uniquement le rail et l'eau. En effet, ce sont les seuls projets importants à signaler.

M. Bruno Lefèbvre (PS). – C'est parfait. Étant donné que l'on évoquait des projets à plus de 300 millions d'euros, j'avoue que j'avais un petit doute.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Voilà qui devrait lever votre doute.

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Je vous remercie, car cela me rassure, et sans doute pas que moi.

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

M. Germain Mugemangango (PTB). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour la présentation.

Je note que ce projet de décret vise à rendre plus efficace la mise en œuvre des projets d'infrastructures de transport, tout en assurant une coordination entre les différentes autorités compétentes et en réduisant les délais administratifs.

Je trouve que l'un des points positifs est l'obligation de rapportage sur les délais et les procédures, ce qui permettra de surveiller efficacement la mise en œuvre du décret et d'apporter des ajustements si nécessaire.

Enfin, apporter des solutions pour la réalisation des projets d'infrastructures est crucial pour le développement et l'amélioration du réseau de transport.

Deux questions nous viennent à l'esprit, sur lesquelles je reviendrai lors de la discussion article par article.

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

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Je remercie le ministre pour l'exposé qui était très complet et qui n'apporte pas beaucoup de commentaires politiques, s'agissant de la transposition d'une directive européenne. De surcroît, il a donné le détail des dossiers, et je l'en remercie.

J'aimerais cependant avoir des informations par rapport au timing puisqu'on sait qu'il est un peu serré.

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

M. Pascal Baurain (Les Engagés). – Le Réseau transeuropéen de transport s'inscrit dans la volonté d'incarner le projet européen dans des projets phares qui permettent d'interconnecter les bassins économiques, créer des liens entre nos citoyens et renforcer la cohésion entre les territoires de l'Union.

Si l'origine du projet date des années 1990, il a commencé à véritablement voir le jour au début de ce siècle et les premiers travaux ont débuté il y a une dizaine d'années.

Depuis plusieurs années, les Gouvernements wallons successifs ont investi massivement dans la réalisation de ces liaisons transfrontalières. Ces projets importants se heurtent cependant à de nombreuses difficultés en raison de la complexité et des délais de procédure d'octroi d'autorisations.

Le présent projet de décret vise à implémenter la volonté européenne de faciliter la gestion de la procédure globale en désignant une ou plusieurs autorités en fonction de la nature des projets qui seront le point de contact du promoteur du projet.

Il s'inscrit de la sorte dans la volonté de simplification administrative portée par le Gouvernement en fixant un délai maximum de quatre ans pour les procédures d'octroi d'autorisations, ce qui permettra d'accélérer la réalisation des chantiers.

On a déjà évoqué les différents projets en cours de Wallonie, mais on y reviendra ultérieurement dans la discussion.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – J'ai une dernière question sur l'impact de l'adoption de ce décret sur la réalisation de la sortie sud de Charleroi. En effet, la liaison Rotterdam-Marseille fait partie du Réseau transeuropéen de transport. Avec la mise en service du contournement de Couvin, le chaînon manquant de cet axe est la sortie de Charleroi. Le cas échéant, les travaux y relatifs entrent-ils dans le champ d'application de ce décret ?

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. – Pour répondre à la question de M. Lefèbvre, non, puisque ce sont uniquement les infrastructures listées en annexe au décret qui sont concernées.

Sur l'enjeu du timing, l'objectif est de rendre le décret opérationnel dès sa publication au *Moniteur belge*. Suivra la désignation par le Gouvernement wallon de l'autorité compétente chargée d'être le référent et le gardien du temps, rejoignant ainsi l'objectif pour les projets majeurs à l'échelle des réseaux de transports européens tels qu'identifiés par la directive.

M. le Président. – 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 relatif aux mesures de rationalisation en vue de progresser dans la réalisation du Réseau transeuropéen de transport (RTE-T) (Doc. 30 (2024-2025) N° 1)

Art. 1er

Pour l'examen de l'article 1er, la parole est à M. Mugemangango.

M. Germain Mugemangango (PTB). – Il est indiqué dans cet article que la transposition n'est que partielle. Pour quelles raisons est-elle incomplète ?

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. – Certains éléments de la directive relèvent d'un autre niveau de pouvoir, à savoir le Fédéral.

M. le Président. – L'article 1er est adopté à l'unanimité des membres.

Art. 2

L'article 2 ne fait l'objet d'aucun commentaire.

L'article 2 est adopté à l'unanimité des membres.

Art. 3 à 10

Les articles 3 à 10 ne font l'objet d'aucun commentaire.

Les articles 3 à 10 sont adoptés à l'unanimité des membres.

Art. 10

Pour l'examen de l'article 10, la parole est à M. Mugemangango.

M. Germain Mugemangango (PTB). – Sauf erreur de notre part, cet article modifie le Code du développement territorial afin de coordonner les autorisations transfrontalières pour les projets liés au RTE-T, en impliquant le Gouvernement pour les permis environnementaux. Pouvez-vous nous dire ce que cela signifie ?

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. – En effet, la disposition vise à ce que la décision sur un projet retenu RTE-T et listée en annexe de ce décret soit une décision qui relève du Gouvernement wallon, tant en permis d'urbanisme qu'en permis unique. C'est le cas pour d'autres projets majeurs aussi.

M. le Président. – L'article 10 est adopté à l'unanimité des membres.

Art. 11

L'article 11 ne fait l'objet d'aucun commentaire.

L'article 11 est adopté à l'unanimité des membres.

Annexe

L'annexe ne fait l'objet d'aucun commentaire.

L'annexe est adoptée à l'unanimité des membres.

Vote sur l'ensemble

M. le Président. – Nous allons voter sur l'ensemble du projet de décret relatif aux mesures de rationalisation en vue de progresser dans la réalisation du Réseau transeuropéen de transport (RTE-T) (Doc. 30 (2024-2025) N° 1).

À l'unanimité des membres, la Commission de l'aménagement du territoire, de la mobilité et 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 au rapporteur pour l'élaboration du rapport.

Proposition de décret accordant le titre de ville à la Commune de Libramont-Chevigny, déposée par Mmes Laffut, Goffinet, Hanus, MM. Evrard, Huberty et Borsus (Doc. 78 (2024-2025) N° 1)

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'examen de la proposition de décret accordant le titre de ville à la Commune de Libramont-Chevigny, déposée par Mmes Laffut, Goffinet, Hanus, MM. Evrard, Huberty et Borsus (Doc. 78 (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. Baurain.

M. Pascal Baurain (Les Engagés). – Je propose M. J.-P. Bastin comme rapporteur.

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

Exposé de Mme Laffut, coauteure de la proposition de décret

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

Mme Anne Laffut (MR). – La proposition de décret que nous vous présentons a été déposée par l'ensemble des élus luxembourgeois. Elle a pour objet d'autoriser la Commune de Libramont-Chevigny à porter le titre de ville.

L'octroi du titre de ville à une commune est une compétence du législateur régional, et le titre est attribué par décret adopté par le Parlement wallon. La commune désireuse de porter ce titre est invitée à adresser sa demande auprès du Parlement.

Il lui appartient alors de démontrer la multiplicité et la diversité de ses fonctions urbaines au travers d'indicateurs portant sur la densité et sur la diversité des commerces et des services, la densité de la population, la superficie de la commune, la fréquence et l'amplitude des horaires des services de transport, le développement économique ou encore la diversité des activités culturelles, sportives ou de loisirs. C'est à cette démonstration que je vais maintenant m'employer.

Nous connaissons tous la Foire agricole de Libramont, événement majeur du monde agricole et événement phare de la région qui attire chaque année, durant le week-end du mois de juillet, environ 750 exposants, 3 500 animaux exposés et plus de

200 000 visiteurs sur quatre jours. C'est l'un des plus grands événements agricoles en plein air d'Europe qui se prolonge tous les deux ans par des journées en forêt destinées à la mise en avant des pratiques et du matériel forestier. Si les foires ont joué historiquement un rôle dans la naissance des villes, celle de Libramont ne suffit pas à motiver la démarche, car c'est avant tout le rôle central de l'actuelle Commune de Libramont-Chevigny, dans notre province de Luxembourg, particulièrement en Centre-Ardenne, qu'il convient ici de mettre en avant.

Sur le plan de la mobilité, Libramont-Chevigny est un nœud ferroviaire important sur l'axe Bruxelles-Luxembourg et vers Athus, notamment, doublé aujourd'hui d'une gare d'autobus et de transports scolaires TEC qu'un nouveau plan directeur conclu avec la SNCB et Infrabel devrait encore renforcer et améliorer dans un avenir proche, notamment dans sa dimension multimodale.

Au niveau de l'enseignement, ce ne sont pas moins de 4 250 élèves et étudiants qui fréquentent quotidiennement ces établissements, de l'école de maréchalerie à une école de devoirs, en passant par une haute école, un centre IFAPME et des établissements d'enseignement secondaire ou un centre de formation FOREm.

Sur le plan de l'emploi, avec 7 600 postes de travail salarié, la Commune, en développement continu, tend à devenir la capitale économique du Centre-Ardenne avec plus de 3 300 entreprises et commerces. On peut citer l'usine L'Oréal, implantée depuis 1965 sur le zoning de Recogne, la Laiterie des Ardennes ou encore les 1 275 indépendants présents sur son territoire. Pour accompagner ces entreprises, la commune accueille également la Chambre de commerce et d'industrie du Luxembourg belge et la Confédération de la construction en province de Luxembourg.

Sur le plan culturel, l'entité communale est également un pôle médiaculturel fort : un musée, un centre culturel, une bibliothèque communale, un point culture, la Confluence des arts, un cinéma, la radio Vivacité et la chaîne de médias de proximité TVLux sont présents sur le territoire communal.

En matière de sécurité civile, Libramont-Chevigny abrite la nouvelle caserne de la zone de secours Luxembourg, un élément clé dans le maillage de la zone. Le Centre de crise provincial est également présent au sein de la commune.

Libramont, c'est aussi un poste médical de garde important dans une région confrontée à la pénurie de médecins généralistes et surtout, à tout le moins pour le moment, l'un des sept centres hospitaliers de la province gérés par Vivalia, drainant une patientèle importante, auquel il faut ajouter le centre Éclore, structure hospitalière de traitement ayant pour mission la prise en charge thérapeutique multidisciplinaire d'enfants présentant des déficits moteurs ou neuromoteurs d'origines diverses.

En plus de la place centrale qu'elle occupe dans notre région, Libramont-Chevigny est aussi une commune qui ne cesse de se développer au profit de sa population en constante augmentation. En date du 1er janvier 2024, la commune compte 11 972 habitants. C'est la cinquième commune la plus peuplée de la province de Luxembourg.

On y dénombre sur son territoire neuf écoles communales, 17 structures d'accueil de la petite enfance, deux maisons médicales, un service de planning familial, une maison de jeunes et de nombreux services mis à disposition des habitants. Pas moins de 60 associations et clubs sportifs sont également recensés dans l'annuaire communal, dont 36 comptant plus de 3 000 affiliés et reconnus par une fédération francophone belge.

La commune accueille également plusieurs grands événements de diverses origines afin de tisser des liens entre ses citoyens et d'ouvrir Libramont-Chevigny vers l'extra-muros. Citons le Btifer Eco Triathlon, le Relais pour la vie, l'Épopée celtique, le Green Mill Festival ou les traditionnels apéros libramontois, les cinémas insolites et la Quinzaine de la bande dessinée. Impossible d'être exhaustif et de passer en revue tout l'éventail d'associations locales soutenues et présentes sur le territoire communal.

Pour conclure, il est évident que Libramont-Chevigny possède toutes les caractéristiques d'une ville moderne, dynamique et rurale. Elle se distingue notamment par ses atouts géographiques, économiques, sociaux et culturels. En tant que commune clé de la province de Luxembourg, elle joue un rôle essentiel dans le développement de la région et présente un potentiel important pour tout le bassin socioéconomique du Centre-Ardenne. L'octroi du titre de ville permettrait de reconnaître officiellement son rôle significatif en province de Luxembourg, de valoriser son attractivité et de renforcer ses perspectives de développement. J'espère vous avoir convaincus.

Discussion générale

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Président, je voudrais commencer par excuser Mme Hanus, en congé de maternité, qui aurait souhaité être là aujourd'hui puisqu'elle apprécie particulièrement cette région. Je ne répéterai pas bêtement ce que Mme Laffut vient de dire, mais c'est bien le contenu de ce que Mme Hanus aurait souhaité dire ce matin dans le cadre de l'octroi du titre de ville à Libramont-Chevigny.

M. le Président. – Nous avons une pensée pour notre collègue qui nous reviendra en pleine forme dans plusieurs semaines.

La parole est à Mme Cremasco.

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Madame Laffut, vous nous avez convaincus, pour répondre à la fin de votre intervention.

Monsieur le Ministre, par rapport à la politique des villes, sur laquelle je ne cesse de revenir devant vous, je pense que, en Wallonie, il y a matière à la soutenir, la valoriser et la faire grandir.

En ce qui concerne ce titre de ville, quelles sont les influences éventuelles par rapport à des actions du Gouvernement qui donneraient suite à l'obtention du titre de ville à Libramont-Chevigny ou à d'autres qui ont déjà le titre de ville ? La politique des villes est complexe en Région wallonne. Quelle sera la plus-value pour Libramont-Chevigny à ce niveau ?

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. – C'est un distinguo de type honorifique pour les entités, mais qui reconnaît aussi la force. À cet égard, je salue l'argumentaire à l'appui développé par Mme Laffut, qui montre que l'urbanité n'est pas incompatible avec la ruralité. La ville vient au champ, en particulier à Libramont. Cela a du sens de montrer également l'importance de développer des pôles urbains au cœur de la ruralité, qui servent et desservent les zones rurales. C'est un effet de reconnaissance, mais qui n'implique aucune conséquence juridique.

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Je suis peut-être le dernier à prendre la parole, je ne sais pas, mais j'ai essayé de jouer la montre pour permettre à Mme Goffinet, qui vient de la province de Luxembourg, d'arriver. À quelques minutes près, elle ne va malheureusement pas pouvoir arriver.

En complément de ce que Mme Laffut a évoqué, nous soutenons cette reconnaissance de la probable future ville de Libramont-Chevigny.

Je veux rappeler que, sur le plan du développement socioéconomique, Libramont-Chevigny se distingue dans le développement économique du Centre-Ardenne, avec plus de 300 entreprises et commerces implantés sur son territoire, un moteur économique incontournable, la présence de grandes entreprises, comme L'Oréal, depuis de nombreuses années, ainsi que des PME et des start-up.

Au niveau des chiffres, 7 602 postes de travail salarié ont été dénombrés en 2022 ainsi qu'un taux d'emploi intérieur de 114,4 %. Cela signifie que Libramont est une ville qui génère des emplois pour ses habitants, mais également pour les communes avoisinantes.

Un point qui a retenu particulièrement notre attention, c'est tout le secteur associatif ainsi que des initiatives locales, telles que l'Agence locale pour l'emploi et l'ASBL Challenge, qui favorisent l'intégration et l'épanouissement professionnel des citoyens.

Il faut souligner le nombre d'infrastructures modernes et accessibles que cette commune propose à ses citoyens, et bien au-delà, ainsi que la gare. Citons le plan directeur en cours de mise en œuvre pour redynamiser les environs de cette gare et en faire un lieu stratégique pour la mobilité et le développement urbain.

Mme Laffut a évoqué les écoles et leur rôle central en termes de santé ainsi que l'importance de ne pas oublier que nous avons souvent rendez-vous là-bas lors de la Foire agricole de Libramont, qui est, si je ne me trompe, la plus grande foire agricole en plein air d'Europe et qui rayonne bien au-delà de la Wallonie.

Sur le plan sportif, pas moins de 60 clubs et associations sont représentés.

Sur le plan environnemental, Libramont abrite plusieurs cours d'eau et des milliers d'hectares de forêt ainsi que des espaces partagés, que ce soit pour les randonnées, les balades thématiques, les parcours VTT, mais également comme ressource économique en termes de sylviculture.

Enfin, le pôle d'enseignement, non seulement les écoles communales, comme déjà été évoqué, mais également d'autres écoles, comme la Haute École Robert Schuman, le CEFA, l'IFAPME, le FOREm ; près de 4 250 élèves et étudiants fréquentent les différents établissements présents sur la commune de Libramont-Chevigny.

Nous voyons donc bien que c'est une ville qui rayonne bien au-delà de ses frontières communales. Ce n'est que lui rendre justice que de lui donner ce titre. S'il n'a qu'une fonction honorifique, dans un premier temps, c'est aussi reconnaître son rayonnement passé, présent et futur.

M. le Président. – Je vous remercie, Monsieur le Chef de groupe, d'avoir brièvement parlé pour Mme Goffinet.

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 de la proposition de décret accordant le titre de ville à la Commune de Libramont-Chevigny, déposée par Mmes Laffut, Goffinet, Hanus, MM. Evrard, Huberty et Borsus (Doc. 78 (2024-2025) N° 1).

Art. 1er et 2

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

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

Vote sur l'ensemble

M. le Président. – Nous allons voter sur l'ensemble de la proposition de décret accordant le titre de ville à la Commune de Libramont-Chevigny, déposée par Mmes Laffut, Goffinet, Hanus, MM. Evrard, Huberty et Borsus (Doc. 78 (2024-2025) N° 1).

À l'unanimité des membres, la Commission de l'aménagement du territoire, de la mobilité et des pouvoirs locaux recommande l'adoption de la proposition 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 au rapporteur pour l'élaboration du rapport.

36e cahier d'observations adressé par la Cour des comptes au Parlement wallon – Fascicules Ier et II (Doc. 79 (2024-2025) N° 1 à 1*ter*)

Centre régional d'aide aux communes – Certification du compte général 2023 – Fascicule II (Doc. 79 (2024-2025) N° 1bis) – pp. 46 à 56

Opérateur de transport de Wallonie – Contrôle des comptes 2021 et 2022 – Fascicule II (Doc. 79 (2024-2025) N° 1ter) – pp. 198 à 218

Port autonome de Charleroi – Contrôle des comptes généraux 2021 et 2022 – Fascicule II (Doc. 79 (2024-2025) N° 1ter) – pp. 219 à 237

Port autonome du Centre et de l'Ouest – Contrôle du compte général 2022 – Fascicule II (Doc. 79 (2024-2025) N° 1ter) – pp. 238 à 248

Port autonome de Namur – Contrôle du compte général 2022 – Fascicule II (Doc. 79 (2024-2025) N° 1ter) – pp. 249 à 256

Port autonome de Liège – Contrôle du compte général 2022 – Fascicule II (Doc. 79 (2024-2025) N° 1ter) – pp. 257 à 272

Suivi des recommandations formulées dans les audits thématiques – La gestion du transport scolaire des élèves à besoins spécifiques en Région wallonne – Fascicule II (Doc. 79 (2024-2025) N° 1ter) – pp. 275 à 279

Suivi des recommandations formulées dans les audits thématiques – Soutien de la Région wallonne aux déplacements quotidiens à vélo – Fascicule II (Doc. 79 (2024-2025) N° 1ter) – pp. 308 à 311

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'examen du 36e cahier d'observations adressé par la Cour des comptes au Parlement wallon – Fascicules Ier et II (Doc. 79 (2024-2025) N° 1 à 1*ter*).

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. Baurain.

M. Pascal Baurain (Les Engagés). – Je propose M. J.-P. Bastin comme rapporteur.

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

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. – La Cour des comptes réalise un travail utile au fonctionnement des services publics en Wallonie, à la fois pour le Gouvernement, mais également pour l'ensemble des administrations, qu'il s'agisse de l'administration centrale ou des unités d'administration publique, comme on dit aujourd'hui.

Ces éléments font partie d'un processus itératif d'amélioration. L'intérêt de la démarche est à la fois au moment où l'on vient présenter le rapport, mais aussi antérieurement par les échanges que les administrations et les cabinets ministériels ont avec les agents de la Cour des comptes, que je remercie dès à présent pour leur travail.

Bien sûr, il s'agit d'un travail rétrospectif qui porte sur la gestion du passé et qui doit permettre de nous guider vers des améliorations pour la gestion de demain.

En ce qui concerne les pages du rapport relatives aux compétences dont j'assume la responsabilité, il y a quelques remarques que je vais parcourir. Je laisserai ensuite les membres de cette honorable Commission, anciens collègues, revenir sur les points qu'ils souhaitent aborder de façon plus détaillée.

En ce qui concerne la matière fiscale – puisque je suis compétent pour ce qui concerne la fiscalité des voitures –, il est recommandé d'établir l'ensemble des droits en matière fiscale par voie de rôle directement. Nous estimons que cet élément aurait une conséquence, en ce qui concerne la taxe de mise en circulation et la taxe de circulation, sur les finances régionales puisque ces taxations ont lieu de mois en mois. Si l'on procède à un mécanisme d'enrôlement directement, le risque est que, la première année, on n'ait que onze douzièmes de recettes au lieu des douze douzièmes.

Sur le prélèvement kilométrique, il y a une remarque pour comptabiliser les créances relatives au prélèvement kilométrique des autres Régions. La Wallonie le perçoit pour le compte de la Flandre et de Bruxelles, et inversement sur leur territoire. Il s'agit d'un élément d'amélioration technique qui relève des compétences du ministre du Budget.

En ce qui concerne le CRAC, cela porte sur la certification du compte général 2023. Différentes remarques sont en cours depuis déjà 2017, et le CRAC tente d'y apporter des réponses. Les plus grosses difficultés du côté du CRAC sont liées à la nature de ses interventions. Quand il s'agit de gérer ses propres éléments de dépenses, il n'y a pas de difficulté.

Le problème survient essentiellement par rapport aux financements alternatifs qui sont des financements pilotés par des administrations fonctionnelles différentes du CRAC, sur lesquels l'organisme n'a que peu ou pas de moyens de prévisibilité et de gestion, chaque financement alternatif répondant à une réglementation d'un service différent de l'administration, selon des règles différentes. Il s'agit d'une difficulté de mise en œuvre des recommandations qui sont présentées dans le cadre du débat et des dialogues entre le CRAC et la Cour des comptes.

Deux nouvelles recommandations ont été formulées en 2023 :

- inclure le rapport de rémunération dans le rapport d'activité. C'est une demande que j'appuie et que je ferai suivre auprès de mon administration ;
- comptabiliser les participations financières dans un compte de bilan.

Au moment de la création du CRAC, une participation financière minime de l'ordre de 15 000 euros avait été réalisée dans l'entreprise Ethias. Cependant, cette participation n'avait pas été inscrite dans les comptes, ce qui constitue une erreur historique d'encodage. À juste titre, cela a été pointé par la Cour des comptes. Dès la notification de cette erreur, le CRAC a procédé à sa correction. La situation ayant été régularisée, cette recommandation n'aura donc, je l'espère, plus lieu d'être en 2024.

Pour l'OTW, il s'agit du contrôle des comptes 2021 et 2022. Nous remontons donc relativement suffisamment loin dans le passé. Une série de recommandations formulées ont été suivies ou sont en cours d'examen.

Celle qui pose le plus de difficultés concerne la mise en adéquation de la durée de la prorogation du contrat de service public prévue par le décret du 29 mars 2018, avec celle imposée par celui du 12 février 2004 relatif au contrat de gestion. Nous allons donc veiller à modifier le décret du 29 mars 2018, en lien d'ailleurs avec d'autres modifications.

L'autre modification qui n'est pas suivie, c'est la détermination de la fixation des objectifs financiers ou comptables au regard des objectifs opérationnels imposés à l'OTW. Ceci nous ramène au cœur du débat du contrat de service public de l'OTW.

Vous le savez, et je l'ai dénoncé, le contrat de service public actuel 2024-2029 de l'OTW prévoit certes un catalogue important de mise en œuvre de mesures de service, mais n'est pas doté d'un budget sérieux puisque le budget est donné à titre indicatif, ce qui a amené le Gouvernement wallon à décider, voici quelques semaines, de remettre à plat le travail et de rédiger – c'est un chantier majeur de l'année 2025 – un nouveau contrat de service public pour le TEC, avec un

budget engageant dans le chef de la Wallonie. C'est dans ce cadre que nous répondrons à cette recommandation de la Cour des comptes.

J'en viens aux ports autonomes. Il s'agit du contrôle des comptes généraux 2021 et 2022 par la Cour. Pour résumer, les remarques portent principalement sur des problèmes de gestion des recettes et des dépenses pouvant générer des intérêts de retard et des problèmes de validation, des doubles paiements ainsi que des soucis d'imputation et de rapportage. Vous conviendrez, chers collègues, qu'il s'agit d'enjeux significatifs pour les finances publiques.

Les ports doivent donc fournir des efforts en matière de connaissance de leurs actifs et de gestion des conventions. Il faut qu'ils établissent des inventaires exhaustifs et à jour. Il est vrai qu'il y a aujourd'hui, dans certains ports autonomes, des problèmes d'effectifs, des problèmes de gouvernance et surtout une diversité de modes de fonctionnement selon les ports.

Il y a une remarque générale sur l'absence de lien entre le plan comptable des ports et celui du secteur public pour tous les comptes utilisés, faute d'un modèle de tableau de correspondance idoine qui devrait être fixé par le Gouvernement wallon.

L'élément positif, c'est le fait qu'un nouveau logiciel comptable commun aux quatre ports, qui respecte les normes WBFin, a été acquis en 2023 et devrait donc répondre à de nombreuses recommandations et prescrits. Les effets devraient être perceptibles pour l'exercice 2024, à savoir les comptes de cet exercice.

Diverses procédures nécessaires à la gestion comptable sont établies avant d'être incorporées dans le logiciel. Les points de recommandations, qui devraient être en grande partie rencontrés par la mise en œuvre du logiciel comptable, sont identifiés dans un tableau récapitulatif, que je peux mettre à disposition de la Commission, qui permet de lever toute une série de recommandations à suivre énoncées par la Cour des comptes.

Un comité d'audit interne et externe existe, mais il devrait être unique pour l'ensemble des ports. C'est mon souhait, car les structures sont aujourd'hui trop petites, et ce, en vue d'une uniformisation des règles de procédure et de contrôle intégrant la gestion des risques et les évaluations d'actifs.

Le bilan dressé par la Cour des comptes sur la gestion n'est donc pas très flatteur. Je rappelle qu'aucun port autonome ne dispose aujourd'hui, et ce, depuis plusieurs années, d'un contrat de gestion. Cette situation implique des actions et une réaction de ma part.

La Déclaration de politique régionale prévoit une gestion plus moderne, efficace et efficiente des quatre ports fluviaux wallons, qui doit être mise en place afin de répondre le plus efficacement aux enjeux économiques, climatiques et de mobilité. Il y a là un vrai challenge et un vrai travail à réaliser.

Aujourd'hui, la situation des quatre ports autonomes – qui sont des outils majeurs pour la valorisation de la voie fluviale, la réussite et l'atteinte de nos objectifs de stratégie régionale de mobilité en ce qui concerne le transport des matériaux et des biens – est au cœur du réacteur, si je me puis me permettre l'expression, et nécessite une réforme en profondeur.

Nous travaillons avec l'administration sur plusieurs scénarios. Il conviendra au Gouvernement d'adopter une orientation de façon à donner un cap pour le futur. Aujourd'hui, force est de constater que l'éparpillement des moyens nuit à l'efficacité, notamment sur le plan de la gestion budgétaire et comptable, mais à mon avis pas uniquement de ce point de vue.

Je suis à la disposition des membres de la Commission pour tenter de répondre aux questions qui me seraient adressées relativement à la gestion des départements, des organismes et des unités d'administration publique qui relèvent de mes compétences pour les périodes concernées, à savoir 2021, 2022 et 2023.

Échange de vues

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

M. Germain Mugemangango (PTB). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour ces éclaircissements.

Comme vous l'avez dit, ce qui frappe le plus, c'est la problématique des ports autonomes. Il y a manifestement un problème profond par rapport à la gestion de ces ports.

Prenons le Port autonome du Centre et de l'Ouest. La Cour des comptes a relevé plusieurs insuffisances dans la gestion financière et comptable du port autonome, principalement liées à l'absence de comptabilité des engagements.

À Charleroi et à Liège, on constate que ces deux ports ont une comptabilité incomplète, ce qui pose un problème. À Charleroi, on note en page 220 que les subsides à recevoir ont été surestimés, notamment au niveau des subventions. Certaines recettes n'ont pas été correctement inscrites en comptabilité budgétaire et des dépenses ont été imputées de manière erronée ou en décalage avec l'exercice fiscal.

La Cour a constaté que le Port autonome de Liège a enregistré des montants non ventilés dans son compte d'exécution du budget. Qu'est-ce que cela signifie concrètement ? Le Port autonome de Liège a reconnu

certaines erreurs, attribuant une partie de la situation à des problèmes d'effectifs et au départ précipité de son responsable comptable fin 2021, entraînant une gestion temporaire. Cela peut s'entendre, mais certaines erreurs sont importantes, comme des créances non comptabilisées et des intérêts de retard non imputés. Ce qui est frappant quand on lit le rapport de la Cour des comptes, c'est que ces erreurs ont des conséquences financières et budgétaires parfois importantes.

Vous parlez de problèmes de gouvernance. J'entends que vous voulez prendre des mesures par rapport à cela et que vous parlez d'une réforme. Il est important que cette Commission puisse, par exemple, bénéficier d'une liste des mesures que vous envisagez avec un échelonnement dans le temps afin de voir dans quelle mesure la prise en main un peu ferme de la gestion de ces ports sera exécutée.

Sur le problème du transport scolaire, la Cour relève que le taux d'élèves dont le trajet quotidien est supérieur à trois heures est passé de 6,5 % en 2019 à 6,4 % en 2023. Celui des élèves dont le trajet est supérieur à quatre heures reste inchangé à 1,4 %. Quelles mesures allez-vous prendre pour améliorer la situation difficile de ces enfants, souvent porteurs de handicap, dans ces transports scolaires ?

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

M. Grégory Chintinne (MR). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour votre exposé.

Au niveau du suivi des recommandations, le recensement et l'évaluation des risques, la Cour des comptes constate que le CRAC a entamé les travaux nécessaires à la mise en place d'un système, mais que ceux-ci ne sont pas encore totalement aboutis. Avez-vous des informations sur cette recommandation identique à celle du dernier rapport ?

Il y avait aussi la mise en place d'un audit interne : « Les audits budgétaires et comptables seront confiés au service chargé de l'audit interne pour le SPW ». Le CRAC a répondu au questionnaire visant à apprécier la charge de travail liée à cette obligation et a pris contact avec le Service commun d'audit de la Communauté française et de la Wallonie. Toutefois, aucune mission d'audit interne n'a été menée. Avez-vous des informations sur cette recommandation ?

Enfin, rappelons que, lors des précédents contrôles, la Cour avait insisté pour que le CRAC établisse et présente des comptes portant sur l'ensemble de son activité. Elle avait en effet signalé que la plupart des opérations sont effectuées par le biais de comptes financiers du CRAC, soit l'essentiel de son activité. Monsieur le Ministre, bien que vous soyez nouvellement à la manœuvre et que ce rapport porte sur l'activité 2023, pourriez-vous donner des informations sur cette recommandation identique au dernier rapport ?

Au niveau de l'OTW, la forte dépendance financière aux subventions met en lumière la fragilité financière de l'organisme et pose la question de l'efficacité de l'allocation des ressources publiques. La Cour des comptes mentionne une discordance de 47,8 millions d'euros entre les subventions régionales et les données rapportées par OTW. Quelles mesures concrètes seront prises pour corriger cette situation et éviter que cela ne se reproduise ? Quels mécanismes de contrôle internes sont en place pour garantir une meilleure cohérence entre les subventions allouées et les données comptables ?

Vous avez largement parlé des ports autonomes. En effet, on attendra les réformes à venir et l'on vous reviendra dans les plus brefs délais.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Je n'avais pas prévu d'intervention, mais je peux intervenir sur l'un ou l'autre élément.

Je suis plutôt satisfait que vous comptiez travailler à la modernisation et à l'uniformisation de la gestion des ports. Cependant, il faut continuer à garantir à chacun d'eux un ancrage local, voire interrégional, leur permettant de participer au développement économique de leur bassin de vie. C'est important pour chacun des ports de notre Wallonie.

Vous n'avez pas évoqué le droit de tirage PIMACI, où les moyens destinés aux communes pour investir dans le réseau cyclable ont occupé une partie de nos débats budgétaires. À l'aune des conclusions de la Cour des comptes, qui rappelle que, même si l'on fait des progrès en la matière, ces progrès sont insuffisants pour atteindre les objectifs fixés dans la vision FAST 2030, je voulais voir avec vous quand nous disposerons de la programmation pour la législature et, le cas échéant, comment ce montant sera intégré dans la trajectoire pluriannuelle de retour à l'équilibre pour 2029.

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour les différentes explications à la suite de ce rapport.

J'aurai quelques questions, notamment par rapport au Centre régional d'aide aux communes et à la certification du compte. Le CRAC signale qu'il compte établir un tableau par rapport au plan comptable et au plan comptable annexé ainsi que le tableau de correspondance. Cela a-t-il été fait ? Le Gouvernement wallon envisage-t-il de faire le nécessaire en la matière ?

Toujours concernant le CRAC, le recensement et l'évaluation des risques, la Cour confirme que des démarches ont été amorcées par le CRAC, mais souligne qu'elles n'ont pas encore abouti. Pouvez-vous

nous dire si, entre-temps, le ministre continue à assurer un suivi rigoureux de cette situation ?

Idem par rapport à la mise en place de l'audit interne afin de garantir la réalisation effective des missions du CRAC. Avez-vous des informations par rapport à cette situation ?

Concernant les procédures de contrôle des opérations liées aux activités, la Cour avait suggéré au CRAC l'automatisation des contrôles. Un calendrier spécifique a-t-il été établi pour la généralisation de ces processus d'automatisation des contrôles financiers ?

Concernant la nature des comptes transmis, pouvez-vous nous indiquer les mesures prises afin de garantir que le CRAC produise un compte d'exécution du budget complet ?

En ce qui concerne le financement des activités de l'OTW, la Région et l'OTW sont censés appliquer les mêmes critères d'imputation dans le cadrage des rapportages à l'ICN. La Cour observe des discordances. On nous signale que des corrections auraient été appliquées. Pouvez-vous nous confirmer que ces changements ont bien été apportés ?

Au niveau des engagements sociaux, la Cour souligne l'absence de financement de l'OTW à Ethias. L'OTW avait prévu de verser le montant dû avant la fin 2023. Néanmoins, aucune trace de ce montant n'est observable. Cela a-t-il été corrigé ou y a-t-il des explications quant à ce retard ?

Concernant la mise en adéquation de la durée de prorogation du contrat de service public, la Cour préconise une modification du décret du 29 mars 2018 relatif au service de l'OTW. Une modification de ce décret du 29 mars 2018 est-elle prévue prochainement ?

En ce qui concerne les ports autonomes, comme celui de Charleroi, des mesures complémentaires aux processus actuels seront-elles mises en place afin d'éviter ces incidents ? Dans la positive, pouvez-vous nous les indiquer ?

Enfin, concernant l'évaluation du système de contrôle, des mesures sont-elles prises pour garantir les obligations dans les plus brefs délais ?

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

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Je voudrais commencer par saluer l'excellent travail de la Cour des comptes qui est indispensable pour éclairer nos travaux. Il est précieux, non seulement aujourd'hui en commission, mais tout au long de l'année et de nos travaux de la législature.

Je voudrais revenir très brièvement sur les ports autonomes. Il s'agit de comptes de 2022 pour tous, si je ne me trompe, sauf celui de Charleroi, où il s'agit de comptes de 2021 et 2022. La Cour mène son travail de contrôle pour ce type d'UAP et va réaliser l'audit.

Il s'agit d'une situation antérieure. M. le Ministre a rappelé qu'un logiciel comptable a été installé. On vérifiera très précisément, mais, en même temps, on met beaucoup d'espoir dans le fait que cela aille mieux et qu'une partie des recommandations de la Cour des comptes soient rencontrées grâce à l'implémentation sur le terrain de ce logiciel comptable.

Néanmoins, Monsieur le Ministre, vous dites qu'il faudra suivre de près la gestion comptable et budgétaire. Tous les collègues l'ont dit, les ports autonomes, c'est une partie sérieuse du rapport de la Cour des comptes. Outre cette gestion comptable et budgétaire qu'il faudra suivre de près, il y a aussi une grande réforme que vous annoncez.

J'aurais voulu savoir si vous pouviez nous en dire plus par rapport à la valorisation du transport par voie d'eau, mais aussi, comme le disait mon collègue Lefèbvre, l'ancrage local de ces différents ports. Pouvez-vous nous en dire un peu plus que ce qu'il y a dans la DPR sur la réforme qui les attend ?

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 vais essayer de donner un maximum de réponses par thématique. Étant donné que les questions sont, pour certaines, très détaillées et très pointues, si je ne répondais pas à l'ensemble des questions de façon détaillée, je vous invite à m'adresser une question écrite. On veillera à y répondre de la façon la plus pointue possible.

En ce qui concerne les ports autonomes, ce sont les comptes 2021 et 2022 qui ont été audités par la Cour des comptes. Je le dis et je le souligne, c'est totalement insatisfaisant. Cela vient s'ajouter à une situation d'absence de contrat de gestion pour les quatre ports autonomes. Cette situation, j'en ai hérité. Je pense qu'aujourd'hui tout le monde partage le constat. Il faut des moyens plus sérieux et plus professionnels à l'échelle de l'ensemble des ports autonomes wallons.

Je ne dis pas que les personnes qui gèrent aujourd'hui ne le font pas de façon professionnelle, mais je constate que beaucoup de moyens dans chaque petite entité sont quelquefois consacrés au fonctionnement, à la gestion administrative, budgétaire et financière des éléments, alors que tout cela devrait être largement partagé et mutualisé entre les acteurs.

Ces ports autonomes sont des outils que la Région a mis en place. Ce sont bien des ports régionaux.

Monsieur Lefèbvre, Madame Cremasco, bien sûr, il faut un lien avec le territoire. Aujourd'hui,

reconnaissons que, par rapport aux enjeux que constituent à la fois la réindustrialisation du territoire, l'attractivité de la Wallonie, la valorisation de cette chance que nous avons en Wallonie d'avoir un réseau fluvial important connecté au cœur de l'Europe, entre deux bassins fluviaux majeurs – celui de la Seine-Escaut d'un côté et celui de la Meuse-Rhin de l'autre –, nous devons sans doute changer de dimension dans la façon dont nous gérons les terrains et les outils que sont les ports autonomes.

Le chantier est là et les défis sont colossaux. L'administration a des réflexions et des propositions. C'est un débat – il est un peu tôt pour le dire, Madame la Députée – que je partage avec mes collègues du Gouvernement quant aux constats et aux options. Nul doute que nous aurons l'occasion d'y revenir.

Le point positif, c'est le nouveau logiciel commun qui doit répondre à beaucoup de recommandations formulées par la Cour des comptes. C'est à l'aune des comptes 2024 que l'on pourra jauger des réponses apportées aux remarques judicieuses de la Cour des comptes. J'entends que ce soit fait dans les meilleures conditions.

Pour ce qui concerne le CRAC, la difficulté est qu'il a plusieurs missions, dont certaines sur lesquelles il a un contrôle plein et entier et d'autres missions pour lesquelles il n'est que l'intermédiaire, à savoir celui qui fait récepteur de financement et payeur des subsides. Chaque thématique et chaque financement alternatif répond à des règles différentes, ce qui complexifie le traitement et ce qui rend extrêmement difficile tout mécanisme de prévision budgétaire. Cette difficulté est ontologique à la situation du CRAC.

Toutes les recommandations importantes de la Cour des comptes sont examinées avec attention, mais certaines d'entre elles sont très compliquées à mettre en œuvre pour le CRAC. Les recommandations 6.2.1, 6.2.2, 6.2.3 et 4.3 sont suivies et font l'objet d'améliorations du CRAC. Par contre, les recommandations 6.3.1 et 4.3, pour partie, posent des difficultés liées au mécanisme de financements alternatifs. À moins d'intégrer les réglementations et de dire c'est dorénavant le CRAC qui fixe les règles auxquelles les subsides sont liquidés, c'est compliqué, d'autant que tous ces financements alternatifs sont souvent des financements d'investissement sur le long terme pour lesquels les opérateurs – même les administrations fonctionnelles – ne disposent pas d'informations précises.

C'est un enjeu global sur l'encours en Wallonie par rapport à toutes les dépenses de soutien à l'investissement qui sont faites aux pouvoirs locaux, aux intercommunales et autres opérateurs publics ou assimilés au public. Il y a là une vraie difficulté.

Le Service d'audit interne commun à la Région wallonne et à la Fédération Wallonie-Bruxelles est un mécanisme qui fait partie des outils pour se prémunir des risques, conformément aux différentes méthodologies appliquées. Dans ce cadre, il bénéficie d'une autonomie et choisit les services qu'il convient d'auditer. Je ne peux pas interférer dans le choix de ce Service commun d'audit pour l'inviter à auditer tel ou tel élément. Aujourd'hui, le mécanisme est rendu possible. Il revient à ce Service commun d'audit de faire le choix des services qu'il audite annuellement. Je sais qu'il fait un travail de qualité et utile, qui est complémentaire à celui que réalise, de façon plus macro, la Cour des comptes.

Par rapport à l'OTW, il y a des questions sur les mécanismes de subventions et données comptables. À ma connaissance, c'est un travail qui est en cours de réconciliation et qui est lié notamment aux différentes subventions qui passent par des mécanismes innovants ou nouveaux, notamment sous la précédente législature. Par exemple, le Plan de relance de la Wallonie vient ajouter des budgets complémentaires hors cadre, hors contrats de service public, sur lesquels il y a par après des différences d'imputation dans les années auxquelles sont imputés les différents subsides. Cela complexifie les choses et peut faire apparaître facilement des différences. Ce sont des enjeux importants à réconcilier, et l'OTW s'y applique. À nouveau, si l'on travaille dans le cadre de financements clairs et définis dans le contrat de service public de façon ferme et définitive, c'est de nature à éviter ce genre de situation.

En ce qui concerne le rapportage sur l'Institut des comptes nationaux, oui, la recommandation a été mise en œuvre. Les choses sont bien en ordre en la matière.

Sur les engagements sociaux d'Ethias, j'avoue que je n'ai pas de réponse ponctuelle. Je vous invite, Monsieur le Député, à introduire une question écrite pour que je n'improvise pas une réponse en séance.

Le décret du 29 mars 2018, comme je l'ai indiqué, doit être modifié. J'entends bien le réaliser pour réussir le gap.

PIWACY fait partie des outils dans le cadre du plan Wallonie cyclable. Le décret que vous avez voté sous la précédente législature prévoit une évaluation du plan Wallonie cyclable à l'échéance de l'année 2024. C'est la raison pour laquelle j'ai annoncé en commission la mise en place d'un mécanisme et d'une procédure d'évaluation qui va s'appeler « Printemps du vélo » et qui a vocation à être à la fois une évaluation par l'administration, mais ensuite participative avec les acteurs concernés.

Les recommandations que formule la Cour des comptes par rapport à PIWACY font partie des ingrédients que l'on va mettre dans l'évaluation. Me demander d'apporter une réponse aux remarques tant

que ce processus n'a pas été fait globalement, c'est un peu compliqué. Les remarques de la Cour des comptes seront intégrées efficacement dans le processus d'évaluation, et j'y serai attentif.

En ce qui concerne le transport scolaire, Monsieur Mugemangango, là aussi, la situation n'est pas très joyeuse. Il s'agit d'un budget et de moyens donnés de façon significative par la Région pour ce service particulièrement prégnant pour les familles qui accueillent des enfants en situation de handicap. Les temps de parcours que vous citez concernent les plus fragiles de tous nos enfants, et il faut y accorder une meilleure attention.

J'aurai tantôt une interpellation de Mme De Rodder et plusieurs questions orales sur le sujet. Je développerai à cette occasion les outils et la méthode que j'entends mener au niveau wallon. Cela se fait en coordination avec le Gouvernement de la Fédération Wallonie-Bruxelles puisque le premier Gouvernement conjoint de nos deux Exécutifs a mis en place, à ma demande, un groupe de travail spécifique pour améliorer la situation. C'est pointé clairement dans le cadre de la Déclaration de politique régionale.

L'interpellation de Mme De Rodder, à laquelle je vais répondre tantôt, c'est une interpellation que j'ai faite moi-même comme parlementaire il y a quelque temps au sein de cette assemblée pour relayer les doléances légitimes des parents d'enfants en situation de handicap qui fréquentent l'enseignement spécialisé et qui doivent avoir recours à ce transport scolaire qui doit absolument être amélioré et upgradé.

M. le Président. – Personne ne souhaite répliquer. C'était clair et limpide.

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.

ORGANISATION DES TRAVAUX
(Suite)

Examen de l'arriéré
(Suite)

M. le Président. – Avant d'entamer l'examen des trois pétitions inscrites à l'ordre du jour de la Commission de ce jour, je vous propose de retirer de l'arriéré de notre Commission les rapports de la Cour des comptes relatifs à la certification et au contrôle du compte général 2023 du Centre régional d'aide aux communes. Celui-ci a, en effet, été examiné dans le cadre du 36e cahier d'observations adressé par la Cour des comptes.

Marquez-vous votre accord sur cette proposition ?

(Assentiment)

Je vous remercie.

PROJETS ET PROPOSITIONS
(Suite)

Pétition pour la réfection des murs antibruit du R5 à hauteur de Cuesmes

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'examen de la pétition pour la réfection des murs antibruit du R5 à hauteur de Cuesmes.

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. Baurain.

M. Pascal Baurain (Les Engagés). – Je propose M. J.-P. Bastin comme rapporteur.

M. le Président. – À l'unanimité des membres, M. J.-P. Bastin désigné en qualité de rapporteur.

Présentation de la pétition

M. le Président. – En date du 14 mai 2024, M. Fadda a introduit une pétition en ligne, demandant la réfection des murs antibruit jouxtant le R5 à hauteur de Cuesmes.

Cette pétition a été clôturée le 14 novembre 2024 et a recueilli sept signatures.

Elle n'a donc pas atteint le seuil visé par l'article 127.6 du 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 que l'article 127.6 du règlement dispose que la Commission saisie d'une pétition peut décider de demander un rapport au Gouvernement. Elle peut également soumettre la question au médiateur, que nous avons rencontré dernièrement.

Échange de vues

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

M. Germain Mugemangango (PTB). – Je suis certain, Monsieur le Président, de ne pas être le seul à m'intéresser aux pétitions parce que, quand les citoyens s'expriment, il est important de les soutenir.

Nous n'allons pas demander d'audition en particulier sur cette pétition. En effet, il y a fort peu de signatures.

Le problème évoqué dans cette pétition est néanmoins important puisque toute une série de personnes ne peuvent pas profiter de leur extérieur – leur jardin ou leur terrasse – tellement il peut y avoir de bruit à proximité de cette voie de circulation.

Ceux qui connaissent la région savent que cette voie de circulation est en mauvais état, ce qui accroît les bruits et toutes les problématiques incommodantes aux alentours. Le minimum est en effet d'avoir un mur antibruit qui soit efficace.

Pour le lire dans la presse, je sais que M. le Ministre aime bien faire les visites de terrain. Il pourrait être intéressant d'aller sur place pour voir dans quelle mesure la situation des riverains est pénible et de quelle manière on peut agir vite. Cela peut être un soutien à ces citoyens qui peut être efficace pour changer la situation.

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

M. Guillaume Soupart (MR). – Il y a malheureusement peu de signatures, même si je pense que cela touche pas mal de monde. Ce n'est pas uniquement à Cuesmes puisqu'il y a aussi la portion qui va jusque Ciply, où il n'y a d'ailleurs pas forcément de mur antibruit.

Je sais que le ministre Desquesnes est attentif au dossier puisqu'il a déjà répondu à des questions sur le sujet. Cela a fait l'objet de différentes questions et interpellations sous la précédente mandature.

Pour rappel, le dossier est prévu dans le plan Infra, avec notamment une réfection du revêtement. Le dossier va pouvoir avancer.

Malheureusement, cette pétition, par son nombre de signataires, ne démontre pas tout l'intérêt qu'il peut y avoir pour ce dossier.

Ce ne sont pas uniquement des gens qui ont des problèmes avec le fait de pouvoir profiter de leur terrasse ou de leur extérieur ; certaines personnes doivent carrément dormir dans leur garage ou dans leur sous-sol. Il y avait eu un reportage sur une personne qui a des difficultés par rapport à cela.

Je souligne le fait que c'est un dossier important, mais qui est suivi par le SPW depuis quelques années. J'espère que le ministre Desquesnes pourra le clôturer assez rapidement.

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

M. Pascal Baurain (Les Engagés). – Pour abonder dans le même sens que ce que mes collègues viennent de dire, je ne doute pas que M. le Ministre connaît bien la situation sur le terrain par rapport à cette problématique. Il avait d'ailleurs répondu en décembre dernier à une question écrite que je lui avais adressée.

Pour rebondir sur ce que M. Soupart disait tout à l'heure, j'amène une simple proposition qui est de joindre les réponses du ministre aux dernières questions qui ont été posées dans la réponse qui sera apportée aux signataires de cette pétition.

M. le Président. – Je vous rappelle qu'il a été proposé de revoir le règlement du Parlement de Wallonie pour améliorer la compréhension relative à la gestion de ces pétitions.

L'idée n'est pas de ne pas les traiter, de ne pas écouter la voix de ces sept pétitionnaires, mais d'être cohérent par rapport au travail parlementaire.

Je vous rappelle, puisque cela a été signalé, que vous avez l'opportunité de vous faire le porte-voix de ces citoyens à travers des questions écrites ou orales.

La parole est à M. le Ministre Desquesnes.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – En effet, le R5 doit faire l'objet de réhabilitations. Je peux vous rassurer, Monsieur Mugemangango, car c'est un endroit par lequel je passe et où je suis déjà allé. Je connais des personnes et des amis qui y vivent et donc je suis conscient de la situation difficile sur le terrain. Ce que je peux signaler, c'est que, dans le plan Infrastructures validé par le précédent Gouvernement, il y a des moyens prévus pour rénover le R5.

Cependant, cette voirie est en mauvais état et nécessitera de gros investissements. Nous devrons donc phaser les choses puisque le montant prévu dans le cadre du PIMPT est inférieur à l'ensemble des besoins. Dès lors, l'administration travaille aujourd'hui à la priorisation des parties de R5 à rénover en profondeur. Cela concerne bien sûr le revêtement, mais cela concerne aussi les ponts et la mobilisation que j'ai pu

obtenir de mes collègues du Gouvernement concernant le plan Infrastructures. Pour les ponts, les ouvrages d'art et les éléments antibruit, 184 millions d'euros devraient aider.

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

« Considérant que la pétition n'a recueilli que sept signatures au regard de l'article 127.6 du règlement du Parlement de Wallonie ;

Considérant que le Parlement rendra attentif le Gouvernement à la problématique portée par la pétition à l'examen ;

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

Je vous propose de joindre la réponse du ministre à la question écrite. Ainsi, les citoyens auront l'information la plus optimale possible.

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 sur « Gerpinnes Flaches NON au projet immobilier « Le jardin des Saules » »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'examen de la pétition sur « Gerpinnes Flaches NON au projet immobilier « Le jardin des Saules ».

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. Baurain

M. Pascal Baurain (Les Engagés). – Je propose M. J.-P. Bastin comme rapporteur.

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

Présentation de la pétition

M. le Président. – En date du 23 mai 2024, M. Van De Weerdt a introduit une pétition en ligne, visant à s'opposer à la construction de 42 logements dans le hameau des Flaches.

Cette pétition a été clôturée le 24 novembre 2024 et a recueilli 64 signatures.

Elle n'a donc pas atteint le seuil visé par l'article 127.6 du 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 que l'article 127.6 du règlement dispose que la Commission saisie d'une pétition peut décider de demander un rapport au Gouvernement. Elle peut également soumettre la question au médiateur.

Échange de vues

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

M. Germain Mugemangango (PTB). – Cette pétition a retenu toute mon attention, car on y aborde différents aspects importants.

Quand on aborde les projets immobiliers, il est toujours bon de savoir de quel type de logement on parle. Par exemple, seront-ils accessibles financièrement pour les travailleurs ou vont-ils être hors de prix ? C'est une vraie question. Oui, il faut du logement, mais encore faut-il qu'il réponde aux besoins de la population, en respectant la biodiversité existante afin de conserver le caractère des villages.

Dans ce dossier, un article de fin juillet indiquait que le projet prévoyait la construction de beaux appartements de trois chambres avec trois places de parking par logement et des espaces verts. Cet élément m'a un peu fait tiquer puisque ce projet immobilier va détruire une prairie de deux hectares et une haie d'espèces indigènes de presque 100 mètres de long.

Face aux promoteurs immobiliers, les communes sont souvent démunies. Elles ont un certain pouvoir, mais celui-ci est vite limité lorsque les promoteurs vont en appel auprès de votre administration, Monsieur le Ministre. Il faudra donc revoir les schémas de

développement communaux pour prendre en compte tous les aspects qui touchent le citoyen et éviter des demandes de permis dans des endroits peu adaptés.

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

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Le groupe MR tient à réaffirmer son attachement à un aménagement du territoire équilibré et respectueux du cadre de vie et des particularités locales. Nous suivrons ce dossier avec attention.

Pour rappel, notre Commission n'est pas compétente pour accorder ou refuser un permis d'urbanisme puisque l'autorité administrative compétente est le Gouvernement.

Par rapport aux pétitionnaires, nous devons avoir cette transparence que je souhaitais souligner.

Nous pouvons, en tant que mandataires locaux, suivre ce dossier, mais la Commission n'a pas de rôle à jouer dans la délivrance de permis.

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

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Je pense à peu près exactement l'inverse de Mme Cassart-Mailleux.

(Réaction de Mme Cassart-Mailleux)

Ce n'est pas la première fois, surtout en matière de pétitions et en particulier sur des projets immobiliers.

Il est très important que l'on puisse entendre ici les citoyens et que l'on puisse avoir une vue globale, en tant que parlementaires, sur l'ensemble de ces dossiers qui posent problème, sachant que l'on a une échéance de six ans par rapport aux schémas de développement communaux dans toutes les communes wallonnes, qui visent à limiter l'étalement urbain pour arriver à un Stop artificialisation et un Stop béton en 2050.

La Commission doit prendre conscience de la réalité citoyenne, de ce que représentent ces projets immobiliers sur le terrain et de toutes les particularités qu'il y a derrière. Je ne viendrai même pas sur le détail de la particularité de ce dossier-ci, même si c'est très intéressant au niveau environnemental.

Néanmoins, nous devons analyser tous ces dossiers. C'est l'occasion, au moment des pétitions, d'avoir ce côté très « terrain » et de voir ce qu'il se passe exactement. C'est dans cette Commission que l'on doit prendre conscience que ces projets vont à l'encontre de l'objectif wallon et de comment on fait pour les juguler, voire les réorienter mieux dans des centralités, stopper l'étalement urbain et arriver au Stop béton.

Les expressions « Stop béton, Stop artificialisation, Stop asphalte » sont parfois malheureuses. En tout cas, il s'agit d'arrêter l'étalement urbain.

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

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Je n'ai pas dit qu'il n'est pas important d'auditionner ; j'ai dit que l'autorité compétente est le Gouvernement et j'ai bien dit tout l'intérêt des dossiers.

Dans ce cas, il y a 62 signatures. Le règlement du Parlement est assez clair.

Je veux aussi réitérer que, en tant que relais de l'étape pour certains parlementaires, on peut s'intéresser au dossier et prendre connaissance du dossier, mais on ne saurait pas non plus développer l'ensemble des pétitions ici. Il y a un règlement, et je souhaite qu'il soit appliqué.

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – J'ai bien écouté Mme Cassart-Mailleux et Mme Cremasco. Je n'ai pas entendu de choses totalement en opposition les unes aux autres. Je souhaite rappeler que les pétitions sont intéressantes…

(Réactions dans l'assemblée)

Oui, du centre ; non pas géographiquement, mais idéologiquement assumé et revendiqué.

Les pétitions ont ceci d'intéressant qu'elles sont un peu le pouls des citoyens qui nous relaient différentes difficultés.

Elles permettent de rappeler que l'aménagement du territoire est au cœur des différentes politiques et que les enjeux sont particulièrement élevés pour arriver, non pas au Stop béton, mais à l'imperméabilisation en 2050.

Comment concilier à la fois la densification, le bien-être de l'ensemble de nos concitoyens et les peurs toujours inhérentes à tout changement, mais aussi une stabilité juridique pour que les promoteurs immobiliers puissent construire, mais aussi respecter le cadre de vie de l'ensemble des concitoyens ?

Le nombre de pétitions est une indication. Ce n'est pas la seule, mais cela permet à chaque fois de voir, territoire par territoire, comment les différents dossiers sont perçus et d'avoir des échanges de vues avec des sensibilités qui peuvent être différentes, et c'est bien l'essence de notre Parlement.

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

M. Germain Mugemangango (PTB). – La pétition a récolté 64 signatures, et non pas 62. Ceci étant, il n'y a

pas assez de signatures pour demander une audition, et j'en suis bien conscient.

Par rapport à la réflexion de Mme Cassart-Mailleux, quand on constate que beaucoup de pétitions concernent l'aménagement du territoire – il est régulier que des citoyens se coalisent et se mobilisent par rapport à des modifications importantes de leur territoire –, l'argument selon lequel c'est la prérogative du Gouvernement pourrait donner à penser que l'on met de côté l'ensemble de ces pétitions. J'imagine que ce n'est pas l'intention de Mme Cassart-Mailleux. Il est important que l'on puisse en parler ici.

De manière plus générale, je suis toujours surpris du faible nombre de signatures de certaines pétitions. Pour la pétition précédente, c'était encore plus le cas. J'espère que le groupe de travail que l'ensemble des groupes parlementaires ont accepté de mettre en place pour revoir ces mécanismes permettra de distinguer et de peut-être détecter ce qui empêche ces pétitions d'être plus soutenues. Il s'agit peut-être de difficultés de procédure. C'est important, car cela doit tous nous surprendre que des questions pourtant importantes aient un faible nombre de signatures. Cela veut dire soit qu'il y a un problème d'engouement, c'est une possibilité, soit il y a un problème de procédure, mais c'est un débat qui dépasse le point qui est soumis aujourd'hui.

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

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Si je rejoins le fait que le Parlement ne délivre pas de permis, il lui appartient de contrôler l'action du Gouvernement. L'action du Gouvernement doit se faire dans le cadre d'un Stop béton – et donc d'une réduction de l'artificialisation –, où il est unanimement admis que c'est un enjeu majeur de survie et un enjeu majeur pour la Wallonie.

Nous sommes là pour entendre ce qui vient du terrain et ce qui vient des habitants, pour contrôler l'action du Gouvernement et voir si, en l'occurrence, le ministre de l'Aménagement du territoire se situe bien dans cette veine. C'est d'autant plus important que ces dossiers émanent souvent de décisions qui ont été prises il y a des années. Elles ne sont plus d'actualité avec la politique que doit mener la Région wallonne pour stopper l'artificialisation.

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 le devoir d'impartialité auquel je suis tenu comme autorité pouvant être saisie, à un moment donné, d'un dossier de recours en matière d'urbanisme. Je peux précise que, pour l'instant, à ma connaissance, aucun permis n'a été délivré pour ce projet. Ce sera mon seul commentaire sur le dossier en lui-même.

Par ailleurs, nous avons des ambitions en Wallonie pour mieux gérer le territoire wallon – et le fait qu'il soit limité –, pour assurer la préservation de la nature et de la biodiversité, pour assurer aussi les besoins en logement, pour faire en sorte que le territoire ne soit plus imperméabilisé, comme le signalait le chef de groupe des Engagés, pour faire en sorte également que nous ayons une mobilité plus harmonieuse sur le territoire.

Tout cela passe par l'échelle locale, où les décideurs locaux ont beaucoup d'outils. Je profite de l'occasion pour rappeler combien le schéma de développement communal, qui introduira notamment la définition précise des centralités, est un élément majeur dont disposent les communes pour orienter leur urbanisation ou la préservation de zones rurales ou de zones agricoles. Je ne peux qu'encourager les mandataires locaux à « poigner » pleinement de ces compétences. En effet, les acteurs et décideurs locaux ont l'occasion de prendre des décisions ; tout ne dépend pas de la Région, de son administration ou de son ministre.

C'est un appel à la responsabilité et à la prise de responsabilité à l'attention des mandataires locaux que je réitère ici, sachant que la Wallonie a développé des moyens et prévoit des budgets supplémentaires pour accompagner les communes dans le service et le développement de ces schémas de développement communaux dès cette année 2025.

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

« Considérant que la pétition n'a recueilli que 64 signatures au regard de l'article 127.6 du règlement du Parlement de Wallonie ;

Considérant que le Parlement rendra attentif le Gouvernement à la problématique portée par la pétition à l'examen ;

La Commission décide 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 relative à l'état déplorable de la route de Wallonie à Baudour

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'examen de la pétition relative à l'état déplorable de la route de Wallonie à Baudour.

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. Bastin.

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

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

Présentation de la pétition

M. le Président. – Il me revient de vous indiquer que, en date du 28 mai 2024, Mme Pourreau a introduit une pétition en ligne, demandant l'installation de radars fixes ainsi que le démarrage rapide de travaux de remise en état de la route de Wallonie à Baudour.

Cette pétition a été clôturée le 28 novembre 2024 et a recueilli huit signatures.

Elle n'a donc pas atteint le seuil visé par l'article 127.6 du 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 que l'article 127.6 du règlement dispose que la commission saisie d'une pétition peut décider de demander un rapport au Gouvernement. Elle peut également soumettre la question au médiateur.

Échange de vues

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

M. Germain Mugemangango (PTB). – Il s'agit d'une question très importante qui revient très régulièrement, à savoir l'état des routes.

Comme vous l'avez dit, le nombre de signatures est fort faible, ce qui est étonnant.

Il est question d'une portion de route en mauvais état, avec un éclairage qui n'est pas adapté et des nids-de-poule qui reviennent tous les deux mois. Cette voie est en effet un peu réparée – on remplit les nids-de-poule –, mais cela revient très régulièrement.

C'est une question importante qui doit donner lieu à une réflexion profonde sur cette voie de circulation. Il faudra probablement attendre d'autres occasions – questions écrites ou d'autres interventions – pour pouvoir avancer sur ce point.

M. le Président. – Nous pourrons compter sur nos députés montois pour déposer des questions écrites ou orales.

La parole est à M. Soupart.

M. Guillaume Soupart (MR). – Par rapport à Cuesmes, il n'y a pas encore eu de questions au ministre Desquesnes, mais il y a eu des questions lors de la précédente mandature.

Votre prédécesseur avait indiqué que cette partie de route était également prévue dans le plan d'investissement. Il voulait visiblement l'avancer en 2024, mais cela n'a pas abouti puisque rien n'a changé. Apparemment, il y a besoin d'un nouveau permis. C'est peut-être pour cela aussi que cela a pris du temps.

Il avait aussi indiqué qu'il fallait une réfection en profondeur. Je souhaite soulever le fait, par rapport à ces travaux, de la pertinence de la largeur de la voirie à cet endroit. Parfois, j'ai l'impression que des chantiers prennent beaucoup plus de temps parce que les voiries sont tellement larges que l'on se dit que cela va prendre un budget de dingue, alors que, sincèrement, à cet endroit, dans Baudour, on n'a pas forcément besoin d'avoir autant de bandes.

Il faut faire des travaux concentrés sur deux bandes ou avec une bande centrale qui permette – parce que l'on sait que c'est la route de Wallonie – parfois à des convois exceptionnels d'y passer, mais peut-être revoir la pertinence de la largeur de la route et de faire des travaux de réfection en profondeur uniquement sur certaines bandes, ce qui permettrait de régler le problème de vitesse.

Je sais que la zone de police met régulièrement des radars mobiles. Dans la pétition, on parlait d'avoir un radar fixe. Si l'on centre les voitures sur la voirie, les riverains n'auront plus forcément autant de craintes par rapport à la vitesse. Il est logique aussi que, sur cette route qui a un fort charroi, la vitesse puisse être maintenue à un certain niveau.

J'insiste sur le fait de développer les plantations et la végétalisation sur cette route parce que, à l'heure actuelle, cela appauvrit le cadre de vie pour tout un chacun, car la route, très clairement, n'est pas dans un état extrêmement joli.

Je pense que le ministre sera également attentif à ce sujet, mais je voulais surtout soulever la question de la largeur de la route.

Je pense notamment à la route industrielle à Obourg parce que c'est le même souci. La route fait cinq bandes alors que, globalement, il n'y a pas du tout autant de voitures qui passent par là. Si l'on pouvait déjà ne refaire que deux ou trois bandes, cela permettrait de faire des économies et d'avoir une route qui soit tout aussi fonctionnelle. On n'a pas besoin d'avoir autant de superficie de route.

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

M. Pascal Baurain (Les Engagés). – Un mot par rapport au nombre de signataires. C'est assez surprenant parce que, en réalité, c'est un dossier d'une extrême importance, comme cela a été souligné par mes collègues.

Il est vrai que cette route est littéralement défoncée. On parle d'une réfection en profondeur, mais il va falloir aller bien plus profondément encore que les nids-de-poule en question. C'est peut-être par lassitude parce que c'est un dossier qui n'en finit pas de revenir. Comme cela a été dit tout à l'heure, des réfections tout à fait temporaires ont lieu et doivent être refaites presque aussitôt. Il y a un souci par rapport à cela, et il faut que l'on puisse intervenir en profondeur.

Sur la question du rétrécissement de la largeur de la voirie, de mémoire, précisément au niveau de Baudour, il y a eu des aménagements par rapport à des problématiques de vitesse et sans doute également de croisements dans un carrefour assez important.

En tout état de cause, par rapport à des projets, qui ont été récemment annoncés, de développement, d'essor et d'élargissement de zonings industriels riverains de cette voirie, il faut sans doute également réfléchir à des solutions pour délester ce trafic qui est intense et particulièrement lourd sur cette voirie, ce qui ne fait pas bon ménage avec les riverains puisqu'il y a une certaine urbanisation, précisément au niveau de Baudour.

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 vous remercie, Messieurs les Députés, pour vos différentes interventions par rapport à cette pétition qui met en exergue une voirie en situation de difficulté.

Pour les contrôles de vitesse, il n'y a pas eu de demande de la zone de police boraine pour l'installation d'un radar fixe à cet endroit. Cela permet de clarifier les choses. Les demandes d'installation de ce genre de contrôle de vitesse doivent être effectuées selon une certaine méthodologie. C'est donc par le biais des zones de police que les demandes doivent remonter. Il s'agit de sécurité routière. Chacun aimerait avoir un radar en face de chez lui, mais la réalité est qu'il faut trouver les bons endroits et le bon contexte. C'est à la zone de police boraine, en l'occurrence, d'initier une demande si elle le juge utile.

En ce qui concerne l'état de la nationale 50 à Baudour, sa réfection est bien prévue au plan « Infrastructures et mobilité pour tous ». Un budget de 5 millions d'euros prévoit notamment des aménagements pour maîtriser la vitesse et sécuriser les modes actifs, ce qui va sans doute répondre à l'un de vos questionnements ou à l'une de vos suggestions, Monsieur Soupart.

Le dossier est encore à l'étude à ce stade-ci, mais des plans ont été proposés pour validation à la commune. Monsieur Baurain, je sais que vous en êtes également mandataire communal. Si les informations de mon administration sont exactes, on attend un retour de la part des autorités locales, ce qui permettrait alors de monter un dossier d'adjudication pour la deuxième partie de cette année.

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

« Considérant que la pétition n'a recueilli que huit signatures au regard de l'article 127.6 du règlement du Parlement de Wallonie ;

Considérant que le Parlement rendra attentif le Gouvernement à la problématique portée par la pétition à l'examen ;

La Commission décide 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.

Je vous propose de suspendre nos travaux quelques instants.

La séance est suspendue.

- *La séance est suspendue à 10 heures 52 minutes.*

REPRISE DE LA SÉANCE

- *La séance est reprise à 10 heures 59 minutes.*

M. le Président. – La séance est reprise.

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

Question orale de Mme Thoron à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le statut fiscal du centre Perex »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Thoron à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le statut fiscal du centre Perex ».

La parole est à Mme Thoron pour poser sa question.

Mme Stéphanie Thoron (MR). – Monsieur le Ministre, dans votre réponse à ma question écrite du 14 novembre 2024, on peut remarquer que la SOFICO a déduit un montant supérieur à 7 millions d'euros de TVA pour le financement du centre Perex, et ce, sans disposer d'un droit réel sur le site, ce qui a suscité des interrogations sur la régularité de cette déduction.

Dans une réponse précédente, votre prédécesseur, M. Philippe Henry, avait évoqué la nécessité de régulariser cette déduction en lien avec un droit d'emphytéose qui permettrait de maintenir cette déductibilité. Cependant, il semble que la SOFICO n'ait toujours pas formalisé cette régularisation.

La SOFICO a-t-elle effectivement déduit la TVA sur les investissements liés au centre Perex ? Si oui, depuis quelle date cette déduction a-t-elle été appliquée ?

Les commissaires aux comptes et le réviseur ainsi que la Cour des comptes ont-ils validé cette déduction malgré l'absence de droits réels accordés à la SOFICO sur le site concerné ?

Le calendrier de cette régularisation suscite des interrogations. Pouvez-vous préciser les étapes clés, les délais et les raisons éventuelles des retards constatés ?

Pouvez-vous fournir une liste détaillée des investissements réalisés par la SOFICO qui ont été assujettis à la TVA dans ce contexte ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, l'utilisation des infrastructures opérées par la SOFICO est payante pour l'usager, qu'il s'agisse du réseau routier, du réseau de fibre optique ou des ouvrages d'art en voie d'eau.

Ce type de prestations de service entrant dans le champ d'application de la TVA, la facturation aux usagers des diverses infrastructures SOFICO s'effectue avec application de la TVA, ce qui permet par corollaire à la SOFICO de déduire la TVA sur les dépenses liées auxdites prestations de service, en vertu de la règle de symétrie prévue par la législation fiscale.

Le centre Perex est affecté aux activités professionnelles de la SOFICO. Il contribue à l'exécution d'une large partie des missions qui lui incombent, qu'il s'agisse de l'exploitation des réseaux routiers ou de la fibre optique ainsi que de la télégestion des ouvrages d'art en voie d'eau.

Les investissements relatifs à la construction du centre Perex 4.0 et à la modernisation de ses équipements contribuent donc directement à la génération des revenus SOFICO, taxables du point de vue de la TVA. De ce fait, en tant qu'entité assujettie à la TVA, la SOFICO a bénéficié de la déduction de la TVA sur les dépenses relatives à ces investissements dans leur intégralité.

Par conséquent, vous en communiquer une liste détaillée est sans grande utilité. Vous pouvez vous adresser auprès de la SOFICO pour avoir les informations.

Il n'y a pas de corrélation entre l'existence ou non d'un droit réel et l'assujettissement à la TVA de la SOFICO. Je laisse à mon prédécesseur la responsabilité de ses propos quant à la nécessité de régulariser cette situation.

En outre, je vous confirme que le Collège des commissaires aux comptes de la SOFICO, comprenant un réviseur d'entreprises ainsi qu'un représentant de la Cour des comptes, a certifié sans réserve les comptes annuels de la SOFICO, incluant lesdites opérations d'investissement.

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

Mme Stéphanie Thoron (MR). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, d'avoir fait la clarté sur cette situation qui semblait quelque peu problématique.

Le ministre précédent, M. Henry, avait dit qu'il allait s'atteler rapidement à la mise en place d'un bail ou de quelque chose de correct par rapport à l'utilisation des bâtiments. Force est de constater que ce n'est pas régularisé.

Cela ne doit pas l'être, selon vous, parce que l'occupation est tout à fait réelle. Je sais que vous êtes très attentif à vos dossiers et que vous suivez vos thématiques.

Question orale de M. Dewez à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la réhabilitation de l'A601 »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Dewez à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la réhabilitation de l'A601 ».

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

M. Arnaud Dewez (MR). – Monsieur le Ministre, le projet de réhabilitation de l'A601 est inscrit dans le PMIPT, avec un budget de 6 millions d'euros alloué à sa rénovation. Il est prévu de réduire la largeur des voies réservées aux véhicules afin de n'en conserver que deux bandes de circulation. Cette bretelle d'autoroute a dû être fermée à la fin de l'année 2014 en raison de l'état très dégradé de son revêtement.

En réponse à deux questions écrites de M. le Député Lenzini, en janvier et mai 2022, votre prédécesseur avait annoncé qu'une étude serait menée pour envisager les aménagements autour de la bretelle. Il déclarait : « Cette étude portera notamment sur les moyens d'assurer l'accessibilité depuis cet axe vers le futur pôle multimodal, qui comprendra, entre autres, un P+R à la gare de Milmort ainsi que le terminus de la ligne 7 de l'OTW. L'étude considérera également la possibilité d'aménager un corridor cyclable sur les emprises restantes ».

Le ministre Henry avait annoncé qu'il ne s'agirait pas de réhabiliter l'A601 dans sa configuration actuelle, mais de réaménager une partie de cette route en une route régionale, visant à améliorer la mobilité locale, notamment autour des zones industrielles.

Monsieur le Ministre, quel est l'état d'avancement du projet inscrit dans le PMIPT 2020-2026 ? Quelle est la date prévue pour sa mise en œuvre ?

Quel est l'état d'avancement de l'étude d'aménagement initiée par votre prédécesseur ? Cette étude est-elle achevée ? Si oui, pourriez-vous nous en communiquer les résultats ? Dans le cas contraire, pourriez-vous préciser quand elle sera finalisée ?

En 10 ans, le trafic autoroutier a considérablement augmenté, l'activité économique a connu un essor et les besoins logistiques se sont accrus dans la zone. Envisagez-vous de poursuivre la réalisation de ce projet tel qu'il est actuellement prévu et de le réévaluer afin de revenir à son usage initial ou, au contraire, d'en abandonner la mise en œuvre ?

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 que les voiries régionales doivent permettre l'accès aux zones d'activité économique ainsi que contribuer à la mobilité et à la fluidité. C'est un élément de base.

Vu l'ampleur potentielle prise par ce projet de rénovation de l'A601, il convient toutefois d'en évaluer l'utilité. Je considère que les investissements dans les infrastructures régionales wallonnes doivent être réalisés avec rigueur, sobriété et efficience.

Le projet de réhabilitation de l'A601 est en effet repris au plan Infrastructures 2020-2026, qui a d'ailleurs été prolongé en 2027 par le précédent Gouvernement, mais la SOFICO m'informe que le montant inscrit est largement insuffisant pour une réhabilitation correcte de cette bretelle. Il faudrait plus de 10 millions d'euros, car entre-temps une étude de mobilité a été réalisée pour analyser diverses options. Comme vous l'avez souligné, mon prédécesseur a demandé d'y intégrer un P+R à Milmort.

Cette étude de mobilité n'a toutefois pas conclu que ce tronçon, que ce soit dans le gabarit une ou deux voies dans chaque sens, soit un tronçon prioritaire en termes de mobilité. Qui plus est, ce tronçon est désaffecté plusieurs nombreuses années sans générer de problème majeur, à ma connaissance et selon les rapports de mon administration.

Il appartiendra donc aux instances de la SOFICO, en concertation avec le SPW MI, de se pencher sur le devenir de ce projet eu égard à l'évolution globale de la consommation budgétaire du plan Infrastructures. Celui-ci est doté d'un montant budgétaire x. Si les projets, les uns après les autres, explosent en termes de budget, il faut faire des choix et des arbitrages. C'est typiquement le rôle de l'administration, SPW MI et SOFICO, de faire les choix qui lui semble les plus efficaces par rapport à cette situation.

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

M. Arnaud Dewez (MR). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour ces informations.

Je ne discute pas les évaluations avant d'investir des montants importants. Il est vrai que cela fait 10 ans et que l'on doit trancher sur ce sujet. Cela représentait, à l'époque, 13 500 voitures par jour. Sur une année, ce sont plus de 13 millions de kilomètres par an avec leur équivalent CO_2. Ce n'est pas négligeable, mais je ne conteste pas le fait que c'est à évaluer par rapport à d'autres voiries.

Cette zone qui reste à l'abandon est également une source d'insécurité, notamment en raison de rave parties. On y rencontre souvent la zone de police de la région Basse-Meuse. Ces zones de non-droit ne donnent pas une bonne image de la Wallonie.

C'est entre deux échangeurs importants que sont Loncin et Cheratte. C'est cinq kilomètres de détour et c'est déjà un flux de véhicules que l'on peut réorienter directement sans venir perturber l'échangeur de Vottem. Selon moi, il a son utilité, mais je comprends que cela doive être évalué.

Question orale de M. Dewez à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le contournement d'Henri-Chapelle »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Dewez à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le contournement d'Henri-Chapelle ».

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

M. Arnaud Dewez (MR). – Monsieur le Ministre, les Communes d'Aubel, de Plombières, de Welkenraedt et de Thimister-Clermont ont pour projet de dévier le charroi surchargeant des voiries locales par la création d'une route qui relierait deux voiries régionales existantes. Les véhicules emprunteraient alors la N612, la N3 et l'échangeur des Plenesses pour rejoindre l'autoroute.

Marie-Martine Schyns avait adressé une question écrite à votre prédécesseur le 20 mars 2023. À la suite de sa question, le ministre Henry a invité les Communes concernées afin qu'elles explicitent leur projet. Ces dernières ont rencontré le SPW MI en mai 2023. À l'époque, les observations émises par les acteurs locaux recevaient l'assentiment des services du SPW.

Cette route permettrait de désengorger à la fois le carrefour de la route d'Aubel, mais allégerait aussi le trafic dans le centre d'Henri-Chapelle et dans les villages de Froidthier et de La Minerie.

La Commune de Plombières soutient également ce projet et voudrait dévier le charroi des activités meunières sur son territoire vers la N612 au départ du rond-point de Merckhof.

Cette nouvelle voirie d'un peu plus de 500 mètres constituerait un maillon essentiel pour le trafic léger et lourd entre la N612 et la N3. Elle pourrait être complétée par un rond-point sur la N3 et s'intégrerait parfaitement au réseau des voies lentes structurantes, notamment autour des lignes 38 et 39 du RAVeL.

En complément à ce projet, la reprise en gestion par le SPW MI de la rue Bois Hennon sur le territoire de Thimister-Clermont constitue aussi une évidence. La rue du Bois Hennon reçoit le trafic entre la N3 et la sortie 37*bis* de la E42 et celui du zoning des Plenesses.

Avez-vous connaissance de ce projet ? Êtes-vous favorable à l'extension du réseau routier dans pareille situation ? Le SPW travaille-t-il à la concrétisation de ce projet ? Si oui, dans quel planning peut s'inscrire ce chantier ? Quelles réponses allez-vous apporter à cette réflexion supracommunale basée sur une connaissance parfaite du 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, je constate que vous avez de bonnes lectures.

L'administration me relaie à propos de ce projet qu'une réflexion a effectivement été initiée par le Collège communal d'Aubel sur la possibilité de dévier le charroi lourd qui emprunte plusieurs voiries communales densément urbanisées. Cette réflexion a été soumise également aux autres Communes impactées par ce projet, à savoir Plombières, Thimister-Clermont et Welkenraedt, qui ont répondu favorablement sur le principe.

Une réunion s'est donc tenue en mai 2023 en présence des Communes concernées, de l'administration régionale et d'un représentant du cabinet de mon prédécesseur. Cette réunion aurait permis de recueillir les avis positifs des intervenants sur l'intérêt potentiel de créer un tel tronçon.

La question du financement de ce tronçon relève toutefois des arbitrages d'un futur plan d'investissement SPW MI. En effet, bien qu'ayant reçu l'avis favorable de mon prédécesseur, ce projet n'a pas été retenu dans le plan d'investissement du précédent Gouvernement.

Il revient donc à l'administration de préparer une fiche projet et d'évaluer la pertinence de cette extension du réseau routier dans le cadre de la hiérarchisation des besoins en vue du prochain plan d'investissement pluriannuel.

C'est donc sur base de cette analyse des priorités et des moyens disponibles que le Gouvernement pourra retenir ce projet dans le cadre de ce futur plan d'investissement dans les infrastructures régionales.

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

M. Arnaud Dewez (MR). – J'espère que cette dynamique communale sera suivie. Quand quatre communes se rassemblent pour proposer un plan de mobilité, ce n'est pas toujours évident. Parfois, une commune est pour tandis que les autres y sont défavorables.

Il y a une réflexion profonde des élus de terrain sur une voirie d'uniquement 500 mètres. On ne propose pas non plus des investissements de plusieurs kilomètres de voirie. Cela me semble intéressant.

Plus précisément, sur la rue Bois Hennon et sa reprise potentielle, cette rue a été rénovée en 2019 pour un montant de 1,7 million d'euros et la réception aura lieu en septembre 2025. La Commune de Thimister-Clermont a fait l'investissement nécessaire, et il y aurait une logique, selon moi, d'être réintégré.

Question orale de M. Lefèbvre à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'adoption d'un nouveau plan d'investissement pour les infrastructures routières »

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'adoption d'un nouveau plan d'investissement pour les infrastructures routières ».

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, le 19 novembre dernier, à la faveur d'une réponse à une question de notre ancien collègue, Mourad Sahli, sur la mise à jour de la cartographie stratégique du bruit et la situation le long de l'A15, vous répondiez : « Pour la mise en œuvre d'actions, c'est l'ensemble des besoins recensés pour lutter contre les nuisances sonores, mais aussi ceux pour réhabiliter les voiries, pour investir dans les infrastructures de mobilité et de transport collectif et pour réparer les ouvrages d'art, qui feront l'objet d'une hiérarchisation permettant d'établir le prochain plan d'investissement qui succédera à l'actuel PIMPT ».

Dans un premier temps, je souhaiterais vous entendre sur l'état de réalisation du PIMPT actuel et principalement de l'enveloppe des travaux géolocalisés. En effet, en novembre, vous m'indiquiez que l'on était à un taux de réalisation de projets de 40 %. Sachant qu'il reste deux ans, est-il raisonnable ou réaliste d'arriver à un taux de réalisation de 100 % ?

Dans un deuxième temps, je m'interroge sur la méthode que vous allez utiliser pour rédiger ce nouveau plan. Au niveau calendaire, ce nouveau plan entrera-t-il en vigueur au 1er janvier 2027 ou souhaitez-vous que ce soit avant cette date ?

Au niveau du contenu, on imagine bien que vous y intégrerez le Plan de réhabilitation des ouvrages d'art et de lutte contre le bruit. Contiendra-t-il d'autres enveloppes, comme celle relative à la mobilité douce ?

Au niveau budgétaire, comment la réalisation d'un nouveau plan d'investissement sera-t-elle intégrée dans votre trajectoire de retour à l'équilibre ? Avez-vous déjà une idée du montant global de ce nouveau plan ? De quels montants annuels la SOFICO et le SPW MI auront-ils besoin pour le mettre en œuvre ?

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 le prévoit la Déclaration de politique régionale, le Gouvernement développera sa stratégie d'investissement dans le réseau routier sur la base d'une évaluation du plan wallon « Infrastructures et mobilité pour tous », le PIMPT.

L'exécution de ce plan actuel se poursuit et le taux de réalisation 2024 du PIMPT sera connu très prochainement, à la lueur des derniers engagements budgétaires 2024 qui se clôturent cette semaine.

Je note toutefois que le précédent Gouvernement avait décidé de lisser dans le temps le plan d'investissement jusque 2027. Je vous renvoie, à cet égard, aux décisions du 27 avril et 25 octobre 2023.

En parallèle à l'exécution de l'actuel PIMPT, la méthodologie de recensement des besoins et de hiérarchisation de ceux-ci est en cours de mise à jour par mon administration afin de recueillir notamment les nouveaux besoins, mais aussi d'évaluer la pertinence des projets qui ne seraient pas exécutés à l'issue de l'actuel plan « Infrastructures et mobilité pour tous ».

Un plan se doit d'être un outil prospectif en tant que tel et doit pouvoir être revu ou adapté si les circonstances l'imposent. On l'a vu avec le dossier de l'A601. Mon objectif est d'élaborer une vision d'ensemble afin que les travaux d'infrastructure soient cohérents avec la stratégie de mobilité que je souhaite mener, conformément aux stratégies régionales de mobilité adoptées antérieurement, mais aussi en cohérence avec les investissements d'autres acteurs, tels

que la SWDE et la SPGE. On l'a vu dans d'autres dossiers où certains chantiers liés aux travaux publics étaient bloqués dans l'attente de moyens relatifs à l'égouttage, par exemple.

La planification doit permettre d'anticiper au mieux le travail des administrations, leur coordination, l'impact sur la mobilité et la prévisibilité des chantiers pour les entreprises de travaux et, bien sûr, un cadrage budgétaire. Le SPW MI vient de commencer une évaluation des projets restants du PIMPT et la mise au point de cette méthodologie de recensement des besoins pour un futur plan pluriannuel. Il est donc trop tôt pour répondre à l'ensemble de vos questions précises.

En termes budgétaires, les moyens dédiés au futur plan devront être définis pour le réseau non structurant, tandis que, pour la partie du réseau structurant SOFICO, ils évolueront bien sûr en fonction des recettes du péage kilométrique des plus de 3,5 tonnes.

Quant à l'enveloppe supplémentaire de 184 millions d'euros pour la réhabilitation des ouvrages d'art, elle constitue un projet distinct puisqu'il débutera cette année-ci et couvrira la période quinquennale 2025-2029.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre. Il y a, en effet, à ce stade, peu d'informations concrètes. Je reviendrai donc vers vous très prochainement, et l'on suivra l'évolution de ces dynamiques.

Question orale de M. Lefèbvre à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le financement de l'amélioration de la mobilité autour du site de Pairi Daiza et la rénovation des infrastructures routières endommagées autour de l'aéroport de Liège »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Lefèbvre à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le financement de l'amélioration de la mobilité autour du site de Pairi Daiza et la rénovation des infrastructures routières endommagées autour de l'aéroport de Liège ».

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, à quelques heures de la trêve des confiseurs, vous aviez annoncé débloquer 30 millions d'euros pour améliorer la mobilité autour de Pairi Daiza et rénover les infrastructures routières endommagées autour de l'aéroport de Liège. Dans l'absolu, il s'agit de deux bonnes nouvelles.

Par contre, ce qui est étonnant, c'est que cette annonce est intervenue au lendemain du vote du budget et que, sauf erreur de ma part, vous ne l'aviez ni présenté en commission ni prévu à votre budget. Qu'en est-il ? Où trouver trace de ces montants ?

Pour Pairi Daiza, il y a la nécessité de créer cette nouvelle voirie ; tout le monde est d'accord là-dessus. Endéans quel délai envisagez-vous ces travaux et leur mise en service ? Quelles sont les procédures administratives à franchir avant le premier coup de pelle ? À ce sujet, on rappellera que le Gouvernement précédent avait validé à l'inscription du PIMPT cette voirie pour un montant de 14,7 millions d'euros à engager à partir de 2026.

Pour l'aéroport de Liège, 17 millions d'euros seraient prévus : 12 millions d'euros pour la SOFICO et 5 millions d'euros pour les communes riveraines. Quelles sont les voiries qui vont subir la réfection ? Endéans quel délai ces travaux pourraient avoir lieu ?

Parmi les éléments qui expliquent les retards dans les plans d'investissement en matière d'infrastructures, on retrouve les difficultés qu'ont les entreprises à assumer la charge des travaux. C'est vrai pour le RTE-T et le PIMPT, voire la réfection des berges. Comment vont-elles digérer ces nouvelles missions ? Avez-vous reporté ou supprimé des travaux pour leur permettre d'effectuer ceux-ci. Le cas échéant, lesquels ?

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'état des finances publiques de la Wallonie nous impose d'optimiser les moyens budgétaires disponibles. Dans ce contexte, il est ressorti, à l'occasion du monitoring des opérations budgétaires de fin d'année, une sous-consommation des crédits au niveau de certains programmes budgétaires relevant de mes compétences. Cette information ne pouvait logiquement être connue de mes services lors de l'élaboration des travaux budgétaires de l'ajustement en 2024 dont la phase gouvernementale s'est tenue entre la mi-septembre et la mi-octobre 2024.

Les cavaliers existants au niveau du dispositif du décret budgétaire 2024 ont permis de réaffecter une partie des crédits non utilisés à travers l'octroi d'un financement exceptionnel de 31,7 millions d'euros à la SOFICO, en vue notamment de lui permettre, d'une part, de construire une nouvelle voirie permettant de soulager les voiries locales autour de Pairi Daiza et, d'autre part, de rénover les routes régionales fortement dégradées autour de l'aéroport de Liège.

Votre cheffe de groupe m'avait interpellé sur le sujet. J'ai découvert cet engagement du précédent Gouvernement, qui était, lui aussi, non couvert par des moyens budgétaires.

Les routes communales situées autour de l'aéroport n'ont pas été oubliées, comme vous l'avez indiqué, puisque les quatre communes liégeoises se partageront une enveloppe de 5 millions d'euros, permettant à ces dernières de procéder également à une rénovation en profondeur des voiries les plus impactées.

Concernant la nouvelle route destinée à soulager les voiries locales autour de Pairi Daiza, j'ai demandé à mes services d'organiser une réunion avec les communes concernées pour faire le point sur ce projet.

Au-delà de l'aspect budgétaire aujourd'hui réglé, il convient d'arrêter le projet de tracé de la nouvelle route, de solliciter le permis d'urbanisme et la mise à disposition des terrains avant de lancer les adjudications des travaux et l'exécution proprement dite du chantier. Selon mes services, un horizon d'au moins trois ans serait nécessaire pour concrétiser ce projet.

En ce qui concerne les voiries aux abords de l'aéroport de Liège, il s'agit des voiries régionales N6/114 et N6/137 qui devront, préalablement aux travaux, être intégrées dans le réseau SOFICO.

Pour ce qui est des voiries communales, elles sont réparties sur les communes de Fexhe-le-Haut-Clocher, Grâce-Hollogne, Donceel et Awans.

L'arrêté de subvention prévoit que la nature et la localisation précise et le planning des travaux devront faire l'objet d'une concertation préalable avec le SPW MI.

Dans un souci de mobilité et de fluidité, les dépenses éligibles s'étaleront entre le 1er janvier 2025 et le 31 décembre 2028. Comme vous pouvez le constater, l'étalement dans le temps de ces investissements devrait permettre une juste répartition de la charge de travail, tant pour les équipes des administrations concernées que pour les entreprises de travaux publics.

La planification de ces projets – ce qui me ramène à la question précédente – doit aussi permettre aux entreprises de connaître le plus précisément possible les besoins futurs pour lesquels elles seront sollicitées et, fort logiquement, de s'y préparer.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Je vous remercie pour ces informations, Monsieur le Ministre, car ce sont des projets extrêmement importants.

Je vais réagir à ce que vous avez évoqué par rapport à ma cheffe de groupe qui vous avait interpellé et sur le fait que les enveloppes n'étaient pas prévues. Pour rappel, les ministres Morreale et Collignon avaient proposé de prendre en charge la majeure partie de ces investissements sur leurs propres budgets. Les sources budgétaires avaient bien été identifiées et elles étaient présentes.

Question orale de M. Lefèbvre à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les aires autoroutières en Wallonie »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Lefèbvre à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les aires autoroutières en Wallonie ».

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, outre leur état parfois désastreux et les travaux que cela induit, un autre élément caractérise nos autoroutes : la limitation des aires d'autoroutes équipées de sanitaires dignes de ce nom. C'est regrettable pour une région située au carrefour entre l'Europe de l'Ouest et l'Europe du Nord.

Par exemple, si vous prenez la liaison Bruxelles-Reims, via l'E420, il n'y a guère que l'aire de Nivelles qui soit équipée. Après, c'est le règne de la débrouille pour les chauffeurs de poids lourds et les automobilistes : aires souvent trop petites et pas équipées, ce qui engendre des problèmes de propreté, voire de salubrité.

Le 3 janvier dernier, l'UBT tirait la sonnette d'alarme, car il est quasiment impossible aux chauffeurs de respecter le temps de roulage et les règles de stationnement. De ce fait, ils s'exposent, quoi qu'il arrive, à des amendes.

Face à ce constat, maintenez-vous toujours votre volonté de ne pas investir en la matière et de ne pas revoir votre stratégie sur le sujet ? Ne s'agit-il pas d'un réel service public ?

À ce sujet, la France, qui a certes une politique différente de la nôtre en la matière, a une stratégie différente. Les aires d'autoroute sont de véritables vitrines des régions qu'elles desservent. N'y a-t-il pas là une réflexion à mener afin de trouver des partenaires en vue de financer ce type 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. – Monsieur le Président, avec votre autorisation, et parce que c'est un sujet qui est important à mes yeux, je me permettrai également de répondre aux éléments de questionnement que votre collègue, M. Fontaine, a déposés.

Monsieur le Député, la DPR prévoit bien que les infrastructures de mobilité en Wallonie doivent être accessibles, de qualité et sécurisées. Vous le savez, j'ai hérité d'un plan d'investissements établi par le précédent Gouvernement et qui a calibré les besoins à 10 millions d'euros. C'est ce que M. Fontaine pointait dans sa question.

En effet, c'est la SOFICO qui est gestionnaire du réseau autoroutier structurant de Wallonie et des principales grandes nationales concernées par ces aires de repos.

La SOFICO m'indique être particulièrement attentive à la création de places à destination des poids lourds. De manière générale, sur les aires autoroutières de Wallonie, plus de 3 500 places sont consacrées aux poids lourds. En une décennie, de 2010 à 2020, la SOFICO a créé près de 600 places supplémentaires.

Les lieux les plus pertinents pour la création d'emplacements destinés aux poids lourds se situent sur la dorsale wallonne et aux frontières. C'est là où le manque de places est le plus criant.

La SOFICO me dit privilégier l'augmentation de capacité sur les aires concédées puisque ces endroits disposent d'une large offre de services. Bien entendu, il faut disposer du foncier nécessaire pour pouvoir réaliser de telles extensions de parking, ce qui est variable d'une situation à l'autre. Vous le savez, la Wallonie est densément peuplée.

Le nombre de places disponibles n'est toutefois pas la seule préoccupation. La SOFICO souhaite également que les places disponibles soient mieux renseignées pour organiser une meilleure répartition des poids lourds.

Ainsi, deux aires autoroutières à Verlaine sont dorénavant dotées d'équipements permettant des comptages et leur validation est en cours. Les aires de Delbecq, Froyennes, Nivelles, Spy et Saint-Ghislain en seront prochainement équipées.

Une fois fiabilisées, les informations seront mises à disposition des usagers via des panneaux à messages variables, site internet Trafiroutes ou encore Datex, une base de données utilisée. L'objectif est d'étendre ce système à la totalité des 107 aires du réseau autoroutier, de façon à éviter des investissements inutiles et assurer une bonne répartition des lieux d'emplacements où les camionneurs pourront stationner leurs véhicules.

J'en viens, Monsieur Lefèbvre, à vos questions concernant les sanitaires. Il y a 66 aires sur 107 aujourd'hui équipées ; 33 aires sont concédées et 21 aires sont non concédées, mais équipées de façon permanente. Du 15 avril au 15 octobre, des toilettes mobiles temporaires sont installées dans 12 sites supplémentaires. La distance moyenne entre deux sites équipés en toilettes fixes est de 36 kilomètres sur le réseau autoroutier, ce qui correspond à un temps de trajet d'environ 20 minutes.

Est-ce que, en tant que ministre des Infrastructures, je trouve cela suffisant ? La réponse est clairement non, mais c'est la situation de fait dont j'ai hérité. Je ne dispose pas d'une baguette magique pour transformer du jour au lendemain la situation en Wallonie. Loin de moi l'idée de blâmer le SPW MI ou la SOFICO de cet état de fait. Il résulte clairement d'un sous-financement de nos routes qui impose de facto de faire des choix de priorités.

Dans le cadre de cette législature, je compte travailler sur deux axes pour assurer le nécessaire refinancement du réseau et de ses services :

- d'une part, l'instauration, avec les autres Régions, d'une vignette autoroutière afin de faire contribuer les plaques étrangères ;
- d'autre part, le développement de nouvelles concessions sur les aires autoroutières qui n'ont pas encore été concédées, en s'appuyant sur les besoins nouveaux liés à l'électromobilité, qui permettra de dégager non seulement de nouvelles recettes, mais également de déployer, par les concessionnaires, de nouveaux services aujourd'hui inexistants.

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

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

Je me doutais que vous alliez me dire qu'il y avait eu un sous-financement, mais vous savez que les priorités d'aujourd'hui ne sont pas toujours celles d'hier ou de demain.

Je suis ravi de voir qu'aujourd'hui les éléments que l'on vient d'évoquer font partie de vos priorités et que l'on trouvera des moyens de les financer grâce à la meilleure gestion que vous allez faire des deniers publics et aux nouveaux moyens que vous allez intégrer dans vos budgets.

Question orale de Mme Cassart-Mailleux à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la réhabilitation des phases 1 et 2 de la liaison Tihange-Strée-Tinlot »

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 réhabilitation des phases 1 et 2 de la liaison Tihange-Strée-Tinlot ».

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

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Monsieur le Ministre, les tronçons de la phase 1 et 2 de la liaison Tihange-Strée-Tinlot ont déjà été partiellement réalisés, mais, sauf erreur de ma part, pas entièrement terminés. En effet, ceux-ci doivent encore recevoir la couche d'usure initialement prévue dans le marché de la phase 3.

La phase 3 étant en cours, je me permets de refaire le point avec vous sur ce dossier important pour notre arrondissement.

Pouvez-vous m'indiquer si désormais les tronçons de la phase 1 et 2 sont entièrement terminés ou si la couche d'usure doit encore être posée ? À quelle échéance les travaux sont-ils prévus ? Quel est le budget pour finaliser les deux premières phases ?

Enfin, depuis la réalisation des tronçons de la phase 1 et 2, votre administration a-t-elle constaté une dégradation des voiries construites ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, l'un des nombreux objectifs de la DPR est d'offrir aux usagers des infrastructures routières de qualité et sécurisées. Mon administration, en tant que gestionnaire des voiries régionales, se doit d'y être attentive. Ainsi, elle me confirme que la couche d'usure des phases 1 et 2 est bien prévue dans le cadre des travaux de la phase 3.

Il s'agit d'une disposition visant à garantir la meilleure durabilité possible pour cette couche du revêtement routier particulièrement sollicitée. Elle n'a pas encore été posée et le sera sur l'ensemble de la liaison à la fin du chantier. Cette pause se fera en fonction des conditions climatiques, peut-être encore cette année-ci, ou aux beaux jours de 2026, si les conditions météo ne le permettent pas.

D'un point de vue budgétaire, un montant de 2,5 millions d'euros est prévu pour finaliser les travaux des phases 1 et 2. Il semble, selon mon administration, qu'aucune dégradation particulière ne soit constatée sur les 5,2 kilomètres de béton armé continu réalisés dans les phases précédentes.

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

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour votre réponse concise, mais complète.

Je me réjouis que ce soit bien prévu dans la phase 3 et que le montant du budget soit confirmé par votre administration parce que c'est important pour le bon déroulement des différentes opérations.

Je reviendrai vers vous pour connaître le timing. Si l'on met la couche d'usure sur l'ensemble des trois phases, c'est lorsque la phase 3 sera terminée ; c'est en bout de chemin que l'on mettra les couches d'usure sur les phases 1 et 2. Ce timing est important à mes yeux afin de suivre ce dossier.

Question orale de M. Lefèbvre à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'entretien des bords de voirie »

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'entretien des bords de voirie ».

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, le 6 janvier dernier, la tempête Floriane a traversé notre pays et a engendré de nombreux dégâts. Les pompiers ont dû intervenir à de nombreuses reprises.

À cette occasion, le commandant de la zone de secours du Luxembourg a souligné que les abords de voiries régionales ou communales n'étaient pas assez entretenus et que ses services étaient appelés pour dégager des routes, ce qui empêchait ses hommes d'accomplir des missions plus prioritaires.

Quand on sait qu'une intervention rapide des services de secours permet souvent de sauver des vies, on se dit en effet qu'il faut faire le maximum afin qu'ils n'aient à effectuer que des missions d'urgence.

Comment analysez-vous la prise de position du commandant Thiry ? Partagez-vous le constat d'un

manque d'entretien des abords de voiries ? Allez-vous répondre favorablement à son invitation, à savoir que l'ensemble des gestionnaires régionaux et communaux se réunissent afin de définir une stratégie d'entretien au printemps et de limiter les interventions lors des intempéries ? Est-ce compatible avec la protection de la biodiversité et de la période de nidification de certains oiseaux ?

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 le prévoit la DPR, et comme déjà dit, il me tient à cœur de maintenir en service des infrastructures routières sécurisées. Le cas des dégradations générées par les tempêtes est particulier et la mission prioritaire des services de secours est de sauver des vies.

Si l'origine de votre interpellation est l'article paru dans *L'Avenir*, les pompiers de la zone de secours Luxembourg ont été inondés d'appels de citoyens qui alertaient pour des arbres penchés ou menaçants, ce qui n'est pas forcément lié à un manque d'entretien, mais peut l'être par suite de circonstances climatiques exceptionnelles, dont les vents très violents qui ont soufflé.

Je vais répondre pour la partie régionale qui me concerne, la gestion des voiries communales n'étant pas de mon ressort direct.

La Région dispose, depuis 2019, d'une circulaire ministérielle – c'est mon prédécesseur, Carlo Di Antonio, qui l'avait réalisée – encadrant les interventions pour l'ensemble des espaces paysagers présents sur le domaine des infrastructures régionales. Cette circulaire a été élaborée par l'ensemble des administrations régionales concernées – le SPW ARNE, le TLPE, l'administration du territoire et des autorisations urbanistiques, et le SPW MI – et permet les interventions en alliant les intérêts sécuritaires, économiques et environnementaux. Elle tient également compte de la protection de la biodiversité et de la période de nidification.

L'administration est donc à l'écoute des services de secours afin de faire évoluer, le cas échéant, les annexes de la circulaire relative aux interventions liées aux cordons ou massifs boisés.

Au vu de la recrudescence des phénomènes climatiques violents et extrêmes, j'ai sollicité auprès de mes services une évaluation de cette circulaire 2019, afin, sur la base des retours de terrain – par exemple, ceux que vous évoquez – d'y apporter les ajustements utiles.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Vu la recrudescence des phénomènes extrêmes, comme vous l'indiquez, il faut que l'on se concerte et que l'on puisse s'adapter à ce qui nous arrive de plus en plus. Je vous remercie pour cette démarche. Au final, on rencontrera ce que le commandant Thiry proposait. Les bourgmestres, j'imagine, accepteront sans aucun souci de se mettre autour de la table également.

Question orale de M. Janssen à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le financement des infrastructures cyclables et leur traitement fiscal par la SOFICO »

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 « le financement des infrastructures cyclables et leur traitement fiscal par la SOFICO ».

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

M. Nicolas Janssen (MR). – Monsieur le Ministre, la SOFICO investit de manière croissante dans des aménagements sécurisés pour les cyclistes, notamment en Brabant wallon. C'est une évolution positive. En tant que cyclistes et adeptes de la mobilité douce – nous sommes nombreux dans ce cas –, nous nous en réjouissons.

Par ailleurs, lors d'une récente émission télévisée, une représentante du GRACQ a affirmé que les usagers cyclistes ne souhaitaient pas supporter un coût supplémentaire pour les infrastructures qui leur sont dédiées, ce qui est tout à fait compréhensible.

Toutefois, cette affirmation a soulevé une série de questions concernant le financement des infrastructures cyclistes et des infrastructures de mobilité douce.

Pouvez-vous nous préciser comment ces aménagements sont financés et qui en assume le coût final ?

Concernant la TVA, pouvez-vous confirmer que la SOFICO la déduit dans le cadre de ces investissements ? Si oui, quel est le mécanisme mis en place pour respecter les règles fiscales et identifier le consommateur final qui supporte cette taxe ?

Existe-t-il déjà un mécanisme de paiement indirect par les usagers cyclistes, comme un *shadow toll*, similaire à celui appliqué pour les véhicules légers, où la

Région effectuerait un paiement à la SOFICO au nom des usagers ?

Ces éléments de clarification permettraient de mieux comprendre le modèle économique appliqué aux infrastructures cyclables et de garantir ainsi la transparence vis-à-vis des usagers et des contribuables.

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 encourage les modes actifs sécurisés pour une mobilité durable et saine. Ainsi, afin d'encourager la pratique du vélo, il me semble évident – je vous rassure – que l'on ne fera pas payer les cyclistes pour emprunter les infrastructures cyclables. Ce serait un comble !

En règle générale, le déploiement et l'exploitation des infrastructures cyclables wallonnes font partie des missions du SPW Mobilité et Infrastructures qui en assure le financement via ses crédits budgétaires. Le contribuable wallon en assume donc le coût ultime.

En ce qui concerne la SOFICO, elle n'intervient que par exception, ce qui est rare. Par exemple, lorsque les chantiers de réhabilitation du réseau routier structurant ou sa maintenance nécessite la sécurisation des usagers faibles sur les voiries dont elle a la gestion.

Il s'agit ici de créer les conditions permettant aux usagers routiers, camions ou voitures, du réseau SOFICO – qui sont donc les clients de la SOFICO – d'y circuler sans mettre en danger les usagers faibles lorsque ces derniers sont autorisés à y circuler en vertu du Code de la route. Le modèle est vertueux puisque, à l'évidence, les aménagements réalisés sur le réseau SOFICO sécurisent par la même occasion les usagers dits « faibles ».

Pour rappel, l'utilisation des voiries de la SOFICO est payante pour les véhicules, soit par le prélèvement kilométrique pour les poids lourds, soit via le *shadow toll* que paie la Région à la SOFICO pour le compte des véhicules légers.

La facturation de cette prestation de services de la SOFICO aux usagers de son réseau se fait TVA comprise, ce qui lui permet par corollaire de déduire la TVA sur ses dépenses selon la règle de symétrie prévue par la législation fiscale.

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

M. Nicolas Janssen (MR). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour ces propos clairs et rassurants ainsi que d'avoir précisé le rôle de l'ensemble des acteurs concernés.

Question orale de M. Janssen à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'absence de rapport d'activité de la Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures (SOFICO) pour l'année 2023 »

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 « l'absence de rapport d'activité de la Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures (SOFICO) pour l'année 2023 ».

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

M. Nicolas Janssen (MR). – Monsieur le Ministre, le rapport d'activité annuel de la SOFICO est un outil indispensable pour nous permettre, ainsi qu'aux citoyens, d'évaluer les actions menées par la SOFICO dans la gestion, le financement et le développement de ses missions en Wallonie. Ce document, qui offre un aperçu des réalisations, des investissements et des perspectives de la SOFICO, est également un gage de transparence dans la gestion des fonds publics et des projets d'infrastructures. Or, à ce jour, le rapport d'activité pour l'année 2023 n'a pas encore été publié, ce qui suscite des interrogations quant aux raisons de ce retard.

Pouvez-vous, Monsieur le Ministre, nous expliquer les motifs de cette absence de publication ? Existe-t-il des difficultés particulières ou des étapes administratives non finalisées qui justifieraient ce délai ? Par ailleurs, pouvez-vous nous préciser la date prévue pour la publication du rapport et nous garantir qu'il contiendra l'ensemble des informations nécessaires pour une analyse approfondie des activités de la SOFICO pour 2023 ?

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, pour l'année 2023, les comptes annuels, incluant le rapport de gestion du conseil d'administration ainsi que le rapport du collège des commissaires aux comptes, ont bien été publiés en date du 9 mai 2024, conformément à la législation, à la Centrale des bilans de la Banque nationale de Belgique.

Ils ont également été publiés en date du 30 mai sur le site internet de la SOFICO, à l'adresse internet www.sofico.org, sous les onglets « Investisseurs » et « États financiers ». Ils sont donc publics et consultables pour tout citoyen intéressé par la gestion de la SOFICO. Ces documents comprennent des informations relatives

aux opérations de la SOFICO, incluant ses investissements et son financement.

En complément, un rapport annuel grand public est réalisé chaque année par la SOFICO. Il est en voie de finalisation et sera publié dans le courant du mois de janvier sur le site internet de la SOFICO. Ce rapport résume utilement les réalisations et accomplissements des missions de la SOFICO, publiées notamment tout au long de l'année par ses bons soins, avec les différents chantiers et leur mise en œuvre concrète.

J'espère que cela vous rassure.

M. le Président. – J'espère M. Janssen rassuré.

La parole est à M. Janssen.

M. Nicolas Janssen (MR). – Cela me rassure ; partiellement, du moins.

Je vous remercie d'avoir précisé que le rapport des comptes avait été publié dès le mois de mai dernier. Vous conviendrez que publier ce rapport grand public en janvier de cette année, c'est-à-dire plus d'un an plus tard, c'est tout de même très tard.

Ne pourrait-on pas essayer de veiller à raccourcir ce délai ? Je pense que nous sommes tous intéressés, préoccupés et soucieux de pouvoir montrer justement la qualité du travail fourni. Pourquoi ne pas essayer de raccourcir ce délai à l'avenir ? Nous sommes tous convaincus que ce serait dans notre intérêt et ce serait la meilleure manière de convaincre les citoyens de la bonne utilisation et de l'efficacité du travail réalisé par notre Région.

Question orale de M. Massaki Mbaki à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les retards dans les travaux de la route d'Obourg à Mons »

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 retards dans les travaux de la route d'Obourg à Mons ».

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

M. Chris Massaki Mbaki (MR). – Monsieur le Ministre, la route d'Obourg à Mons est depuis plusieurs années dans un état déplorable, causant des nuisances importantes pour les riverains, notamment en termes de bruit, de vibrations et même de fissures dans certaines habitations.

En novembre 2021, l'annonce d'un budget de 2 millions d'euros dédié à la réfection de cette route avait été accueillie avec soulagement par les habitants. Cependant, les travaux initialement prévus pour 2024 n'ont pas encore débuté et les riverains restent dans l'attente d'informations concrètes sur l'avancement du projet.

Quelles mesures comptez-vous mettre en place afin de clarifier la situation concernant le dossier de la réfection de la route d'Obourg et d'expliquer les raisons des retards constatés ? Quelles solutions concrètes ont été mises en œuvre pour favoriser la réalisation des travaux ? Enfin, quelles actions envisagez-vous pour rassurer les riverains au sujet de ce projet, notamment en ce qui concerne les infrastructures annexes qui ne semblent pas couvertes par le budget initial ?

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 j'ai déjà pu l'exposer ici même en début de séance, j'ai constaté à mon entrée en fonction que bon nombre de projets du plan « Mobilité et infrastructures pour tous » ont subi des retards, quelques fois très importants. Ce dossier avait été rajouté à ce plan « Mobilité et infrastructures pour tous » par le précédent Gouvernement en décembre 2022, avec un engagement prévu en 2024, comme vous l'avez justement pointé.

Il était prévu que cette voirie d'intérêt plutôt local soit rétrocédée à la Ville de Mons après sa réhabilitation. Une concertation est dès lors nécessaire avec les autorités communales. Aussi, une proposition quant au choix de la solution d'aménagement à mettre en œuvre a été faite par le SPW MI auprès de la Ville de Mons en août 2024.

À ce jour, le SPW MI reste dans l'attente d'une réponse de la Ville de Mons. Bien sûr, je ne blâme pas les autorités locales, puisque l'on est dans un contexte de passation et de changement lié aux élections. J'imagine que la Ville va répondre prochainement, et dès lors que le SPW MI pourra poursuivre le travail en élaborant le cahier spécial des charges des travaux.

Le projet englobe bien la totalité des travaux sur la section concernée, à savoir la réfection en profondeur de la voirie, en ce compris les trottoirs et pistes cyclables. Enfin, l'auscultation de l'égouttage a montré que ce dernier ne nécessite pas de travaux d'ampleur, lesquels sont bien sûr liés à des conditions de financement SPGE.

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

M. Chris Massaki Mbaki (MR). – Merci, Monsieur le Ministre, pour votre réponse. J'étais justement en

Commission de la santé ; je n'ai donc pas pu écouter le début de votre exposé, mais je vous remercie pour les éléments de réponse. Je vois que vous êtes bien au courant par rapport à l'engagement qui était prévu pour 2024. Pour les citoyens, il y avait un sentiment de tromperie, parce que votre prédécesseur avait été clair sur la volonté de refaire cette voirie. Le fait d'avoir des consultations au niveau des autorités communales, j'ai notamment pu lire dans la presse que le nouvel échevin de la Commune souhaitait aussi rencontrer les citoyens. Je pense donc que l'on va dans le bon sens.

Je terminerai en disant que cette chaussée est assez proche notamment de la chaussée du Rœulx. C'est l'axe qui croise cette route d'Obourg. Les dossiers sont liés et je m'assurerai de faire le suivi au niveau du Parlement et au niveau communal.

Question orale de M. Lefèbvre à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la circulation des super-camions en Wallonie »

Question orale de Mme Jacqmin à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les enjeux et défis liés au développement des véhicules longs et lourds (VLL) »

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 circulation des super-camions en Wallonie » ;
- Mme Jacqmin, sur « les enjeux et défis liés au développement des véhicules longs et lourds (VLL) ».

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, la Flandre a décidé d'ouvrir ses routes sans restriction aux super-camions à partir de 2026. Chez nous, il semble que la phase d'étude préalable soit prolongée. Le confirmez-vous ? Le cas échéant, quelles en sont les raisons ? Pourquoi ne pas trancher clairement sur une position ?

L'équation ne semble pas insoluble. En effet, il semble qu'elle comporte trois points d'attention : l'impact sur la sécurité routière, l'impact sur l'usure du réseau et le bilan environnemental. Pour leurs détracteurs, la circulation des super-camions engendrerait plus d'accidents. Cela a-t-il été constaté dans les pays où ces camions sont en circulation ? Quel est l'avis de l'Agence wallonne pour la sécurité routière sur le sujet ? Certains estiment que leur circulation va accélérer la dégradation du réseau. Dispose-t-on d'analyses sur le sujet ? Quelle est la position du SPW MI à ce sujet ?

Les super-camions mesurent un peu plus de 25 mètres et peuvent peser jusqu'à 60 tonnes. Certains estiment que leur circulation permet d'économiser jusqu'à 27 % d'émissions de CO_2. Leurs opposants estiment que la multiplication de ces camions pourrait empêcher un report modal du transport de marchandises vers la voie d'eau ou le rail. Quel est le bilan environnemental global de l'utilisation de ces super-camions ? L'AWAC a-t-elle été sollicitée sur le sujet ? Le cas échéant, quelle est sa position ? Est-il possible d'évaluer le développement de leur circulation sur nos objectifs de report modal dans le transport des marchandises ? Enfin, quel serait l'impact de leur circulation sur les recettes de prélèvement kilométrique poids lourds ?

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

Mme Marie Jacqmin (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, le développement des véhicules longs et lourds – les VLL –, souvent désignés comme des super-camions, soulève des enjeux majeurs en Wallonie. Bien que le projet pilote en cours permette d'évaluer leur impact initial, plusieurs défis subsistent, notamment en termes d'infrastructures, d'écologie et de sécurité routière.

Alors que la Flandre souhaite pérenniser leur utilisation, Bruxelles s'y oppose fortement. La Wallonie disposera des résultats des études en 2026. Disposez-vous déjà des résultats préliminaires des études menées sur les super-camions en Wallonie, notamment en termes d'impact sur les infrastructures et la sécurité routière ? Le développement de ce type de transport nécessitera-t-il des investissements spécifiques pour adapter le réseau routier wallon, y compris les ponts, les tunnels, les entrées d'autoroute ? La Wallonie envisage-t-elle une collaboration renforcée avec les autorités bruxelloises et flamandes pour harmoniser les réglementations et garantir une approche cohérente à l'échelle nationale ?

Des concertations sont-elles prévues avec le secteur du transport afin de permettre la formation des chauffeurs à ce type de transport et ainsi garantir le développement de l'emploi local ? Enfin, comment évaluer l'impact environnemental de ces super-camions, notamment leur potentiel à réduire les émissions de CO_2, tout en évitant un transfert modal préjudiciable du rail et du fluvial vers la route ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame et Monsieur les Députés, merci pour vos questions qui me permettent de faire le point sur un dossier qui va sans doute nous intéresser dans les prochains mois, puisque l'administration wallonne finalise le rapport annuel 2024 d'évaluation des projets pilotes de trains de véhicules plus longs et plus lourds, les fameux VLL.

Ce rapport vous sera prochainement transmis conformément au décret de mai 2016 instaurant le cadre du projet pilote des véhicules longs et lourds. Le rapport de 2023 – il y a un rapport par an – figure dans la liste des rapports transmis à votre assemblée en date du 2 février 2024.

Par rapport aux différentes questions précises que vous posez, je vous invite à prendre connaissance de la dernière version du rapport 2023, sachant que le rapport 2024 devrait suivre dans les prochaines semaines.

Les rapports successifs examinent les différents aspects liés à la mise en circulation de ces véhicules, à la fois la sécurité routière, les enjeux d'infrastructures de formation des conducteurs, d'impact environnemental, d'intérêt économique ou encore de concurrence avec les autres modes de transport. Je vous invite à les parcourir pour obtenir les différentes informations techniques sollicitées.

Tel qu'il est annoncé sur le site du SPW MI, le test doit se terminer le 30 septembre 2025. Il n'y a donc pas eu de prolongation de la phase pilote, côté wallon. Il reviendra à ce moment, ou même avant, à la Région de se prononcer sur la question du devenir de ce projet.

Sur le plan technique, ce projet pilote bénéficie de l'appui de la Direction des déplacements doux et de la sécurité des aménagements de voiries et de la Direction des études de pont, de la Direction du transport et de l'intermodalité des marchandises, de la cellule ferroviaire de l'Agence wallonne pour la sécurité routière et du Centre de recherche routière. Voilà les partenaires du projet.

Je précise qu'il n'y a pas eu d'investissement spécifique pour adapter le réseau routier wallon à cette expérience pilote qui a quand même concerné pas mal de véhicules. C'était bien sûr un préalable à la mise en œuvre du projet pilote, mais cela date de 2016.

Par ailleurs, l'administration wallonne est en contact permanent avec les autorités bruxelloises et flamandes pour une approche la plus cohérente possible à l'échelle nationale et même avec nos voisins néerlandais pour les passages à la frontière. Voilà ce que je puis vous donner comme information en l'état.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – J'imagine donc que le rapport reprend les impacts sécurité routière, usure du réseau et bilan environnemental. Mais reprend-il également l'évaluation sur les reports modaux et sur les recettes du prélèvement kilométrique ?

M. le Président. – On ne repose normalement pas de questions dans le cadre des répliques.

M. Bruno Lefèbvre (PS). – M. le Ministre avait l'air de vouloir répondre ; j'en profite.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Je vous invite à y revenir par question.

M. Bruno Lefèbvre (PS). – D'accord, parce que c'est un élément important en termes de financement.

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

Mme Marie Jacqmin (Les Engagés). – Merci, Monsieur le Ministre, pour vos réponses. Tous les partenaires se sont concertés et les rapports suivent. Ce sont de bonnes nouvelles. On va les parcourir avec attention et on ne manquera pas de revenir vers vous si l'on a des questions supplémentaires.

Question orale de Mme Fafchamps à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la perception des amendes pour excès de vitesse »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Fafchamps à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la perception des amendes pour excès de vitesse ».

La parole est à Mme Fafchamps pour poser sa question.

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, je vous propose de finir cette matinée avec une petite histoire. C'est un fait interpellant que l'on m'a raconté. Lors d'une récente installation d'un lidar, un bourgmestre a constaté que 3 650 véhicules avaient dépassé la vitesse autorisée sur une semaine. Une certaine tolérance est appliquée avant de verbaliser, par bienveillance envers les automobilistes bien sûr, mais aussi par manque de moyens humains pour verbaliser les trop nombreux excès.

Dans le cas que je cite, la tolérance a été rehaussée à 70 kilomètres par heure sur une voirie qui autorise normalement 50 kilomètres par heure maximum. Si l'on avait verbalisé tous les automobilistes fautifs sur un mois, 300 000 euros seraient rentrés dans les caisses.

À une époque où la Wallonie et où les Communes cherchent des moyens pour renforcer leurs finances, cette situation, loin d'être isolée, mérite quand même une réflexion non seulement au regard des opportunités financières, mais également et prioritairement pour des questions de sécurité routière.

Une solution évoquée serait de permettre à la Région de gérer directement les petits excès de vitesse. Cela éviterait de surcharger les centres régionaux de traitement et cela automatiserait le système. Il semblerait qu'un arrêté du Gouvernement wallon soit nécessaire et qu'il y ait des résistances, notamment du côté du Collège des procureurs généraux.

Êtes-vous en faveur d'un tel arrêté et si oui, quelle est l'avancée des travaux à ce sujet ? Avez-vous un échéancier déjà prévu ?

En sus de l'arrêté, quelles solutions envisagez-vous pour pallier le manque de ressources dans les communes et au sein des CRT afin d'assurer un traitement complet des infractions ?

La Région pourrait-elle envisager un système plus automatisé, voire même permettre aux Communes, comme en Flandre, d'assurer elles-mêmes la perception des amendes pour les petits excès de vitesse ? Quels en seraient les avantages et les inconvénients ?

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 indiqué dans la Déclaration de politique régionale, un objectif de diminution du nombre de décès et de blessés sur la route wallonne est un élément fondamental. Le Gouvernement entend, dans ce cadre, adopter une politique de gestion de la vitesse qui est cohérente, contrôlée et respectée.

Aujourd'hui, les Centres régionaux de traitement de la police fédérale de la route – ce n'est pas dans le cadre de mes compétences – atteignent leurs limites de capacité pour constater les infractions des systèmes automatiques, comme les radars permanents, et la police fédérale éprouve quelquefois des difficultés à augmenter les capacités de ces Centres. Ce que vous avez illustré par votre exemple.

Dans ce contexte, la dépénalisation de certains excès de vitesse prend tout son sens. Le mécanisme est déjà prévu par le décret du 4 avril 2019 relatif aux amendes administratives en matière de sécurité routière. C'est un mécanisme qui est déjà en application, notamment pour le contrôle automatisé des surcharges des poids lourds. Ce n'est pas encore le cas pour la vitesse et j'entends bien le mettre en œuvre.

Mon intention est donc également d'activer ce mécanisme pour les petites infractions de vitesse, comme le stipule clairement le décret. L'objectif est de renforcer significativement les capacités de traitement des infractions routières et de parvenir ainsi à une augmentation significative des plages de fonctionnement des radars et de tendre vers un fonctionnement 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 de l'ensemble du parc déjà installé ou futur.

Les préparatifs et les concertations nécessaires à la dépénalisation partielle de ces petits excès de vitesse se poursuivent en vue de cette mise en œuvre concrète. J'entends y apporter une priorité. J'ai d'ailleurs rencontré à la fois successivement les représentants de la police et de la justice pour leur expliquer la logique de notre démarche.

Alors c'est vrai qu'en Flandre, il a été choisi par le législateur de confier à chaque commune qui le souhaite le soin de développer des amendes administratives communales pour les petits excès de vitesse. Il en résulte toutefois une grande disparité des approches et des sanctions de commune à commune. Le traitement de la récidive est devenu, dans ce cadre, très compliqué, voire impossible pour la justice et dans les faits, inexistant au niveau communal.

Les futurs États généraux de la sécurité routière, que je lancerai dans les prochains mois, devront appréhender notamment l'enjeu des excès de vitesse qui sont l'un des trois *killers* sur la route. J'examinerai donc avec la plus grande attention les propositions qui seront identifiées à ce sujet. En scoop, je peux vous le dire, ce sera l'une des thématiques des États généraux de la sécurité routière, dont l'objectif est évidemment de contribuer à l'atteinte de l'objectif « Go for Zero » qui a été validé au niveau interfédéral.

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

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, merci pour toutes ces réponses. J'entends que vous voulez activer le décret. C'est vraiment bien. Il serait bon de l'activer urgemment, puisque l'on a perdu près de cinq ans en la matière. Dès lors, si cela pouvait suivre, ce serait vraiment bien que ce soit une des thématiques des États généraux. C'est une très bonne nouvelle.

Il faut vraiment creuser la piste pour les finances communales parce que, bien sûr, l'enjeu premier est la sécurité routière. Quel message est véhiculé quand un bourgmestre doit expliquer à ses citoyens que la limite a été mise à 70 kilomètres par heure pour verbaliser là où c'est normalement 50 kilomètres par heure ? Que véhicule-t-on comme message dans les pouvoirs locaux

envers les citoyens quand on leur dit : « Ne t'inquiète pas : c'est 50, mais tu ne seras pas verbalisé en dessous de 70 ? »

Et l'argument des finances ? On cherche de l'argent partout en Wallonie, dans les Communes. Le nouveau Gouvernement est attaqué, étant accusé de vouloir mettre de nouvelles taxes. En fait, non : il y a moyen d'aller chercher dans la poche de gens qui fraudent et qui ne respectent pas les règles.

Dès lors, il y a peut-être quelque chose à creuser pour les finances, qu'elles soient wallonnes ou communales. J'entends bien les difficultés de mettre cela en place d'un point de vue juridique au niveau communal. Je comprends que ce soit compliqué, mais c'est peut-être à creuser.

M. le Président. – Je vous propose de suspendre nos travaux jusqu'à 14 heures.

La séance est suspendue.

- *La séance est suspendue à 12 heures 5 minutes.*

REPRISE DE LA SÉANCE

- *La séance est reprise à 14 heures 2 minutes.*

M. le Président. – La séance est reprise.

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES
(Suite)

Interpellation de Mme De Rodder à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'organisation du transport scolaire »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'interpellation de Mme De Rodder à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'organisation du transport scolaire ».

Mme Fafchamps et M. Mugemangango se joignent à l'interpellation.

La parole est à Mme De Rodder pour développer son interpellation.

Mme Dorothée De Rodder (PS). – Monsieur le Ministre, c'est un sujet qui nous tient à cœur dont on va vous parler.

Depuis plus de 20 ans, le transport scolaire est organisé sur la base du décret du 1er avril 2004. Depuis cette date, de nombreuses contributions externes de la Cour des comptes, du médiateur de la Région wallonne, voire du délégué général aux droits de l'enfant, ainsi que des dizaines de témoignages de parents démontrent les difficultés rencontrées par de nombreux enfants et principalement ceux fréquentant l'enseignement spécialisé.

Le 2 mars 2010, notre Parlement votait une résolution visant à l'amélioration et l'organisation du transport scolaire des élèves de l'enseignement spécialisé. Hélas, depuis cette date, les choses n'ont guère évolué et sont embourbées. Quatorze ans de quasi-inertie.

Je ne dis pas que l'on n'a pas essayé de bien faire, mais, au final, rien ne se passe et les difficultés sont toujours là.

Depuis plusieurs années, il y a un terme qui revient et qui doit nous faire tous réagir, à savoir celui de « maltraitance », qui est maintenant utilisé pour décrire certaines situations. La maltraitance nous indique le degré d'urgence d'agir dans ce dossier.

Monsieur le Ministre, vous avez mis en place un groupe de travail regroupant votre cabinet, celui de Mme la Ministre Glatigny, les administrations de l'enseignement et du transport scolaire – tant à la COCOF qu'en Wallonie – et l'Opérateur de transport de Wallonie. Un premier rapport devait vous être transmis fin décembre.

Pouvez-vous nous dire quelles sont les pistes de travail que ce groupe juge nécessaire de poursuivre en vue de progresser sur la réforme que vous annoncez ? En novembre dernier, vous avez qualifié ce premier rapport « d'intermédiaire ». Quel délai, Monsieur le Ministre, avez-vous donné à ce groupe pour vous rendre des conclusions vous permettant d'agir utilement ?

On regrettera que, dans sa composition, les fédérations de parents n'aient pas été incluses – peut-être qu'à un moment donné vous déciderez d'inclure leur expérience, en tout cas, je pense que l'on ne peut pas s'en passer.

Au niveau budgétaire, vous avez prévu un peu plus de 62 millions d'euros pour pourvoir à l'organisation du transport scolaire. Combien d'élèves sont concernés par ce service ? Avez-vous des chiffres un peu plus précis à nous donner ? Le cas échéant, combien de kilomètres sont parcourus ? Quel est le différentiel entre le prix au kilomètre de ce service et du service de transport régulier ?

Par rapport à la situation actuelle, plusieurs questions se posent, auxquelles il convient de donner réponse avant l'implémentation d'un nouveau cadre. La première concerne la communication. À ce sujet, vous

avez pu lire des exemples malheureux, tout comme moi, dans la presse, dont en voici un : certains enfants sont stigmatisés parce qu'ils doivent se lever très tôt pour prendre ces transports en commun. Alors que leur établissement scolaire est parfois à quelques kilomètres – moins de cinq kilomètres pour certains enfants –, ils restent une heure et demie dans les transports en commun le matin et une heure et demie le soir. Avouez tout de même que c'est une difficulté qui ne concerne pas que deux ou trois enfants – quand bien même cela n'en concernerait que deux ou trois, ce serait toujours deux ou trois de trop.

Ensuite, le décret de 2004 est organisé sur la base de conditions d'accès. Nous sommes bien conscients que pour offrir un accès à ces transports, il faut des critères :

- habiter à plus d'un kilomètre de son école ;
- ne pas avoir la possibilité d'utiliser une ligne régulière du TEC pour se rendre à l'école ;
- se rendre à l'école la plus proche de son domicile.

Monsieur le Ministre, si la première condition en termes de distance est placée sous le signe du bon sens, les autres peuvent apparaître trop générales pour des situations humainement parfois compliquées. Pouvez-vous nous dire comment vous envisagez de les assouplir ?

Comment envisagez-vous aussi, avant l'adoption d'une nouvelle réglementation, d'améliorer les conditions d'accès aux services de transport scolaire afin d'éviter que, l'année prochaine, l'on taxe de ce terme de « maltraitance » la politique publique mise en place ? Pour l'avenir, comment envisagez-vous les travaux ? Une fois rendu le rapport définitif de votre groupe de travail, une note d'orientation sera-t-elle présentée au Gouvernement ? S'agira-t-il d'une note conjointe au Gouvernement wallon, à la Fédération Wallonie-Bruxelles et à la COCOF ? Comment les usagers, à travers les fédérations de parents, seront-ils associés ?

M. le Président. – La parole est à Mme Fafchamps qui a demandé à se joindre à l'interpellation.

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Je vais me joindre, mais je ne vais pas prendre spécialement la parole.

M. le Président. – La parole est à M. Mugemangango qui a demandé à se joindre à l'interpellation.

M. Germain Mugemangango (PTB). – Monsieur le Ministre, on a déjà évoqué un peu cette question ce matin, quand on parlait du rapport de la Cour des comptes. On voit effectivement que, concernant le transport spécifiquement des jeunes qui sont porteurs de handicap, la situation ne s'améliore pas, comme cela a été dit par la collègue il y a un instant. C'est une situation réellement préoccupante. Vous l'avez dit ce matin, Monsieur le Ministre : on parle d'enfants qui sont parmi les plus fragiles, qui ont parmi les plus grands besoins. Ce sont eux qui sont maintenant soumis à des trajets qui sont très longs, à des journées qui sont très longues. Là-dessus, il y a vraiment urgence.

Quand on regarde les déclarations des uns et des autres, que ce soit notamment votre formation politique ou celle du MR, votre partenaire de majorité, dans les programmes, il est indiqué qu'il est vraiment important de résoudre le problème. Le MR va même jusqu'à dire qu'il faudrait limiter de manière décrétale le temps de trajet, ce qui est effectivement dans leur programme. Cela montre en principe une volonté d'avancer sur le sujet. Mais comme cela a déjà été dit, cela fait des années que l'on en parle sans que cette question avance de manière sérieuse. Or, ce sont des familles qui sont impactées. Il faut vraiment trouver une solution d'urgence. On veut vous entendre sur votre plan, vos mesures pour améliorer la situation.

Un autre élément qu'il est important d'aborder, c'est la question de la pénurie du personnel nécessaire pour organiser ce transport scolaire, notamment des chauffeurs. On sait qu'en Belgique, on a besoin de 1 700 chauffeurs. Il y a une vraie pénurie dans ce secteur. On sait que c'est un métier difficile. C'est un métier avec des horaires qui sont compliqués. La moyenne d'âge dans ce secteur est de 54 ans. C'est dur d'avoir des plus jeunes par rapport aux conditions de travail qui sont compliquées. Là, je ne peux que vous rendre sensible à ce qui se passe aussi au niveau fédéral, puisqu'il y a des craintes à avoir. Quand on voit que l'on s'attaque aux pensions ou aux salaires, on sait évidemment que cela va être compliqué de trouver le personnel nécessaire. La ministre précédente, du côté de la Fédération communautaire, disait qu'elle comptait un peu sur les flexi-jobs pour améliorer la situation. Ce n'est pas forcément la meilleure piste. Je crois que la piste est plutôt d'améliorer les conditions de travail, mais évidemment d'améliorer aussi les conditions des familles qui sont impactées par ce transport scolaire. On aimerait, là aussi, vous entendre, Monsieur le Ministre.

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Mesdames et Monsieur les Députés, je partage totalement l'analyse de Mme De Rodder : la situation des enfants fréquentant l'enseignement spécialisé et faisant appel aux services de transport scolaire est aujourd'hui totalement insatisfaisante, non pas que les conducteurs et accompagnateurs ne réalisent pas leur travail correctement, mais bien que le service n'est globalement pas à la hauteur des attentes légitimes des familles.

Il y a moins de deux ans, j'étais à votre place sur ces travées et j'interpellais mon prédécesseur en charge de la Mobilité sur la situation alarmante de certains

moments de service, de certaines situations auxquelles étaient confrontés des enfants et leur famille.

Dès l'entame de la législature, la Déclaration de politique régionale a pointé cet élément comme un élément fort, un élément sur lequel nous voulons agir au niveau de la majorité. Cela s'est traduit par l'initiative qui était la mienne de proposer à ma collègue, Mme Glatigny, et qui a d'ailleurs été validée lors de la réunion des Gouvernements conjoints wallon et de la Fédération Wallonie-Bruxelles, de créer un groupe de travail ad hoc afin de trouver les pistes de solutions pour améliorer sensiblement la qualité du service qui est offert à ces enfants et ces familles.

Le groupe de travail est spécialement orienté vers les enfants qui fréquentent l'enseignement spécialisé, puisque c'est par rapport à eux, souvent, que le problème est le plus aigu et le plus prégnant. Ce sont les plus fragiles et pourtant ils ont le service qui est finalement de la moins bonne qualité.

Parallèlement, j'ai aussi pris d'autres initiatives, par exemple, celle de rencontrer le délégué général aux droits de l'enfant, où l'on a pu partager les différents constats sur la situation dont j'hérite.

Améliorer le transport et la prise en charge de ces enfants est donc une action que je compte mener de façon prioritaire.

Le groupe de travail dont j'ai parlé, il y a quelques instants, a pour mission d'identifier des pistes pour optimiser le transport scolaire des enfants en situation de handicap, avec une priorité sur les durées de transport et la qualité de l'encadrement. Il s'est réuni à deux reprises et a identifié, pour l'instant, une dizaine de pistes en lien avec le public cible transporté, les conditions de transport et le renforcement du contrôle. Il fera rapport au ministre, à ma collègue, Mme Glatigny et moi-même, normalement, le mois prochain. C'est la première phase.

Ensuite, les associations de parents seront impliquées et ce sera la seconde phase.

Pour répondre à vos questions sur les chiffres, aujourd'hui 15 028 élèves relevant de l'enseignement spécialisé sont transportés par ce service sur un total de 22 621 participants au service.

Ainsi, les trois quarts sont des enfants fréquentant l'enseignement spécialisé.

Il n'est pas possible de distinguer actuellement les kilomètres parcourus strictement pour le public de l'enseignement spécialisé, car une partie des circuits transporte un public mixte. C'est même l'essentiel. Toutefois, sur un nombre total de kilomètres parcourus de 22,4 millions de kilomètres par an – ce qui n'est pas rien –, on peut estimer que plus des deux tiers sont parcourus par le public des enfants de l'enseignement spécialisé.

Le coût moyen au kilomètre est estimé à 2,69 euros. Pour les mêmes raisons, les données disponibles actuellement ne permettent pas d'isoler le coût pour le public de l'enseignement spécialisé, mais il est nettement plus élevé que pour les autres catégories.

La présence d'un agent d'accompagnement représente évidemment un gage de sécurité et de confort pour aider ces élèves à besoins spécifiques à affronter les transports, et quelquefois les durées et les conditions difficiles de ce transport.

Le nombre d'accompagnateurs en Wallonie est aujourd'hui de 750. Il m'est signalé qu'actuellement ce quota n'est pas entièrement utilisé. Il ne manque pas d'emplois d'accompagnateurs. Ce qui fait défaut, c'est leur présence effective. Le taux d'absentéisme est en effet très élevé. C'est donc l'un des éléments sur lesquels nous devons travailler.

Plusieurs mesures financières avaient déjà été prises en faveur de ce personnel contractuel auxiliaire – par exemple, le double remboursement des frais de déplacement quotidiens. L'amélioration des conditions de travail et leur formation sont actuellement les priorités. C'est l'un des aspects, encore une fois, sur lesquels le groupe de travail doit plancher.

À la suite de cet incident à Hamoir, j'ai demandé que pour toute modification d'affectation des élèves – puisque ici, en l'occurrence, certains élèves avaient accès au transport scolaire alors qu'ils n'étaient pas dans les règles du jeu – et des conditions de transport, j'ai demandé que l'opérateur de transport – l'OTW et l'administration – soit attentif à impliquer les réaffectations d'élèves sur des lignes régulières, que cette réaffectation soit effectuée selon un délai raisonnable, laissant aux parents le temps de se retourner.

En conclusion, le transport scolaire pour les enfants fréquentant l'enseignement spécialisé est un dossier majeur au cœur de mon action politique, car il concerne la mobilité des plus jeunes et l'accès à l'école pour un public déjà fragilisé.

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

Mme Dorothée De Rodder (PS). – Tout d'abord, je voudrais commencer par vous souhaiter une bonne et heureuse année. J'ai oublié de le faire et en tout cas, par votre intervention, vous faites en sorte que mon année, à moi, commence bien puisque l'on sent vraiment beaucoup de sincérité dans votre propos.

Je sens bien que je ne dois pas vous convaincre sur le sujet. C'est vrai qu'au-delà parfois des clivages de partis que l'on peut représenter, si l'on peut tous être d'accord sur le même sujet, le porter ensemble et, de

notre côté, pouvoir vous faciliter la tâche, on sera à vos côtés pour faire en sorte que vous puissiez avoir les coudées franches et que cela puisse aller le plus vite possible.

Monsieur le Président, je suis nouvelle dans cette assemblée ; je ne comprends pas comment l'on peut se joindre à une interpellation et ne pas s'exprimer. Je préfère vous poser la question directement, parce que c'est peut-être une subtilité qui m'échappe. Je vais terminer mon intervention et je vous laisserai me répondre après. Et vous me pardonnerez mon innocence sur le sujet.

Monsieur le Ministre, on sent la sensibilité qui est la vôtre sur ce sujet, et personne ne peut rester insensible à ce que les interlocuteurs publics et crédibles que vous représentez désignent rapidement une ligne de conduite et une trajectoire pour régler ce problème qui dure depuis des années. C'est donc vraiment un mastodonte qui est face à vous. Mais on y croit, et l'on espère que vous aurez toutes les informations nécessaires pour aller encore une fois de l'avant. Parce que ce qui soulève véritablement une émotion vive dans notre groupe, c'est ce terme de « maltraitance » qui est utilisé quand on va à l'école. L'école est un symbole, parce qu'on doit tous y avoir accès. Et là, on a un double enjeu. On a à la fois l'enjeu de l'enfance, et l'enjeu de l'accès à l'école.

Cela doit être une priorité des pouvoirs publics. Vous l'avez dit, c'est une priorité pour vous. J'espère que votre administration pourra vous donner une vision claire pour établir votre stratégie.

Je vous remercie aussi pour tous les chiffres que vous avez pu nous communiquer. Cela éclaire notre dossier. On avait donc aussi des pourcentages que l'on avait pu obtenir par rapport à la fréquentation de ces transports scolaires, et notamment 6,4 % de ces enfants qui mettent trois heures quotidiennement pour aller à l'école. C'est beaucoup trop.

Monsieur le Ministre, quand on a le pouvoir comme vous de faire véritablement changer les choses – vous n'êtes plus à ma place, moi je n'ai que le petit pouvoir de vous interpeller du haut de mon petit banc d'opposition. Oui, on verra. Mais vous, vous avez vraiment le pouvoir de faire changer les choses. Maintenant, il est entre vos mains. On espère que vous allez l'utiliser pour la bonne cause. Parce que ni vous ni moi, on ne peut dormir tranquille quand on sait que l'on a une responsabilité et que l'on est en mesure de changer les choses. Je suis certaine que vous allez prendre les choses à bras-le-corps et que vous pourrez mettre votre nom sur la plaque de celles et ceux qui ont fait de grandes choses dans ce Parlement.

M. le Président. – Madame la Députée, je suis également nouveau dans cette assemblée, mais je me dois d'être le garant du chrono, et donc je vous ai laissé une minute…

Mme Dorothée De Rodder (PS). – Vous êtes moins innocent que moi, alors.

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

Peut-être peut-elle expliquer sa demande d'interpellation conjointe ?

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Moi aussi, je suis nouvelle dans cette assemblée et l'on a une motion à déposer. Je pensais, naïvement également, que pour déposer la motion, on devait se joindre à l'interpellation. C'est pour cela que j'ai levé la main.

Pourquoi ne pas prendre la parole ? Parce que c'est une matière et un sujet qui tient à cœur aux Engagés, mais l'on sait que cela tient particulièrement à cœur au ministre et je n'avais pas d'autres remarques à faire avant de le laisser prendre la parole pour Les Engagés. On n'avait pas d'autres choses à ajouter, juste déposer cette motion. C'est pour cela que j'avais levé la main.

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

Mme Dorothée De Rodder (PS). – Monsieur le Président, juste pour vous dire que dans l'emballement de mon propos, j'ai oublié de vous dire que je dépose une motion suite à cette interpellation. Voilà. Mais vous le saviez, puisque vous n'êtes pas innocent.

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

M. Germain Mugemangango (PTB). – Après cet échange de procédure ; comme cela, personne ne sortira d'ici naïf et innocent.

Monsieur le Ministre, j'entends que c'est une priorité pour vous. Maintenant, cela me pousse à l'une ou l'autre réflexion. D'abord, j'entends qu'il faudrait, et peut-être est-ce déjà ce que vous êtes en train de faire, un cadastre précis du transport scolaire concernant les familles et les enfants porteurs de handicap. Si une telle possibilité devait exister, cela pourrait donner lieu à une réflexion plus approfondie. Encore une fois, j'avais lu dans les interventions de l'un ou l'autre des collègues d'autres formations politiques que ce serait peut-être intéressant d'avoir cela.

Deuxièmement, pour rassurer toute une série de familles qui sont pleinement concernées par la problématique, peut-être faut-il organiser la transparence la plus grande par rapport aux travaux de ce groupe de travail qui est en train de plancher sur la situation. C'est une suggestion. Cela pourrait montrer à tout le monde comment on peut avancer sur le dossier.

Il y a une question à laquelle vous n'avez pas répondu, c'est la question des chauffeurs. Vous l'avez souligné, pour que le transport puisse être organisé, il faut du personnel. Il y a un problème avec la pénurie de chauffeurs, et ce n'est pas uniquement dans vos

compétences, bien sûr, la question des conditions de travail et des conditions salariales de ces chauffeurs. Il est clair que c'est un levier qu'il faut activer, même s'il faut contacter d'autres niveaux de pouvoir, si l'on veut améliorer la situation.

Vous ajoutez quelque chose qui est assez préoccupant : si l'on fait le constat qu'il y a suffisamment d'accompagnateurs sur le papier, mais que dans les faits, ils ne sont pas suffisamment nombreux parce qu'il y a un taux d'absentéisme important, là aussi, cela demande une analyse pour savoir ce qui provoque ce taux d'absentéisme, vu que cela impacte forcément la qualité des services que l'on peut fournir à ces familles. Ce sont des éléments sur lesquels on va revenir. Si l'on veut améliorer la situation, l'élément du personnel – je crois que tout le monde en sera convaincu – est un élément essentiel à tenir à l'œil.

Peut-être voulez-vous répondre aux questions auxquelles vous n'avez pas répondu ? Soit dit en toute innocence, bien sûr.

M. le Président. – Je vous propose de redéposer une question orale, si vous le souhaitez, en bonne et due forme pour dans 15 jours. On essaiera en Conférence des présidents de dire que le sujet n'avait pas encore été abordé.

M. Germain Mugemangango (PTB). – Monsieur le Président, juste pour vous informer complètement, peut-être face à l'apprentissage qui est le vôtre : si je repose la question dans 15 jours, cela ne passera pas.

M. le Président. – C'est ce que je viens de vous dire.

M. Germain Mugemangango (PTB). – J'aurais donc préféré avoir la réponse aujourd'hui.

M. le Président. – Vous pouvez alors faire une demande de question écrite ; cela ira plus vite.

Des motions ont été déposées en conclusion de l'interpellation de Mme De Rodder. La première, motivée, est déposée par Mme De Rodder et M. Lefèbvre (Doc. 146 (2024-2025) N° 1), la deuxième, motivée, est déposée par M. Mugemangango (Doc. 148 (2024-2025) N° 1) et la troisième, pure et simple, par Mme Fafchamps et M. Chintinne (Doc. 147 (2024-2025) N° 1).

L'incident est clos.

Question orale de M. Devin à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les mesures prises en vue d'améliorer la sécurité des chauffeurs de bus des TEC »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Devin à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les mesures prises en vue d'améliorer la sécurité des chauffeurs de bus des TEC ».

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

M. Laurent Devin (PS). – Monsieur le Ministre, je reviens en ce début d'année par rapport à ce qui a fait l'actualité en novembre et décembre 2024. Ces mois avaient été marqués par des agressions envers les agents des TEC en général, des chauffeurs en particulier. Vous et moi, d'autres – M. Daye, d'ailleurs – avions dit que c'était inacceptable et que cela devait être dûment poursuivi et sanctionné. Nous étions en séance plénière.

Relativement à ces volets, quelle stratégie mettez-vous en place ? Y a-t-il, par exemple, un dépôt de plainte systématique ? On sait par exemple qu'en matière d'environnement, la stratégie de répression des infractions est discutée avec le Collège des procureurs. En est-il de même dans le cas des TEC ? Quelles discussions avez-vous eues avec eux ?

À la faveur de la dernière séance de questions d'actualité, vous nous appreniez, et je m'en réjouissais, je vous ai salué pour cette réaction, que vous aviez le jour même une réunion avec les représentants des travailleurs. Pouvez-vous nous indiquer, Monsieur le Ministre, ce qui est « sorti » de cet échange ? Quelles mesures concrètes ont été prises en vue d'améliorer la sécurité des agents ?

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 l'ai déjà exprimé à la tribune, en plénière ou en Commission, dans les réponses aux questions écrites ou dans les déplacements que j'ai effectués, l'attention que j'accorde à cet enjeu : enrayer les actes de violence et d'agressivité que nous connaissons aujourd'hui et assurer la sécurité des conducteurs et des citoyens, usagers des bus, font l'objet de toute mon attention.

La réunion du 18 décembre a été l'occasion d'échanger avec les organisations syndicales sur les différentes mesures. Il n'y a pas que des mesures ponctuelles qui sont mises en œuvre par le TEC, il y a un ensemble de mesures, une stratégie de lutte contre

l'agressivité et toutes les formes de violence – physiques ou verbales.

Je propose de parcourir les différents éléments suivant les chapitres qui ont été évoqués lors de cette réunion du 18 décembre.

Premièrement, je vous confirme que le TEC procède au dépôt de plainte systématique lors d'agressions. C'est un élément neuf depuis 2024. Chaque *business unit* – direction territoriale – du TEC dispose d'un organe de coordination présidé par le directeur exécutif, à savoir le patron du TEC local, regroupant les représentants de la zone de police, du parquet et des représentants des travailleurs. Cet organe se réunit lorsque c'est nécessaire pour traiter des cas d'agression présentant un caractère répétitif ou suite au signalement d'un événement violent interpellant. C'est donc le lieu où se focalise le débat par *business unit*.

Par ailleurs, en vue d'un meilleur suivi des plaintes en justice, des réunions semestrielles ont été mises en place. Elles réunissent des représentants de l'ensemble des opérateurs de transport public puisque malheureusement, la situation d'agressivité ou de violence à l'égard des conducteurs ou des usagers des bus TEC ne se limite pas au seul opérateur de transport de Wallonie – l'OTW. Participent à ces réunions l'OTW, la STIB, De Lijn et la SNCB, ainsi que le Procureur général de Liège et sa substitute en charge des actes de violence ou assimilés à l'égard des conducteurs ou personnes transportées par les moyens de transport collectifs.

Bien entendu, une seule mesure n'est pas à même de répondre aux phénomènes de violence constatés dans les bus ou dans les transports en commun. Ils ne sont d'ailleurs pas propres à ces transports ; ils reflètent une situation rencontrée dans certaines zones de Wallonie ou de Belgique où l'on recense une recrudescence de l'insécurité et des incivilités.

Les mesures prises sont globales en vue d'améliorer la sécurité des agents et des passagers et le sont en concertation avec les autorités locales et policières.

Permettez-moi de faire un aparté puisque les éléments pour lesquels vous m'aviez interpellé – ainsi que M. le Président de cette Commission – en séance plénière concernaient notre bonne région du Centre. Je dois saluer l'excellente coordination et collaboration entre le TEC, l'OTW, les polices locales et fédérale et les autorités communales. C'est un élément important si l'on veut être efficace en la matière.

Ces plans d'action comportent des mesures préventives, d'accompagnement, de sensibilisation, de dissuasion et de répression.

Les mesures préventives se présentent comme suit :

- tous les nouveaux véhicules sont équipés de cabines fermées et des valideurs sont installés pour les contrôles ;
- une information aux voyageurs en temps réel. Cela comprend la capacité d'informer sur un incident. C'est prévu dans le plan d'entreprise ;
- la dispense de formations, pour les conducteurs et les contrôleurs, en vue d'agir adéquatement ;
- des capsules d'e-learning ;
- des formations pour les nouveaux entrants et pour les agents ;
- une évolution de la billettique pour l'achat facile des titres de transport. C'est un des éléments qui peut agacer et dégénérer, puisque c'est souvent le défaut de titre de transport qui est l'élément déclencheur. Le TEC souhaite prendre en compte de nouvelles technologies telles que le fait de pouvoir payer avec carte bancaire en rentrant, ou une logique de postpaiement où la facture est envoyée a posteriori afin que les personnes sans titre de transport puissent bien bénéficier du service du bus et payer ultérieurement.

Ce sont des choses qui doivent apaiser.

Il y a aussi des mesures d'accompagnement. Tous les conducteurs ont un accès direct au dispatching via une pédale de détresse invisible, avec la possibilité de contacter discrètement le dispatching qui entendra en temps réel ce qui se passe à bord du bus. En fait, il y a un micro qui se met en place et l'on entend ce qui se passe dans le bus et qui pourra alerter immédiatement la police.

Avec les syndicats que j'ai rencontrés, on a pu évoquer quelques difficultés techniques liées aux déclenchements intempestifs, et cetera. Ce sont des éléments qui varient fortement d'un endroit à l'autre et qui nécessitent aussi quelquefois davantage de sensibilisation au personnel quant à ces incidents techniques.

Un soutien psychologique est également proposé à chaque collaborateur victime d'agression. Il y a également une prise en charge par l'encadrement local. C'est une des mesures que nous déployons aujourd'hui. C'est le cas pour le TEC Hainaut, mais cela va être déployé sur l'ensemble des TEC de Wallonie. Davantage de managers de proximité, c'est un coût et c'est un investissement important, pour être au plus près des équipes de conducteurs. C'est un élément important pour gérer les problèmes, les difficultés, mais également l'intervention des contrôleurs en première ligne.

Cette fois, le cadre de garde est en deuxième ligne. C'est tant pour ce qui se passe quand il y a une agression que pour le suivi post-agression, puisque le fait a généré une période de stress, mais il y a après évidemment le stress post-traumatique, post-incident. L'accompagnement aujourd'hui est bien prévu à la fois

pour la période de survenance des faits de violence, mais également sur les jours et les semaines qui suivent.

Il y a également des mesures de sensibilisation. Une campagne conjointe médiatique avait été réalisée en 2022. En 2023, elle a été réitérée avec la campagne « Arrêtons ça ! ». Il y a encore eu des campagnes en 2024. Pour 2025, une nouvelle campagne est prévue avec la rédaction d'un cahier des charges pour la mise en place de campagnes de sensibilisation à l'utilisation du transport en commun par rapport au public scolaire spécifiquement. C'est également un élément qui est ressorti de la réunion du 18 décembre avec les organisations syndicales. Ils trouvaient que ces réunions de sensibilisation étaient particulièrement utiles et efficaces parce qu'elles remettaient du lien entre les usagers et les conducteurs de bus, ce qui est un élément important pour reconnaître le travail, mais aussi voir, comprendre et entendre ce que les jeunes ont à en dire.

Il y a également des mesures de dissuasion, parce qu'il faut aussi, à un moment donné, montrer l'autorité. Tous les bus sont équipés de caméras à bord permettant de visualiser l'ensemble de l'intérieur du véhicule, avec l'enregistrement permanent sur un disque dur embarqué. L'étape qui est en train de se transformer technologiquement, c'est la retransmission des images et pas seulement la boîte noire qui enregistre, mais également la capacité à connecter les caméras avec ce qui se passe en temps réel dans le bus, quand aujourd'hui il n'y a que le micro, avec la pédale, pour ajouter l'image au son.

Le renforcement des opérations de contrôle des titres de transport a été mis en place, notamment avec des opérations coup de poing visibles et efficaces, avec la police et/ou Securail. L'objectif est de montrer qu'il y a de l'action, qu'il y a du contrôle et qu'il y a le respect de la norme. En particulier à Liège, des agents de sécurité pour le contrôle des titres de transport ont été recrutés et formés dans le cadre de la loi Tobback, puisque c'était un endroit où il y avait beaucoup de violence. Une étroite collaboration avec les polices locales a été mise en place, j'en ai parlé tantôt, allant dans certains cas et ponctuellement jusqu'à la montée de la police à bord du bus, lors des périodes les plus accidentogènes ou les plus à risques, de manière à dissuader les agressions, ainsi que la présence de policiers en civil. C'est ce qui a été fait à La Louvière avec la police de la zone de La Louvière.

Enfin – c'était votre première question –, les mesures de répression : depuis 2004, pour répondre à tout fait de violence, une plainte est systématiquement déposée et le TEC se constitue partie civile, le cas échéant, afin de poursuivre les agresseurs. J'ai également rencontré le parquet à ce sujet de façon à solliciter de leur part davantage de retours sur le suivi infractionnel, sur le suivi de la procédure.

Il faut respecter la séparation des pouvoirs, parce que je ne suis pas l'autorité judiciaire en la matière, mais une demande forte de la part des représentants des travailleurs est finalement d'avoir le suivi : quand la personne est appréhendée, quand elle est identifiée, il reste à savoir après ce qu'il advient de la procédure pénale qui est en cours. Là, il y a une demande d'information, que je relaie et que je relaierai encore auprès du parquet, de façon à ce que l'information sur le suivi soit garantie pour que finalement, celles et ceux qui sont victimes d'agression se disent : « OK, j'ai un suivi. Il y a au bout du compte quelque chose ».

On a eu un débat sur le fait d'éviter que la personne ne se retrouve le lendemain dans le bus. Cela, on ne sait pas toujours l'empêcher. Les organisations syndicales étaient partagées parce que, tandis que certains proposaient que l'on interdise à quelqu'un qui était auteur d'un fait de violence de remonter dans le bus le lendemain, d'autres représentants des travailleurs estimaient que c'était un risque supplémentaire de créer davantage d'agressivité. C'est une mesure sur laquelle nous devons un peu dormir pour réfléchir avec les autorités judiciaires plutôt que, dans l'empressement, prendre une mesure qui serait par trop contre-productive.

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

M. Laurent Devin (PS). – Monsieur le Ministre, je tiens à vous remercier pour l'exhaustivité – ou la quasi-exhaustivité – de votre réponse. Vous avez pris ma question très au sérieux et ce problème à bras-le-corps, je l'entends ici. Quand vous dites « 2004 », j'imagine que vous pensez « 2024 ».

(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)

C'est bien cela. Je reviendrai sur l'un ou l'autre élément que vous avez précisé. Je tiens vraiment à vous exprimer ma satisfaction par rapport à la réponse que vous venez de m'adresser.

Question orale de M. Lefèbvre à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'annonce d'une réforme de la fiscalité automobile »

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'annonce d'une réforme de la fiscalité automobile ».

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, lorsque l'on parcourt la note du Gouvernement relative à l'élaboration du budget 2025 – un document que M. Dolimont nous avait transmis en vertu de la législation sur l'accès aux documents administratifs –, on découvre à différents endroits qu'il existe une prévision de perte de recettes de 10 millions d'euros en matière de taxe de mise en circulation.

Cela correspondrait à l'implémentation de la réforme fiscale sur les véhicules électriques décidée par les négociateurs de la majorité actuelle. Si le coût de la réforme est déjà évalué, on peut en déduire que les grandes lignes de cette réforme sont déjà connues. Monsieur le Ministre, pouvez-vous dès lors nous indiquer quels seront les axes de cette réforme ? Tous les véhicules électriques seront-ils concernés, ou parle-t-on uniquement des véhicules les plus lourds et les plus puissants ? Une hausse de la fiscalité sera-t-elle mise en œuvre sur les véhicules thermiques pour assurer la neutralité de l'opération ?

Peut-être allez-vous me dire que le point est au Gouvernement de demain et que vous réservez l'information à vos collègues.

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 confirme que la Déclaration de politique régionale est un document public accessible, dont nous avons déjà eu l'occasion de débattre à de nombreuses reprises et qui prévoit ceci : « Le Gouvernement adaptera la réforme de la taxe de mise en circulation adoptée sous la précédente législature en vue – chaque mot compte – notamment d'alléger la fiscalité sur les voitures électriques pénalisées par leur lourdeur et les voitures neutres en carbone, ainsi que d'améliorer le coefficient de soutien aux familles nombreuses ».

Le travail sur ce dossier global est en cours au sein de mes services et – effectivement – avec mes collègues au sein du Conseil des ministres pour traduire cet engagement public de la Déclaration de politique régionale. Comme vous le savez, une réforme de législation implique plusieurs lectures au Gouvernement, comme tout projet de texte décrétal. Vous comprendrez donc que je réserve dans un premier temps ce débat aux membres du Conseil des ministres. Le Parlement sera bien entendu saisi dans la foulée de ce travail gouvernemental, puisque toute réforme fiscale implique une intervention du législateur.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Je vais bientôt faire un copier-coller de mes répliques. Nous attendons avec impatience les éléments que vous allez présenter au Gouvernement pour réagir et suivre votre réforme.

M. le Président. – Vous n'êtes pas obligé de répliquer. Vous pouvez aussi dire : « Non, c'est bien, merci ».

Question orale de M. Chintinne à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le projet de liaison de mobilité « Chemin de l'Eau d'Heure » »

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 « le projet de liaison de mobilité « Chemin de l'Eau d'Heure » ».

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

M. Grégory Chintinne (MR). – Monsieur le Ministre, le chemin de l'Eau d'Heure est un projet de liaison de mobilité à plus-value touristique entre la source de la rivière de l'Eau d'Heure à Cerfontaine jusqu'à son embouchure à Charleroi. Le tracé est principalement pédestre et, suivant le plus possible le bord du cours d'eau, permet aux usagers de relier les six communes traversées.

Le chemin est tracé sur base de voiries existantes ou créé sur terrain public ou privé. Il est doublé d'une signalétique d'orientation et de valorisation sur les milieux traversés. Le projet permet de valoriser le territoire de Charleroi Métropole en reliant le territoire agricole et boisé du sud aux paysages urbains et industriels du nord.

Le chemin de l'Eau d'Heure est une concrétisation forte de la stratégie touristique de Charleroi Métropole, mettant en évidence la trame bleue – l'élément eau –, la trame verte – les forêts, le parc national, le terril, le terroir – et la trame noire – la culture, la créativité. Cette stratégie s'appuie sur une des plus-values de ce territoire : l'itinérance, tout en renforçant la mobilité douce à destination des habitants. Le projet permet également de susciter l'intérêt et le respect pour la rivière, son milieu et pour les territoires traversés. Le chemin de l'Eau d'Heure est donc structurant à plusieurs égards et renforce à la fois les aspects de mobilité en reliant les villages vers les gares et les projets touristiques, dont ceux autour des lacs de l'Eau d'Heure.

Le financement est prévu à Charleroi via la politique intégrée des grandes villes, à Montigny-le-Tilleul, Ham-sur-Heure–Nalinnes et Froidchapelle via le FEDER, et à Walcourt et Cerfontaine via le SPW Mobilité et Infrastructures.

L'enveloppe dédiée à Walcourt et Cerfontaine serait donc prise en charge par la Région ; elle s'élèverait à 2 millions d'euros et concernerait le chemin de l'Eau d'Heure pour un engagement en 2025.

Monsieur le Ministre, me confirmez-vous le maintien de ce projet ? Dans l'affirmative, avec quels détails ? Dans la négative, pour quelles raisons ?

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, ce projet de mobilité active revêt un caractère essentiellement touristique. En effet, il a pour ambition de relier Charleroi aux lacs de l'Eau d'Heure. Il est d'ailleurs piloté par le Commissariat général au tourisme, qui gère le portefeuille FEDER de ce projet. Celui-ci m'informe qu'il est l'administration subsidiaire pour les opérateurs wallons et participe au comité d'accompagnement. Ces réunions permettent d'assurer le suivi, de vérifier la bonne mise en œuvre des actions reprises dans la fiche projet. Pour davantage de détails concernant le projet, je vous invite donc à interroger la ministre Lescrenier en charge du Tourisme. Selon mes informations de l'administration SPW MI, ils ne sont pas opérateurs dans le projet.

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

M. Grégory Chintinne (MR). – J'avais anticipé votre réponse. J'avais déjà interpellé la ministre Lescrenier, qui m'a dit de vous interpeller. Ce qui est dommageable, c'est que ce projet avait reçu une notification au niveau du Gouvernement précédent le 25 octobre 2023 et prévoyait 2 millions d'euros pilotés au niveau du SPW Mobilité et Infrastructures. Je présume que les opérateurs reviendront alors vers le SPW Mobilité.

Question orale de Mme De Rodder à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la liaison cyclopiétonne à Mourcourt »

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

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

Mme Dorothée De Rodder (PS). – Monsieur le Ministre, la mise en place d'une liaison cyclopiétonne le long de la RN48 entre la sortie de l'autoroute et le village de Mourcourt, dans le Tournaisis, est prévue dans le cadre du plan Infrastructures 2020-2026. Il est urgent que cet aménagement puisse enfin voir le jour pour la sécurité des piétons et des cyclistes.

Il y a urgence parce que cette voirie est particulièrement accidentogène. Une pétition recueillant plus de 1 700 signatures a d'ailleurs été envoyée à la Région wallonne pour le signifier avec force. Des drames ont pu être évités de peu, mais d'autres sont intervenus.

Jusqu'à quand allons-nous attendre la mise en place de cette liaison cyclopiétonne à Mourcourt ? Va-t-elle véritablement voir le jour ?

Pourriez-vous nous donner un échéancier des différentes phases de réalisation, allant de l'étude jusqu'aux travaux ? Cela fait plusieurs mois qu'une étude est en attente dans ce dossier. Où en est-elle ?

Il y a une véritable attente des citoyens de cette région concernant cette liaison.

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, j'ai été interrogé par écrit par Mme la Députée Vandorpe le 14 novembre dernier ; c'était la question écrite n° 142. Dans ma réponse datant du 6 décembre, je précisais que la priorité avait été donnée à la section située entre la gare de Tournai et l'autoroute. J'ajoute par ailleurs que cette priorisation répond à une demande expresse de la Ville de Tournai et de représentants locaux du GRACQ.

Concernant la seconde phase entre l'autoroute et le village de Mourcourt, je précisais dans ma réponse que l'étude était tributaire d'un contrat-cadre portant sur des études de projets d'aménagements routiers qui étaient en cours d'élaboration au sein de l'administration SPW MI. Dès que les bureaux d'études, par le biais de ce marché, auront été désignés, le projet relatif à la deuxième phase de l'aménagement cyclable de la nationale 48 sera donc proposé à l'un des bureaux qui aura été retenu dans le cadre de ce marché public.

Pour le moment, il ne m'est donc pas possible de donner un calendrier de finalisation de cette étude ni de mise en œuvre de son tronçon, mais les choses sont en route.

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

Mme Dorothée De Rodder (PS). – Monsieur le Ministre, je vais revenir plus souvent dans cette Commission, parce que ce sont deux sujets qui me

tiennent à cœur, deux sujets importants, et je sais qu'aujourd'hui on est suivis par la population de ce village qui savait qu'il y avait une interpellation sur ce sujet. Ils seront heureux de voir que ce projet n'est pas abandonné parce que quand le temps s'écoule, on a l'impression d'être un peu oublié. Il y a déjà des choses qui ont été réalisées.

Un accident très grave s'est encore produit en 2023, où une jeune fille a été happée par un poids lourd. Cette jeune fille a été hospitalisée pendant de très nombreux mois et l'on aimerait que cette liaison puisse voir le jour très vite, dès lors que s'y trouvent plusieurs écoles. Cela permettrait aux enfants de se déplacer à vélo. Je compte sur vous pour avoir un œil très attentif sur ce dossier.

Question orale de M. Hazée à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'évaluation de la quasi-gratuité du TEC »

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'évaluation de la quasi-gratuité du TEC ».

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Monsieur le Ministre, vous avez questionné l'opportunité de poursuivre et d'élargir la quasi-gratuité pour les TEC en lien avec l'âge, estimant qu'elle n'avait pas d'impact sur le nombre d'usagers du TEC. Vous avez indiqué qu'une évaluation serait réalisée par l'OTW, sans en dire alors ni la méthodologie, ni les critères ou paramètres de mesure, ni l'auteur en charge de cette évaluation.

Lors du débat budgétaire – c'était le 3 décembre dernier –, vous avez évoqué d'une part l'évaluation de la grille tarifaire et, d'autre part, « pour objectiver le coût de la gratuité, l'OTW réalisera un audit externe sur la méthode de calcul et le montant des compensations ».

C'est un peu passé inaperçu, mais si je comprends bien, il y a donc finalement deux volets dans ce dossier :

- il y a d'une part une évaluation du montant de la compensation opérée par la Wallonie pour compenser les moindres recettes perçues par l'OTW. Ici, nous avons un audit externe ;
- puis il reste l'évaluation de la politique de la quasi-gratuité telle que vous l'avez évoquée depuis votre interview radio, qui a fait un peu de bruit comme vous l'espériez, puisque là-dessus nous ne savons encore ni quels sont les éléments de méthode, ni même si le travail sera interne ou externe.

Je voulais donc très factuellement vous proposer de préciser les choses ici. L'évaluation de la grille et l'audit ne font-ils qu'un ? Est-ce que c'est un tout avec d'un côté l'évaluation du prix payé par le TEC, et d'autre part des éléments davantage en lien avec les propos que vous avez tenus sur les objectifs de la mesure et la manière de les rencontrer ?

Quels seront la méthodologie et les critères de l'évaluation et de l'audit dans l'hypothèse où ce sont deux volets différents ? Qui réalisera l'audit externe ? Qui réalisera l'évaluation ? Quel est, au bout du compte, le calendrier de l'un et de l'autre ?

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 a mis en place, à la demande du Gouvernement, une baisse des tarifs sur certaines catégories d'usagers. En 2023 et 2024, l'essentiel de cette mesure a été financé par le biais d'une mesure spécifique du Plan de relance de la Wallonie et également par le prélèvement budgétaire d'une autre mesure du PRW, non dédiée à cette finalité.

Le contrat de service public actuel de l'OTW prévoit une évaluation externe de cette mesure. L'entreprise publique – l'OTW – a donc fait appel à une société externe pour réaliser un audit afin d'évaluer d'une part les méthodes de calcul utilisées par l'OTW pour quantifier le manque à gagner dû à la quasi-gratuité et à la non-indexation, et, d'autre part, organisant la quasi-gratuité sur la fréquentation et le transfert modal.

À ce propos, voici ce que je vous disais ici en Commission le 5 novembre dernier. Cette étude a été commanditée par l'OTW, auprès de qui j'ai également sollicité des propositions de simplification de la grille tarifaire qui est aujourd'hui complexe.

Sur la base de ce qui m'a été envoyé, j'ai adressé des questions complémentaires à l'OTW, dont j'attends prochainement le retour. Dès que j'aurai l'ensemble des informations et un rapport global, je présenterai bien sûr les résultats au Gouvernement. C'est ce que je vous répondais le 5 novembre.

Pour la suite de vos questions, mon souhait – la demande que je formule aujourd'hui à l'OTW – est d'intégrer cette réflexion sur l'évaluation et l'adaptation de la grille tarifaire à un nouveau devoir qui m'a été demandé par le Gouvernement wallon, à savoir celui de reconstruire un nouveau contrat de service public pour l'OTW qui soit doté de moyens fermes et certains.

Or, les recettes de l'OTW sont un des éléments constitutifs de ses moyens d'action. Pour reconstituer un nouveau contrat de service public, il faut bien sûr regarder quels sont les moyens affectés par la Région à l'OTW, ses recettes propres et bien sûr les missions

auxquelles on attend qu'il réponde. C'est donc l'ensemble de ces éléments que j'ai souhaité regrouper pour avoir une approche globale et une réponse complète pour déterminer quels seront les missions et les financements pour l'OTW pour les cinq prochaines années.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Je retiens de la réponse du ministre qu'il n'y a donc pas un audit et une évaluation, comme j'ai, à un moment donné, pensé le comprendre, quand est apparu cet élément inédit sur le calcul – élément que je trouve par ailleurs pertinent – de l'évaluation du coût de la compensation qui est octroyée au TEC.

Il y a donc un seul processus qui comprend donc au moins les deux démarches dont nous discutons ici. Pour le reste, je suis un peu marri du fait que le ministre ait été dépourvu du projet de réponse qu'il a pu préparer, puisqu'il nous a bien donné le cadre dans lequel le Gouvernement lui a demandé de travailler.

Je comprends donc aussi que cet audit, ou cette évaluation – on l'appelle comme on le souhaite –, est finalement inscrit dans la discussion plus large d'un nouveau contrat de service public, en lien donc avec les échéances qui sont fixées à ce dossier. Nous restons par contre sans information quant à la méthodologie, aux critères de l'évaluation, aux indicateurs ou à l'auteur même de cet audit externe, puisqu'il a été indiqué que c'est un tiers qui en serait ou en aurait été chargé. Cela reste donc des informations qui étaient au cœur de ma question, mais qui resteront à ce stade sans réponse.

Question orale de Mme Morreale à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la mise en service du tram de Liège »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Morreale à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la mise en service du tram de Liège ».

La parole est à Mme Morreale pour poser sa question.

Mme Christie Morreale (PS). – Monsieur le Ministre, quand le tram de Liège roulera-t-il enfin avec des passagers sur l'entièreté du tronçon ? J'étais venue en décembre vous demander si l'ouverture sera bien officielle le 15 avril. Vous m'aviez répondu à l'époque que vous n'aviez pas encore l'information et que c'était à Tram'Ardent de s'assurer que les délais soient respectés pour que l'OTW puisse en prendre possession.

Dès lors, puisqu'on est en période d'examen et que vous n'avez pas réussi à la première session, c'est un peu la séance de rattrapage aujourd'hui : le tram de Liège roulera-t-il le 15 avril, oui ou non ? Cela veut dire que, dans 27 jours, comme le calendrier de l'avent pour Noël, le TEC va prendre possession de ce tram. Il va pouvoir alors en tant que tel et pendant deux mois procéder à l'ensemble des essais nécessaires.

Est-ce oui ou non, le 15 avril ? Cette date est-elle bien confirmée ? Auquel cas, cela veut-il bien dire que le TEC, dans 27 jours, prendra bien possession afin de pouvoir organiser les tests pendant les deux mois à venir ? Pour autant que vous répondiez positivement à ces deux questions, les essais vont-ils nécessiter des précautions particulières ? Quelle coordination est mise en place avec les autorités locales et la police pour que cela se déroule au mieux ?

Je le dis parce que, notamment, une enquête réalisée récemment donne l'impression que, parfois, les Liégeois, lorsqu'on les interroge sur ce point, imaginent que ce tram ne roulera pas – ou pas tout de suite. Il y a donc un travail de conscientisation à faire, puisque l'on sait qu'un engin comme celui-là a une distance de freinage qui est très longue ; on en a déjà discuté dans cette commission. L'important est désormais de pouvoir aussi préparer la population de manière réelle à toutes les précautions d'usage en vue de la mise en service en toute sécurité de ce tram que nous attendons depuis extrêmement longtemps. J'espère que cette question permettra de rassurer celles et ceux qui attendent cet outil structurant depuis si longtemps.

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 dois toujours rappeler que Tram'Ardent est le contractant de l'OTW, qui est une entreprise publique autonome. Pour répondre à votre question plus particulièrement, l'OTW me confirme que pour Tram'Ardent, la date du 15 avril prochain 2025 est – et reste – son objectif. Pour respecter ce délai, il faut effectivement que la marche à blanc soit bien opérée par le TEC à partir du 11 février prochain. Cela signifie que les trams devront circuler sur l'ensemble de la ligne afin de réaliser différents essais et différents scénarios d'exploitation, notamment celui de circuler à vitesse commerciale, puisque aujourd'hui ce n'est pas encore le cas, mais aussi aux fréquences prévues en phase d'exploitation.

Une coordination est bien sûr mise en place avec la Ville de Liège, les services de police et les pompiers afin de préparer cette phase. La Ville de Liège a toutefois conditionné son autorisation de débuter la

marche à blanc à la fourniture par Tram'Ardent à l'OTW du dossier de sécurité, par lequel l'organe de contrôle indépendant confirme le fonctionnement sécuritaire du système de transport. Document prévu *expressis verbis* dans le contrat passé entre l'OTW et Tram'Ardent.

Des actions de communication et de sensibilisation sont en cours. Depuis le début des essais, elles sont axées sur la sécurité autour du tram en ville et sont réalisées via des affiches, des flyers, des spots radio et la mise à jour du site internet. D'autres encore sont en préparation en prévision de la fameuse marche à blanc, de la mise en service commerciale – l'étape suivante – et de la réorganisation du réseau de bus qui accompagne la mise en service du tram.

Le tram est un élément dans la réorganisation de l'offre de transports publics à Liège, mais ce n'est pas le seul, c'est un des éléments. Les autres lignes de bus – et demain, les bus à haut niveau de service – sont évidemment des éléments fondamentaux qui viendront s'articuler.

C'est donc une révolution dans le transport public à Liège qui se prépare au printemps. J'ai donc demandé à l'OTW d'être particulièrement attentif, tant sur le volet de la sécurité que sur celui de la communication, à l'occasion de cette phase extrêmement délicate qu'est la mise en œuvre du tram, qui constituera un outil majeur, je le souligne, pour la structuration de la mobilité liégeoise et qui impliquera des changements significatifs dans le quotidien et les habitudes de toutes celles et tous ceux qui se déplacent en région liégeoise.

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

Mme Christie Morreale (PS). – Merci, Monsieur le Ministre, les choses sont plus claires. Ainsi, l'ouverture et la réalisation de ce tram le 15 avril semblent dès lors se dessiner avec des contours un peu plus précis. Je suppose que ce n'est pas à un jour près – cela peut être même un jour avant –, ce qui ne serait pas problématique en tant que tel, mais c'est réjouissant. On doit en effet préparer maintenant les gens au fait que cela va vraiment arriver, avec toutes les conséquences que cela peut avoir et les questions sous-jacentes sur lesquelles je reviendrai bien sûr. En effet, comme vous l'évoquiez, il y aura désormais le tram. Cela veut dire que l'on va sortir un grand nombre de bus de la ville, en tout cas du parcours du tram, que le plan de mobilité qui avait été imaginé va connecter d'autres bus et que le changement est majeur et considérable en termes de mobilité.

Il avait été évoqué au moment de sa conception et à l'occasion des travaux que cette mutation se ferait en même temps et donc que cela nécessiterait un effort de communication majeur. Il faudra voir, le cas échéant, si ce changement s'opère – ce serait logique – en même temps que le tram, puisque les gens doivent continuer à avoir des connexions, même si elles vont en partie ou parfois en grande partie être modifiées.

Ce travail de communication sera donc une clé pour permettre aux Liégeois, aux Liégeoises et à tous ceux qui y viennent d'assurer une mobilité qui va révolutionner, je le crois, leur quotidien et celle de la ville. En tous cas, on voit bien les résultats que cela a pu avoir dans l'ensemble des villes qui y sont passées. C'est en soi encourageant pour la Région d'avoir des outils qui soient aussi structurants que ceux-là.

Question orale de M. Lefèbvre à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les perspectives concernant le niveau d'emploi au sein des CPAS »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Lefèbvre à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les perspectives concernant le niveau d'emploi au sein des CPAS ».

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, le budget 2025 de la Région est à peine adopté qu'il faut déjà mesurer les conséquences de celui-ci et notamment au niveau de l'emploi au sein des CPAS. La Fédération des CPAS est en effet très inquiète.

Comme vous l'indiquiez, si la tendance actuelle se poursuit, les dotations communales aux CPAS pourraient atteindre 836 millions d'euros en 2029, contre 548 en 2025, preuve de l'explosion des demandes auxquelles doivent faire face les CPAS.

Et quand on voit ce qui se prépare au Fédéral en termes d'exclusions du chômage, on voit mal comment la tendance actuelle pourrait ralentir.

Or, les décisions budgétaires du Gouvernement wallon visant à supprimer certains subsides exceptionnels dès 2025 conduiraient les CPAS wallons à devoir se séparer de 450 personnes, selon la Fédération des CPAS.

Comptez-vous relancer la concertation avec la Fédération des CPAS afin de voir comment aider ces derniers à faire face à cet afflux de demandes ? Une révision de certaines décisions budgétaires est-elle envisagée ?

Compte tenu des dégâts annoncés et du contexte, comment comptez-vous soutenir nos CPAS ?

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 la Déclaration de politique régionale qui réaffirme notre engagement en faveur d'une plus grande responsabilisation des pouvoirs locaux en matière de gestion financière. Chaque euro, cela vaut aussi pour la Région, doit être dépensé avec rigueur, sérieux, garantissant l'équilibre financier des pouvoirs locaux.

Le financement des pouvoirs locaux forme un tout indissociable, la commune étant l'autorité de tutelle et l'un des principaux soutiens de son CPAS. C'est d'ailleurs l'esprit de la DPR qui stipule que le Fonds spécial de l'aide sociale sera intégré au Fonds des communes, les montants restant toutefois dédiés à l'aide sociale.

Dans ce cadre budgétaire global, l'augmentation de la supracommunalité provinciale que vous avez qualifiée d'ingénieuse, activée par le budget régional 2025 et son décret-programme, permettra un refinancement non négligeable des institutions locales : plus de 37 millions d'euros pour l'année 2025. L'entité locale, commune et CPAS donc, en sera le bénéficiaire.

En ce qui concerne le Fonds spécial de l'action sociale – FSAS –, vous aurez aussi noté que le budget 2025 a bien indexé ce montant. Il l'a complété d'un bonus de 1 %, le tout pour un montant total de 89 millions d'euros. Par ailleurs, et comme le prévoit également la DPR, les CPAS seront intégrés aux institutions communales en deçà d'un certain seuil d'habitants.

C'est un chantier qui doit permettre, de façon obligatoire pour les plus petites Communes et de façon volontaire pour les autres, de dégager des effets d'économies d'échelle et d'efficacité. Ce chantier sera initié dès cette année, en concertation avec l'Union des villes et communes de Wallonie et la Fédération des CPAS.

Concernant le subside exceptionnel mis en place par mon prédécesseur en vue de renforcer les capacités des CPAS face aux impacts de la crise sanitaire et des inondations, je rappelle que l'arrêté signé par MM. Collignon et Di Rupo prévoyait expressément que les contrats financiers ne pouvaient aller au-delà du 31 décembre 2025. Il s'agissait donc d'une aide clairement ponctuelle.

Malgré tous ces éléments, je suis bien conscient des difficultés auxquelles font face les CPAS quant à leurs moyens d'action, tout en sachant que leur réalité est fort variable selon les financements historiques obtenus par ces CPAS.

Les besoins sociaux locaux peuvent être très variables d'une commune à l'autre, ou encore les fonctions, les missions que déploient ces CPAS, plus ou moins en lien avec l'action sociale selon les entités concernées. J'entends donc bien mener en 2025, avec l'Union des villes et communes et la Fédération des CPAS, une concertation approfondie sur cet enjeu fondamental que sont le soutien et la réinsertion sociale des plus fragiles.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Merci, Monsieur le Ministre, pour ces éléments d'information. Évidemment que l'on ne peut qu'être satisfait quand vous nous dites que vous allez revoir les budgets pour faire en sorte de ne pas couper aux missions essentielles de nos CPAS.

Les CPAS font un travail essentiel dans les communes, sans doute encore plus demain qu'aujourd'hui vu ce que l'on annonce et ce qu'il se passe en matière de revenus pour notre population de moyens et de bas revenus.

C'est extrêmement important de se dire que l'on doit vraiment voir ce qu'il se passe sur le terrain, vraiment être attentifs aux défis que les CPAS et leur personnel doivent relever aujourd'hui. À mon sens, refinancer les CPAS ne sera pas quelque chose d'anecdotique, même si je vous ai entendu dire que les budgets qui avaient été prévus étaient des budgets exceptionnels et avaient une date limite. Ce n'est que normal de la part du Gouvernement précédent de ne pas vouloir s'engager à long terme sur les mandatures qui suivent. Je compte sur vous, Monsieur le Ministre.

Question orale de M. Chintinne à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le respect de la circulaire du 10 octobre 2024 relative au renouvellement des conseils de l'action sociale »

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 « le respect de la circulaire du 10 octobre 2024 relative au renouvellement des conseils de l'action sociale ».

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

M. Grégory Chintinne (MR). – Monsieur le Ministre, la circulaire envoyée le 10 octobre 2024 aux Communes relative au renouvellement des conseils de l'action sociale précise les règles qui permettent l'installation desdits conseils. Cette circulaire précise le

cumul possible entre la fonction de conseiller communal et le CPAS ainsi que les différentes règles liées à l'incompatibilité.

Lors du dépôt des listes auprès des Communes, le bourgmestre, assisté du directeur général, a validé les différentes candidatures au sein des CPAS. Pourriez-vous faire le point sur les difficultés rencontrées par les Communes quant au non-respect du cumul ? Combien sont visées par des irrégularités ? Comment peut-on à l'avenir éviter ce genre de difficultés ?

Enfin, il semblerait que la règle liée au respect du genre au niveau du CPAS ne soit pas non plus rencontrée dans certaines communes. Avez-vous été informé de difficultés à ce niveau ? Si oui, pourriez-vous les préciser ?

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'article 10, paragraphe 2, in fine, de la loi du 8 juillet 1976 des CPAS précise les conditions de recevabilité des listes de candidats présentées par les groupes politiques aux fonctions de conseillers de CPAS : « Une liste n'est recevable que pour autant qu'elle soit signée par la majorité des conseillers communaux d'un même groupe politique et qu'elle soit contresignée par les candidats présentés. Lorsqu'elle comporte au moins trois personnes, le nombre de candidats de chaque sexe ne peut dépasser d'une par deux tiers du nombre de sièges attribués et, d'autre part, pas plus d'un tiers de conseillers communaux. Lorsqu'elle ne comporte que deux personnes, elle ne peut dépasser la moitié ». Voilà ce que dit la loi en Wallonie.

L'examen systématique de ces listes par mon administration a abouti au constat de la violation de la limitation du cumul de conseiller communal avec celui de conseiller CPAS dans une seule commune où un groupe politique qui devait désigner six personnes a proposé trois candidats conseillers communaux.

En ce qui concerne la règle liée au respect du genre, ce même examen de tutelle a abouti à un seul constat de violation dans une commune ou un groupe politique qui devait désigner sept candidats a présenté cinq femmes et deux hommes. Trop de femmes.

Lors de chaque renouvellement, des circulaires sont éditées et des séances d'information à destination des directeurs généraux des communes et des CPAS sont organisées. C'était le sens de ma circulaire du 10 octobre dernier. Le faible taux d'erreurs constatées m'amène à penser que les dispositifs sont largement suffisants, efficaces. Je remercie encore une fois l'ensemble des responsables communaux, mais également le SPW IAS pour ce travail d'information, de sensibilisation et de bon respect de la loi pour assurer une diversité de la représentation citoyenne.

Enfin, je tiens à attirer votre attention sur le fait que les contrôles de tutelle sont toujours en cours et que 14 communes n'ont pas encore transmis leurs dossiers.

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

M. Grégory Chintinne (MR). – Merci, Monsieur le Ministre, pour vos réponses. Je prends acte que 14 Communes n'ont pas encore été vérifiées. Je prends également acte qu'une Commune, que je crois connaître, ne respecte pas les règles. On en reparlera.

Question orale de M. Soupart à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le suivi de la future réforme des fabriques d'église en Wallonie »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Soupart à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le suivi de la future réforme des fabriques d'église en Wallonie ».

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

M. Guillaume Soupart (MR). – Monsieur le Ministre, c'est vrai que la réforme des fabriques d'église, c'est un peu comme le monstre du loch Ness : on en parle depuis des années, mais aucune réforme n'a jamais pu aboutir, alors que, quand on compare un peu avec les territoires qui sont juste à côté de chez nous et qui, de base, avaient la même législation, cela a évolué partout, que ce soit au Grand-Duché de Luxembourg, en Région bruxelloise ou en Région flamande.

En Wallonie, on n'a pas encore réformé les fabriques d'église. Pourtant, on sait que c'est un système de fonctionnement qui, pour le moment, pose quand même des soucis au niveau de la gestion des lieux de culte en Wallonie. On a donc besoin de pouvoir rationaliser et de moderniser cette gestion. Cela a été souligné à de nombreuses reprises dans le passé, mais, malheureusement, rien n'a abouti.

En février 2024, il y a eu un gentleman's agreement entre votre prédécesseur et Monseigneur Harpigny, l'évêque du diocèse de Tournai. Ce document proposait notamment :

- de rationaliser le nombre de fabriques d'église, ce dont on parle depuis longtemps ;
- de professionnaliser leur gestion, puisque l'on sait qu'il y a toute une partie relevant des

marchés publics qui doit être gérée, parfois avec des montants qui sont assez importants ;
- de pallier la difficulté par rapport à ce qui relève des métiers du patrimoine, qui doivent intervenir sur les différents édifices ;
- de réduire les charges par rapport aux finances communales, puisque notre dispositif prévoit que les dépenses des fabriques d'église sont honorées par les Communes, ce qui représente des montants assez conséquents.

Si l'on prend, par exemple, la Ville de Mons, cela représente plus de 1,5 million d'euros par an pour les fabriques d'église, un montant tout de même assez conséquent.

En mars 2024, votre prédécesseur indiquait que ce cadre informel nécessiterait une prise en main par les prochains parlementaires afin d'aboutir à un texte législatif. C'est maintenant.

Par ailleurs, la Déclaration de politique régionale affirme l'objectif de fusionner les fabriques, puisque les conseils éprouvent des difficultés à recruter, et d'organiser leur gestion de manière plus efficace.

Où en est la mise en œuvre concrète de cet accord ? Quels progrès ont été réalisés depuis votre prise de fonction ?

Le dialogue avec les représentants des autres cultes reconnus a-t-il progressé ?

Comment est envisagée la réduction du nombre de fabriques d'église ? Des critères spécifiques ont-ils été définis pour garantir une rationalisation respectueuse des réalités 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. – Monsieur le Député, comme vous le précisez, la Déclaration de politique régionale affirme l'objectif de fusionner les fabriques et d'organiser leur gestion de manière plus efficace. Tout le monde partagera cet objectif.

Ainsi, j'accorderai à la thématique des fabriques d'église toute l'importance qu'elle mérite. Il est en effet plus que temps de mettre à jour la législation, celle-ci datant toujours du concordat napoléonien de 1804, si ma mémoire est bonne.

J'ai déjà pu rencontrer, en mon cabinet, l'ensemble des représentants des cultes. Ces premières discussions informelles ont permis d'identifier diverses demandes de natures variables, mais aussi de constater que la situation du temporel des cultes reconnus – de compétence wallonne – est très variable, tant en termes de besoins que de dynamiques selon les cultes.

Quant à l'accord conclu entre mon prédécesseur et l'évêque de Tournai, je rappelle qu'il n'a fait l'objet d'aucune validation par le précédent Gouvernement.

Par ailleurs, le représentant de l'Église catholique a pu me confirmer que celle-ci entend préparer diverses positions courant du premier semestre 2025 au sujet de cet objectif de rationalisation des fabriques d'église. Des contacts seront donc repris prochainement par mon cabinet.

Les travaux relatifs à la rationalisation et les modalités de celle-ci sont toujours en cours de réflexion avec l'administration. Vous comprendrez que ceci doit encore faire l'objet de débats au sein du Gouvernement, en vue d'aboutir à un projet de réforme.

Reconnaissons que 220 ans après l'édiction de la règle, il est temps de trouver une forme de plus grande modernité, tout en étant respectueux des principes inscrits dans notre Constitution et de la diversité des opinions religieuses et philosophiques présentes en Wallonie.

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

M. Guillaume Soupart (MR). – Merci beaucoup, Monsieur le Ministre. Je ne peux que vous rejoindre sur le fait qu'il est temps de réformer cela, puisque cela démontre des problèmes fonctionnels sur le terrain. Ce n'est pas simplement une réforme qui se veut idéologique, mais qui est basée sur le fait qu'il y a des problèmes sur le terrain qui sont constatés. Cela doit se faire avec les représentants des cultes, et comme vous le disiez, avec aussi des réalités différentes selon les cultes.

Vu notre héritage et notre histoire, c'est plutôt au niveau du culte catholique qu'il y a une plus grande réforme avec plus d'édifices et plus de conseils de fabrique, et cetera. C'est là où il y a un chantier plus important à réaliser.

Notre groupe, au niveau du MR, sera attentif à ces réformes, qu'elles émanent du Gouvernement ou d'une initiative parlementaire en la matière.

Question orale de Mme Jacqmin à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'instruction relative à l'inéligibilité d'un élu à Nandrin et l'impact sur le fonctionnement du conseil communal »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Jacqmin à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'instruction relative à l'inéligibilité d'un élu à Nandrin et l'impact sur le fonctionnement du conseil communal ».

La parole est à Mme Jacqmin pour poser sa question.

Mme Marie Jacqmin (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, coup de théâtre dans la vie politique à Nandrin : un élu de la majorité est inéligible depuis 2021, même si cela a été notifié seulement à la mi-décembre 2024. Cette situation soulève plusieurs questions importantes, notamment relatives au respect du Code de la démocratie locale et de la décentralisation, mais aussi sur les conséquences éventuelles au bon fonctionnement du conseil communal.

Lors du dépôt de ma question, je n'avais pas encore eu connaissance de votre réponse sur cette instruction. J'ai bien pris connaissance de votre réponse : un nouveau conseiller communal va devoir prêter serment. Le pacte de majorité va devoir être confirmé à nouveau, la prestation de serment des membres du collège aussi. On va devoir confirmer la désignation des conseillers de l'action sociale.

Néanmoins, il me reste deux questions. Comment cette situation a-t-elle pu se produire, alors que le CDLD prévoit des mécanismes de vérification de l'éligibilité des conseillers communaux ? Quelles failles ou lacunes ont été identifiées dans ce cas précis ? Envisagez-vous d'adopter des mesures supplémentaires pour renforcer ces mécanismes de vérification et éviter que de telles situations ne se reproduisent à l'avenir, notamment en matière de contrôle en amont des candidatures lors des élections communales ?

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, merci de m'avoir interpellé en temps et en heure, ainsi que votre collègue Mme Cassart-Mailleux qui était présente ce matin, sur la situation difficile que vivait aujourd'hui l'administration communale de Nandrin.

Avec les services de la tutelle, nous avons pu identifier quelles solutions pragmatiques mettre en œuvre pour en sortir. C'est la raison pour laquelle, déjà au mois de décembre, j'avais écrit à l'attention des autorités communales de Nandrin, afin qu'elles limitent l'ordre du jour du conseil communal de décembre.

À la fin de l'analyse par la tutelle du dossier, il se fait qu'une personne a été installée comme conseiller communal le 2 décembre, alors qu'elle avait été déclarée inéligible pour six ans par une décision du Gouvernement wallon en date du 16 décembre 2021. En l'état, cette personne ne pouvait pas être candidate au scrutin d'octobre 2024.

Il revenait au Bureau communal, conformément au Code de la démocratie, de vérifier si les conditions d'éligibilité de chaque candidat étaient effectivement remplies au moment de l'arrêt provisoire des listes. Malheureusement, rien n'a été constaté.

Le contenu de l'article L4142-1 a été rappelé par courriel aux présidents des bureaux communaux le 12 septembre 2024. Cette obligation de vérification figurait également au vade-mecum transmis aux présidents des bureaux de circonscription, mais j'y reviendrai.

Force est de constater que les élections de la Commune de Nandrin n'ont pas fait l'objet d'un recours. La validation des résultats a été prononcée par le Conseil des élections locales en date du 4 novembre dernier, sans qu'aucun problème n'ait été détecté à ce moment-là. La décision a donc été prise.

Je relève en outre qu'en date du 26 mars 2024, ledit conseiller communal avait déjà été installé à Nandrin alors qu'il était déjà frappé d'inéligibilité.

Le dossier d'instruction m'a été communiqué. Comme vous l'avez dit, j'ai fait le plus rapidement possible pour que la Commune puisse s'organiser dès ce mois-ci encore et retrouver la sérénité. J'ai annulé la décision. Il y aura donc un nouveau conseiller communal, une nouvelle prestation de serment et un revote du pacte de majorité de désignation du collège, de prestation de serment du collège. Toutefois, sur base de l'analyse de l'administration, la théorie du fonctionnaire de fait évite que les actes qui ont été posés depuis le 2 décembre par les instances communales ne puissent être remis en cause. Voilà qui permet de sortir par le haut.

Cela a toutefois, et c'est l'objet de votre question, permis de prendre conscience de la nécessité d'informatiser davantage encore le processus électoral, notamment en ce qui concerne les personnes sanctionnées d'inéligibilité dans le cadre de l'absence de déclaration de mandat. Cela demande bien sûr des modifications législatives qui ne sont pas simples, notamment au regard du respect du secret professionnel et des règles entourant le RGPD.

Force est de constater qu'une erreur humaine peut entraîner des conséquences relativement importantes pour notre démocratie. Nul doute que ce point sera également débattu lors de l'évaluation par votre assemblée des scrutins du 13 octobre dernier. C'est un travail qui doit être clôturé pour la fin de cette année-ci.

Voilà ce que je puis dire. Il y a donc aujourd'hui une difficulté, c'est que le registre national identifie les sanctions d'inéligibilité d'une part, et, d'autre part, un autre listing établi par le service en charge du contrôle des déclarations de mandats, lorsque des mandataires font défaut en matière de déclaration de mandats, propose des sanctions au Gouvernement qui impliquent l'inéligibilité de la personne. Visiblement, ce listing-là n'est pas aujourd'hui raccordé aux informations dont peuvent disposer les autorités de contrôle dans le processus électoral qui vérifie l'éligibilité des personnes. Et c'est évidemment une défaillance à laquelle nous devrons parer le plus rapidement possible, parce que cela ne vaut pas uniquement, on l'a vu, pour les élections. On pourrait dire, OK, c'est pour dans six ans, mais le remplacement de tout élu pose la même question. Pour preuve, le conseiller communal de Nandrin qui a prêté serment de façon erronée alors qu'il était inéligible était déjà conseiller communal préalablement alors qu'il n'avait pas les conditions d'éligibilité remplies. Voilà du travail pour les prochains mois.

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

Mme Marie Jacqmin (Les Engagés). – Merci, Monsieur le Ministre, pour vos réponses et pour votre réactivité sur ce dossier, pour que la sérénité puisse revenir le plus rapidement possible dans la commune de Nandrin. Comme vous l'avez souligné, j'espère que des solutions efficaces pourront voir le jour pour que cela ne se répète plus à l'avenir, parce que ce sont des questions importantes pour la bonne gouvernance des institutions communales et pour le respect des principes démocratiques.

Question orale de M. Lefèbvre à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la reprise du financement des zones de secours par les Provinces »

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 reprise du financement des zones de secours par les Provinces ».

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, dans le cadre de la reprise du financement des zones de secours par les Provinces, vous aviez annoncé votre intention de demander à chaque Province de consacrer au moins 100 % de sa dotation du Fonds des provinces au financement des zones de secours. À cela s'ajouterait le nouveau budget complémentaire de 19 millions d'euros.

Au total, vous annonciez ainsi un gain pour les Communes d'environ 37 millions d'euros, mais au détriment quasi exclusivement des Provinces. Vous annonciez par ailleurs que les Provinces disposaient de réserves suffisantes pour faire face à cette hausse de leurs interventions, et vous parliez dès lors de 500 millions d'euros. Or, il me revient des Provinces que ce montant des réserves disponibles serait erroné, puisqu'il engloberait notamment des réserves destinées au paiement des pensions.

Avez-vous été contacté par l'APW ou par les Provinces directement quant à ce problème ? Avez-vous revu votre position suite à ces contacts ? Confirmez-vous vos intentions quant à la reprise du financement des zones de secours par les Provinces ? Des concertations en la matière sont-elles prévues ou ont-elles déjà eu lieu ? Pouvez-vous nous en dire plus quant au calendrier de la reprise du financement des zones de secours par les Provinces ? Qu'en sera-t-il de l'impact de cette mesure sur l'emploi et les services qui sont aujourd'hui assurés par les Provinces ?

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 que le Gouvernement stabilisera juridiquement le transfert de la dotation provinciale aux zones de secours et fixera une trajectoire budgétaire pour finaliser la reprise totale du financement des zones de secours, déchargeant ainsi au maximum les villes et communes.

En cela, la Déclaration de politique régionale est claire, transparente et surtout, elle n'est pas du tout innovante : elle ne fait que traduire, reprendre la volonté exprimée par mon prédécesseur, M. Collignon, ici, au sein de ce Parlement et à plusieurs reprises dans les décisions prises par le Gouvernement. Je me positionne dans le droit fil d'exécution de cela. Je m'étonne un petit peu sur certains aspects de votre question, mais il n'y a pas de difficulté avec cela.

Dans le cadre des discussions sur le financement des zones de secours, notre objectif demeure d'assurer un soutien optimal aux Communes, tout en veillant à l'équilibre des finances provinciales. Le 25 septembre, j'avais rencontré l'APW une première fois pour aborder les principaux éléments de la DPR et, à la suite du vote du décret-programme ici à la mi-décembre, j'ai initié

des échanges directs avec les représentants des Provinces. C'était le 16 décembre dernier. À mon cabinet, j'ai rencontré chaque chef de file ou représentant, le député provincial ou représentant le chef de file des cinq Provinces concernées. Ces consultations, qui se poursuivront – je veux le faire dans le dialogue –, visent à mieux cerner leurs capacités financières et à garantir une mise en œuvre réaliste et équitable des mesures envisagées, mais également demander aux Provinces de s'engager davantage dans la supracommunalité.

Ma vision est une Province qui vient en appui aux Communes, là où son action permet plus d'efficacité qu'à l'échelle communale. C'est le cas notamment pour les zones de secours, non seulement pour leur financement – c'est important, bien sûr –, mais aussi par une implication plus importante des Provinces dans la gestion des zones de secours, par exemple, en veillant à la mutualisation des moyens entre zones. À cette fin, il est également souhaité que les Provinces jouent un rôle accru au sein des zones de secours, avec la désignation d'un député par Province en charge de cette compétence – je sais que la plupart des Provinces l'ont fait – ayant la possibilité – c'est mon souhait – d'assister aux organes délibérants des zones de secours.

Nous travaillons actuellement sur le calendrier de mise en œuvre de la réforme globale des Provinces. Il est essentiel de garantir une transition progressive, en tenant compte des réalités locales et des implications éventuelles sur l'emploi et les services publics assurés par les Provinces. Cela doit se faire en coordination avec les collègues du Conseil des ministres, tant ici en Wallonie, que les collègues de la Fédération Wallonie-Bruxelles.

En ce qui concerne enfin les réserves et les provisions, peut-être ai-je été elliptique dans ma formulation des 500 millions d'euros, puisqu'il y a plus de 500 millions d'euros de réserves et de provisions au sein des Provinces wallonnes. Je sais qu'une bonne part de ces réserves et provisions servent effectivement à assurer les engagements de pensions pour le futur, mais je sais aussi que d'autres provisions, et non des moindres, sont affectées notamment au financement potentiel des zones de secours. Il n'y a, à ce stade, dans les échanges que j'ai eus avec les chefs de file provinciaux, pas de difficulté à assumer cela pour l'exercice 2025. Toutefois, nous devrons travailler ensemble à des trajectoires qui atteindront les objectifs énoncés par mon prédécesseur et repris par l'actuelle DPR, en ce qui concerne la montée en puissance des Provinces, mais il faut le faire évidemment avec une trajectoire soutenable et qui permettra aux Provinces, dans le cadre de la réforme en profondeur que nous souhaitons mener, d'y concourir.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, je ne remets pas en cause le fait que ce soient les Provinces qui financent les zones de secours, et tant mieux d'ailleurs pour les Communes, puisque cela permettra peut-être d'arriver au rattrapage qui nous est promis depuis l'ensemble des réformes, que ce soit en matière de police ou en matière de zones de secours, où l'on nous dit toujours que l'on ne paiera rien en plus. Finalement, ce sont toujours les Communes et les Provinces qui ont été les cochons payeurs jusque-là.

Mais donc, sur le sujet de la réforme et de faire en sorte que ce soient les zones de secours qui financent, je n'ai absolument aucun souci. Ce qu'il faut, c'est vraiment faire en sorte de tenir compte des spécificités des provinces. Elles ont chacune des spécificités. Certaines font vraiment – et, je pense, toutes, de manière générale – un travail de fond avec des services qui sont offerts à la population, qui sont offerts aux agriculteurs. Je pense par exemple à la Province de Hainaut, qui a un centre de recherche agricole, des écoles aujourd'hui reconnues – que ce soit des écoles supérieures ou des écoles d'hôtellerie –, qui font vraiment un super job.

Dès lors, n'avançons pas tête baissée. Assurons-nous que derrière ces réformes qui peuvent être « sexy » pour tout le monde, l'on tienne bien compte du personnel et des services aujourd'hui rendus à la population, et que demain l'on ne se retrouve pas avec des milliers de personnes sur le carreau parce que l'on n'aura pas été attentifs à tout ce travail réalisé par les Provinces.

Question orale de Mme Dejardin à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la fin de l'heure gratuite de stationnement à Verviers et son impact négatif sur le commerce local »

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 « la fin de l'heure gratuite de stationnement à Verviers et son impact négatif sur le commerce local ».

La parole est à Mme Dejardin pour poser sa question.

Mme Valérie Dejardin (PS). – Monsieur le Ministre, j'espère que vous allez pouvoir me rendre aussi heureuse que ma collègue Dorothée De Rodder, parce que je viens avec une question qui tracasse fortement les Verviétois, et j'aimerais pouvoir rentrer à Verviers en essayant de casser votre surnom qui est celui de « Bouchez des villes » – avec un « z », je crois ;

on a parlé de cochon payeur, on parle de Bouchez, c'est un peu toujours dans le même sens…

Vous le savez, la politique de stationnement en centre-ville est un sujet extrêmement sensible, que ce soit à Verviers ou ailleurs, parce que cela touche directement le portefeuille des citoyens et cela touche aussi directement le commerce local. Vous le savez aussi, la gestion de cette problématique à Verviers a fait l'objet de débats pendant des années et des années. Il y a quelques années, on a enfin abouti à un consensus qui semblait mettre d'accord tous les partis autour de la table, les commerçants, les riverains, et les personnes qui se rendent à Verviers : l'instauration d'une heure de stationnement gratuite dans le centre de Verviers.

Et il me revient que vous n'auriez pas approuvé ce règlement de stationnement soumis à votre tutelle par la Ville de Verviers, et plus précisément cette heure gratuite en centre-ville. Pouvez-vous me confirmer cette information ? Et si vous me la confirmez – ce que je n'espère pas –, pouvez-vous nous indiquer vos motivations, et à partir de quand, de nouveau, les personnes qui fréquenteront les commerces, les restaurants et l'HORECA dans le centre-ville ne pourront plus bénéficier de cette heure gratuite ?

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, suis-je le méchant ministre qui empêche le redéploiement du commerce au centre-ville de Verviers ? Voilà le sens de votre question. Je fais elliptique, pour caricaturer la question.

D'abord, sur le fond, une heure gratuite de parking en ville, je trouve que c'est plutôt une bonne idée. Cela permet d'avoir une mobilité des voitures, de vite chasser les voitures-ventouses dans le centre-ville, ce qui permet d'oxygéner le centre-ville.

Ici, le dossier a une histoire un peu plus longue que ce que certains voudraient dire ou faire dire. La Ville de Verviers est dans une situation de difficulté budgétaire, comme d'autres grandes villes. Ce n'est pas une nouveauté, et ce n'est pas moi qui les ai jetées dans ces difficultés financières.

Ce qui fait que mon prédécesseur a mis en place ce que l'on appelle le plan Oxygène, auquel la Ville de Verviers a adhéré en 2022. En signant l'adhésion au plan Oxygène en 2022, elle a signé un contrat avec la Région, le CRAC, contrat qui avait été déterminé par le précédent Gouvernement et mon prédécesseur, M. Collignon. Parmi les obligations qui y figuraient, il y avait le maintien de la fiscalité au niveau global de 2021. Cela, c'est la règle de base. Il ne faut pas que la fiscalité diminue. Cela n'empêche pas, dans le respect de la stricte autonomie communale et de l'article 170 de la Constitution – octroyant le pouvoir fiscal aux communes – d'employer les différents leviers au sein de ces éléments.

La contrepartie de ce plan Oxygène est une intervention à hauteur de 15 % du remboursement des emprunts chaque année par la Région, la prise en charge totale des intérêts de cet emprunt et l'accord pour la Région de valider des budgets en déficit sans ce prêt. Ce sont les éléments du plan Oxygène et je suis très à l'aise parce que j'ai contesté ce plan au sein de ce Parlement en disant que « c'est un emplâtre sur une jambe de bois ». Et je le redis aujourd'hui. Cependant, c'est l'héritage qui est le mien.

C'est donc volontairement que la Ville de Verviers a adhéré à ce plan et à ses obligations, que je n'ai pas écrites.

Pour en revenir à cette situation, un premier règlement relatif aux redevances de stationnement a été voté par la Ville pour les exercices 2023 et 2024. C'est un règlement qui prévoyait, à l'époque, 15 minutes de gratuité. Il a fait l'objet d'un avis défavorable du Centre régional d'aide aux communes – le CRAC – parce qu'il n'y avait pas de mesures compensatoires.

Autrement dit, il y avait une baisse des recettes fiscales et la Ville n'y avait amené aucun élément de nature compensatoire. Le 30 mai 2023, le Conseil communal a adopté une modification du règlement instaurant cette fois-ci une heure de stationnement gratuit. Cette mesure n'a pas été approuvée par l'autorité de tutelle. Mon prédécesseur ne l'a pas approuvée, car elle contrevenait aux obligations du plan Oxygène. Il a été cohérent avec lui-même, M. Collignon, puisqu'il fallait garder le niveau de fiscalité de 2021.

En outre, bien que la Ville ait appliqué cette gratuité, elle l'a mise en œuvre sans l'accord dans son règlement-taxe qui est « juridiquement inapplicable », bien qu'il soit appliqué dans les faits. Le Centre régional d'aide aux communes – le CRAC – a estimé l'impact financier de cette mesure à une perte de 400 000 euros. C'est le calcul du CRAC. À la suite de cette notification de refus de validation, la Ville de Verviers a introduit un recours en annulation devant le Conseil d'État.

Il y a déjà un débat juridictionnel à l'encontre de cet arrêté. Et cela, c'est avant le ministre Desquesnes. On est bien d'accord.

(Réaction d'un intervenant)

Tout va bien.

Le litige est toujours en cours. Il semblerait même que l'avis de l'auditeur soit favorable à la Wallonie et aux propos et à la position défendue par mon prédécesseur, M. Collignon.

En date du 28 octobre 2024, malgré tous ces éléments, la Ville de Verviers a voté un nouveau règlement-taxe pour l'exercice 2025 – là, c'est effectivement sous le ministre Desquesnes – prévoyant une fois de plus une heure de stationnement gratuit. À nouveau, la Ville n'est venue avec aucun élément de compensation. On recommence. Je ne voulais pas mettre en difficulté la Ville en annulant l'ensemble du règlement, lui faisant perdre des recettes encore plus importantes. J'ai donc refusé d'approuver la partie d'article qui n'est que la continuité de ce que mon prédécesseur, M. Collignon, a fait.

Compte tenu des moyens financiers investis par la Région dans la Ville de Verviers – on est aujourd'hui à 18 millions d'euros prêtés – et des obligations liées au plan Oxygène fixées par le précédent Gouvernement wallon, les mesures ayant un impact financier significatif doivent à minima être justifiées, évaluées, compensées.

Elles n'ont été ni justifiées, ni évaluées, ni compensées. Si la Ville élabore une analyse de l'impact financier des retombées économiques, accompagnée de mesures compensatoires, qu'elle dise : « Voilà les raisons pour lesquelles on a besoin de cela, et il va y avoir des effets levier ». Si, avec une heure gratuite, l'objectif est qu'il y ait plus de commerces, plus d'activité, plus de recettes fiscales et parafiscales pour la Commune, une meilleure santé économique du centre-ville – par retombées, de la Ville –, et qu'il y a des mesures de compensation que l'on a peut-être évaluées – ce ne sont peut-être pas 400 000 euros, ce sont peut-être 200 000 ou 250 000 euros –, je suis disposé et ouvert à discuter de cela avec la Ville.

Aujourd'hui, reconnaissons que la situation est plutôt un bras de fer entre l'administration de Verviers et celle du CRAC, l'un disant « J'y vais de toute façon » et l'autre disant « Il y avait des règles du jeu et je suis là pour les faire respecter ».

Sur le fond, vous l'aurez compris, je suis ouvert à la discussion, mais à un moment donné, quand des règles du jeu sont mises en place et que la Ville conteste elle-même celles qu'elle a signées, qu'elle les conteste au Conseil d'État, qu'elle revient à la charge et que, à l'appui de son dossier, il n'y a pas de justification, soit la Région laisse faire, ferme les yeux et il n'y a plus de règles, soit elle dit que c'est un dossier sérieux qui nécessite une réponse sérieuse.

Vendredi dernier, j'ai reçu un courrier de la Ville de Verviers disant qu'ils sont prêts à amener des arguments et à répondre aux obligations qui sont les leurs, mais qui demandent une période de tolérance par rapport à l'application du règlement. J'ai donc signé aujourd'hui une réponse pour leur dire que je n'avais pas de difficulté envers la mise en place de l'application de ce qui est dans la convention, à savoir justifier, expliquer et compenser. Dans l'intervalle, je ne vais pas m'opposer ou dénoncer le fait que, dans les faits, l'heure reste gratuite à Verviers.

La situation est celle-là aujourd'hui. Il y a une tolérance dans la pratique pour les prochains mois ; rien ne changera donc concernant l'heure gratuite de parking à Verviers. Cependant, c'est en contre-partie d'un engagement de la Ville de Verviers – d'un courrier adressé par le Collège communal – de sa volonté de redresser la situation et de jouer le jeu correctement par rapport aux règles qui ont été fixées et auxquelles la Ville a librement adhéré en temps et en heure.

Voilà ce que j'avais envie de vous dire sur cette histoire qui est un peu plus complexe, mais comme vous êtes historienne vous aurez compris qu'il y a un processus et des éléments bien antérieurs à la décision que j'ai prise et qui, je l'espère, permettront de renouer, dans le chef du Collège communal de Verviers, une volonté d'avancer, de progresser, et de le faire en respectant les institutions régionales, notamment le CRAC.

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

Mme Valérie Dejardin (PS). – Merci, Monsieur le Ministre. Je ne vais pas être aussi longue que vous. Je vous disais que c'était une histoire longue et compliquée pour aboutir à cette décision de l'heure gratuite à Verviers. Il faut savoir que, à Verviers, 45 % des cellules commerciales sont vides. Ainsi, c'était une décision pour essayer de relancer le commerce au centre-ville et lutter contre la précarité. Je suis dès lors pour l'heure gratuite, comme vous. C'est quelque chose de positif pour relancer cette dynamique dans les commerces et le secteur HORECA, ou simplement pour aller se promener une heure ou une demi-heure.

Je suis aussi d'accord avec vous sur le fait que, quand il y a des règles du jeu, elles doivent être respectées ; je passerai le message à mes collègues de mon parti à Verviers.

Maintenant, je suis aussi heureuse de savoir que vous êtes ouvert à la discussion. Pour moi, les 400 000 euros sont assez facilement justifiables, tout comme la compensation. Il suffit de regarder l'ouverture de commerces depuis cette mise en place. Il suffit de justifier le nombre de personnes qui viennent plus souvent au centre-ville puisque l'on a une heure gratuite et que cela incite donc les choses.

Ainsi, j'espère fortement que, avec votre cabinet, vous allez réussir à trouver le bon compromis entre l'administration verviétoise et l'administration du CRAC. En effet, il en va de l'intérêt, non pas du politique, de l'administration verviétoise ou de l'administration wallonne, mais des commerçants de l'HORECA, des citoyens et surtout de l'arrondissement de Verviers. On a besoin d'un chef-lieu fort dans l'arrondissement pour vivre correctement et être fier

d'où l'on vient. Je vous remercie pour votre réponse ; j'en suis assez heureuse.

Question orale de M. Lefèbvre à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'avenir des grandes villes et la tranche 2025 du plan Oxygène »

Question orale de M. Mugemangango à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'abandon des villes wallonnes par Belfius »

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 « l'avenir des grandes villes et la tranche 2025 du plan Oxygène » ;
- M. Mugemangango, sur « l'abandon des villes wallonnes par Belfius ».

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, la situation financière des grandes Villes pose évidemment certaines questions. Récemment, le bourgmestre de la Ville de Liège est intervenu pour dire à quel point la situation était délicate et, malgré les différentes mesures préconisées dans le cadre du plan Oxygène, il doute fortement de la possibilité pour sa Ville de présenter un budget en équilibre.

La charge des externalités est telle que, seule, la Ville aura du mal à trouver les ressources nécessaires à son bon fonctionnement. Dès lors, alors que la précédente majorité avait développé une politique intégrée de la ville ambitieuse, les dernières mesures budgétaires sont inquiétantes, notamment au niveau de la non-indexation des APE et de la suppression du 1 % additionnel à l'indexation du Fonds des communes. Cela ne laisse rien présager de bon.

Si la responsabilisation des Villes et Communes ne pose en général pas de problème, cela ne doit pas se transformer en abandon des villes. Plus particulièrement, sans ces Villes, la Wallonie n'a aucune chance de se redresser. Comment comptez-vous soutenir concrètement nos grandes villes à court, moyen et long termes ?

Par ailleurs, alors que la tranche 2024 du plan Oxygène est enfin bouclée et qu'il est déjà temps de penser à la tranche 2025, quand comptez-vous lancer le marché public relatif à cette nouvelle tranche ? Quels sont les montants nécessaires à la réalisation de cette tranche ? Je note, Monsieur le Ministre, que vous avez à nouveau répété, il y a moins de 10 minutes, que le plan Oxygène était un emplâtre sur une jambe de bois. Vous n'avez de cesse de le répéter. J'espère donc que vous allez trouver une autre solution qui ne sera plus cette fois un emplâtre sur une jambe de bois afin d'aider les villes de Wallonie qui sont en difficulté.

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

M. Germain Mugemangango (PTB). – Monsieur le Ministre, le 28 décembre dernier, un article de presse nous apprenait que Belfius avait l'intention de cesser de financer directement les grandes villes wallonnes, comme Liège, Charleroi et Mons. Cela constitue évidemment un véritable lâchage, surtout venant d'une banque publique.

Après le refus de la banque dans le cadre du plan Oxygène, elle refuse à présent de financer les investissements sans risque puisqu'elles n'ont jamais fait l'objet du moindre défaut de paiement. C'est d'autant plus interpellant que les banques ont un accès direct à des comptes qui sont effectivement liés aux Villes pour se rembourser par rapport à ces investissements.

Monsieur le Ministre, comment expliquez-vous l'attitude incompréhensible de Belfius ? Avez-vous pris contact avec Belfius en vue de les faire changer d'attitude ? Et qu'allez-vous faire pour qu'elles puissent encore investir ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Messieurs les Députés, je rappelle en préambule que la DPR réaffirme notre engagement en faveur d'une plus grande responsabilisation des pouvoirs locaux en matière financière. Chaque euro doit être dépensé avec rigueur et sérieux, garantissant l'équilibre des finances et des pouvoirs locaux, tout en étant attentif aux particularités des grandes villes. Le Fédéral, la Région et les pouvoirs locaux : chacun devra faire sa part.

Comme vous, j'ai lu dans la presse que Belfius manifesterait – j'utilise le conditionnel – une certaine réticence à formuler des offres en matière de financement des dépenses d'investissement de certaines villes. Ni moi ni le Gouvernement n'avons la tutelle ou le contrôle sur les banques. Pour le surplus, la Wallonie n'est pas actionnaire de Belfius.

Belfius est et reste toutefois un partenaire majeur et de longue date de la Région et des collectivités locales.

Je pense que l'attitude de Belfius traduit une forme de perte de confiance de la banque envers certaines entités en raison de leur trajectoire budgétaire. Cette confiance, bien sûr, doit être restaurée. C'est cela l'essentiel à mes yeux.

Par rapport aux communes qui seraient concernées par la décision de Belfius, je note qu'il existe heureusement d'autres organismes bancaires ou prêteurs, de sorte que ces municipalités ne restent pas sans solution de financement pour leurs projets. J'y veillerai et j'y serai attentif. Pour maintenir la capacité d'investissement des communes, il faut, selon les situations, restaurer ou préserver la confiance du secteur financier, mais aussi réformer les divers mécanismes de financement des communes et des organismes paralocaux.

C'est pourquoi, Monsieur Mugemangango, nous poursuivons les travaux déjà engagés concernant les zones de secours – je viens de l'évoquer avec M. Lefèbvre –, notamment la fameuse mesure incluse dans le décret-programme du 18 décembre 2024 et nous œuvrons à trouver des solutions structurelles pour répondre à la problématique des pensions, en tout cas, les charges du passé.

Ne me demandez néanmoins pas de trouver une solution en cinq mois et demi, six mois là où mes prédécesseurs n'ont pas réussi sous des législatures complètes. Monsieur Mugemangango, les marges budgétaires dégagées ainsi que la mise en œuvre des nouvelles conventions liées au plan Oxygène se veulent aussi un signal d'une responsabilisation budgétaire renforcée. Cela doit permettre de contribuer à un retour de la confiance entre les communes et les banques.

J'en viens, Monsieur Lefèbvre, à vos questionnements plus particuliers sur le plan Oxygène mis en place par mon prédécesseur. Vous savez que la DPR s'est engagée à assumer sa poursuite, bien qu'il s'agisse d'une solution non structurelle et un emplâtre sur une jambe de bois. Mais en l'état, elle est indispensable à très court terme à une vingtaine de villes. Il faut être clair. S'il n'y a pas cet argent, si l'on arrête le système aujourd'hui, il y aura des risques de défaut de paiement. Nous ne le souhaitons pas. C'est la raison pour laquelle nous poursuivons le mécanisme du plan Oxygène.

Sur la tranche 2025, le Centre régional de communes se prépare activement à établir évidemment les contacts nécessaires pour me présenter un nouveau dossier complet. Celui-ci permettra de lancer le marché des services financiers dans les meilleurs délais.

Compte tenu des remboursements de trop-perçu de l'ONSS, la tranche 2025 a été actuellement recalculée à 375 millions d'euros. Vous noterez que la somme est considérable, qu'elle concerne essentiellement les très grandes villes wallonnes. Nous sommes au pied du mur pour déjà l'étape suivante.

C'est indispensable et elle ne nous exonère pas, évidemment, de travailler sur d'autres leviers de redressement, cette fois-ci, structurels des finances wallonnes. Le plus tôt sera le mieux.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Merci, Monsieur le Ministre. Effectivement, il faut travailler sur d'autres canaux pour aider les grandes villes.

Par contre, vous n'avez pas réagi aux éléments que j'ai évoqués dans ma question quant à la position du maïeur de Liège qui aujourd'hui disait que, dans la situation actuelle, de toute façon, même avec le plan Oxygène, il n'arriverait pas à faire en sorte que la situation s'améliore et qu'il allait se retrouver en grande difficulté si l'on ajoutait à cela la non-indexation des APE et la suppression du 1 % additionnel à l'indexation du Fonds des communes. Il faudra vraiment que nous en rediscutions prochainement et que nous n'abandonnions pas les villes et communes de notre belle Wallonie.

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

M. Germain Mugemangango (PTB). – Merci, Monsieur le Ministre. Je ne comprends pas votre sentiment de compréhension à l'égard des banques, parce que là, on est en train de parler de… Je vois que vous froncez les sourcils. Vous me dites : « Oui, il y a une perte de confiance. C'est ce qui justifie éventuellement l'attitude des banques. »

En l'espèce, de manière très précise par rapport à ces investissements qui sont maintenant mis en doute ou qu'ils envisagent de mettre en doute, il n'y a jamais eu de défaut de paiement. En plus, ils ont un accès direct à des comptes en banque qui sont liés aux Villes pour se rembourser en cas de problème.

Là, évidemment, c'est incompréhensible. Il n'y a pas de manque de confiance qui aurait été démontré ou matérialisé à l'égard des grandes villes. C'est un élément. Donc, de ce point de vue, c'est vraiment important pour intervenir auprès de Belfius, pour qu'eux aussi prennent leurs responsabilités. Vous avez à cœur de dire que les Villes doivent prendre leurs responsabilités. OK, j'entends bien. Tous les acteurs du dossier doivent aussi les prendre, mais les banques aussi !

Je rappelle que la banque Belfius est publique et elle devrait prendre ses responsabilités comme financeur des communes pour pouvoir simplement faire ce qu'ils ont fait jusqu'à maintenant, à savoir assurer les investissements sans le moindre risque. C'est de cela qu'il s'agit. De ce point de vue, je sais très bien que vous n'avez pas la compétence des banques, vous

n'avez pas la tutelle des banques, mais je crois que prendre contact avec Belfius pour déjà comprendre d'où viennent leurs doutes alors qu'il n'y a jamais eu de problème de défaut de paiement à ce titre, je ne vois vraiment pas, en tant que ministre, ce qui vous empêche de le faire.

Ce qui est fou, c'est justement que certaines Villes vont devoir s'adresser à des opérateurs bancaires privés, alors qu'il existe Belfius qui est public, à des conditions que l'on ne connaît pas et peut-être moins avantageuses par rapport à Belfius et que vous allez laisser faire.

Justement, si vous voulez que chacun prenne ses responsabilités, prenez les vôtres et demandez aux banques de les prendre pour assurer ces investissements dans les villes, parce qu'elles n'ont jamais été inquiétées par rapport à cela.

Question orale de M. Liradelfo à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la vente de la filiale kényane d'Elicio »

Question orale de M. Hazée à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'annulation de la décision d'Elicio de céder ses activités au Kenya »

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. Liradelfo, sur « la vente de la filiale kényane d'Elicio » ;
- M. Hazée, sur « l'annulation de la décision d'Elicio de céder ses activités au Kenya ».

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

M. Julien Liradelfo (PTB). – Monsieur le Ministre, je vous interroge aujourd'hui sur la vente par Elicio de sa société de développement d'un parc éolien au Kenya.

Cette vente soulève de nombreuses interrogations parce qu'Elicio a cédé cette société pour la somme symbolique de 1 dollar, alors que plus de 9 millions d'euros d'argent public ont été investis dans le projet.

Je rappelle quand même que cet argent, c'est l'argent des citoyens, via les Communes, via leur Province. Plusieurs questions se posent donc dans cette affaire.

Tout d'abord, cette vente a été réalisée dans le plus grand secret, sans que l'autorisation préalable et obligatoire soit demandée ni au conseil d'administration d'Enodia ni aux Communes. Non seulement c'est illégal, mais cela soulève également la question de savoir pourquoi les administrateurs d'Elicio ont voulu dissimuler cette vente.

Ensuite, pourquoi cette vente a-t-elle été effectuée ? Une fois que ce projet de parc éolien sera finalisé, son nouvel acquéreur kényan pourra vraisemblablement en tirer des dizaines de millions de dollars de bénéfices, alors que cela a été vendu pour 1 dollar symbolique.

Il existe également une nébuleuse politico-financière autour du dossier, puisque cette vente profite à des membres du milieu politique kényan. Certains actionnaires bénéficiaires dans cette opération sont, encore à ce jour, totalement inconnus. Il y a des prête-noms. Il y a une nébuleuse autour de cela. On doit vraiment s'interroger. Des ressortissants belges profitent-ils de cette transaction ? Là encore, il faut faire toute la lumière sur cette question.

Enfin, votre rôle ainsi que celui de votre Gouvernement m'interpellent. Vous avez annulé la décision à la suite du recours introduit par mon camarade, Damien Robert, qui est conseiller communal à Seraing et administrateur à Enodia, qui s'efforce d'ailleurs depuis des années d'éclaircir ce dossier. Je soutiens évidemment cette décision, mais elle ne change rien à la vente en elle-même. La vente reste effective puisque vous avez posé un acte administratif.

Pourquoi le Gouvernement wallon ne fait-il pas davantage pour récupérer les deniers publics, l'argent public, les 9 millions d'euros investis ? Pourquoi, avec le Gouvernement wallon, ne portez-vous pas plainte, comme l'avait fait, par exemple, M. Dermagne, en 2019, avec l'affaire de Nethys ? Je me demande vraiment ce qui vous retient.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Monsieur le Ministre, *Le Vif* avait dévoilé, en septembre dernier, comment la société Elicio, au sein du groupe Enodia, avait vendu sa filiale située au Kenya pour 1 dollar symbolique, sans que l'avis conforme de l'intercommunale ne soit demandé, en violation, dès lors, du décret de mars 2018.

Ce sont les éléments dont nous avions discuté en date du 1er octobre 2024 et vous aviez logiquement indiqué avoir demandé à votre administration d'ouvrir un dossier d'instruction et de collecter l'ensemble des éléments utiles. Vous avez annoncé, il y a quelques jours, avoir annulé la décision d'Elicio de vendre ses participations dans Bahari Wind à la société Kenwind, compte tenu de l'absence d'avis conforme de l'intercommunale.

Selon la presse, vous avez également précisé que « l'annulation ne signifie pas que le contrat de cession des parts est lui-même annulé. Cette question, qui concerne la validité du contrat en tant que tel, reste soumise à l'appréciation des cours et tribunaux compétents qui, le cas échéant, se prononceront sur la validité juridique de l'acte de vente ».

Il importe donc aujourd'hui de vous donner l'occasion d'exposer les décisions qui ont été prises, leur portée et leurs conséquences potentielles.

Je veux redire d'abord que le principe même de la cession n'est pas en question ici, en tout cas pour ce qui nous concerne. Nous pensons, depuis le début, que ce projet de personnes qui avaient confisqué les outils publics et qui ont investi au Kenya n'avait aucun sens au titre des Communes wallonnes. Depuis lors, ces personnes ont été mises à pied. C'est évidemment une fort bonne évolution. Il s'agit de 9 millions d'euros. La Commission d'enquête Publifin a engagé le groupe à céder ses participations.

Monsieur le Ministre, pouvez-vous développer les termes et les motivations de votre arrêté d'annulation afin que sa portée puisse être bien comprise ? Vous avez évoqué en particulier le défaut d'avis conforme, qui constitue, en effet, une violation évidente du Code de la démocratie locale depuis le départ.

La tutelle a-t-elle analysé le choix du conseil d'administration d'Elicio d'une cession pour 1 euro ou 1 dollar ? J'ai un doute dans ma mémoire en la matière. Quelle est votre appréciation à cet égard ?

Pouvez-vous préciser les conséquences juridiques de cette décision et, dès lors, les options qui en découlent ?

Pouvez-vous également exposer les éléments d'analyse qui découlent des informations récoltées au sujet de ce dossier, puisque l'administration a lancé de vastes filets ? Elle a un certain nombre d'éléments de documentation, en particulier de cette décision d'investissement. Avez-vous pu éclaircir cette destruction de valeur opérée par l'investissement initié par les anciens gestionnaires de Nethys-Publifin ? Pour le dire autrement, où sont finalement les 9 millions d'euros ?

Enfin, avez-vous transmis les pièces relatives au dossier de cette filiale kényane au parquet, qui a déjà d'ailleurs une série de dossiers ouverts à l'encontre des anciens gestionnaires du groupe Nethys-Publifin ? J'imagine d'ailleurs que prochainement, dans les mois, pour ne pas compter en années qui viennent, nous aurons une suite à ces instructions. Si vous ne l'avez pas fait, pourquoi ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Messieurs les Députés, je rappelle en préambule que la Déclaration de politique régionale exprime une volonté politique claire et forte de renforcer la transparence et l'éthique dans la gestion des organismes paralocaux. Je compte bien évidemment faire respecter cette vision et la loi sur ce point de façon intransigeante.

Tout d'abord, c'est très important, j'avais déjà pu le dire lors d'une précédente réponse en ces murs, je tiens à rappeler le spectre de l'action du ministre des Pouvoirs locaux.

Je n'interviens ainsi pas en tant que représentant ou membre du conseil d'administration d'Elicio, de Nethys ou d'Enodia. Je n'interviens pas dans ce dossier en tant que membre du management ou représentant du management desdites sociétés. Je n'interviens pas non plus en tant que représentant des actionnaires principaux que sont la Province et les Communes liégeoises. Je n'interviens certainement pas en tant que juge d'un tribunal de première instance, juge d'un tribunal de l'entreprise et encore moins d'un juge d'un tribunal pénal ici ou au Kenya. Enfin, je n'interviens pas non plus comme ministre en charge du droit économique, dont la compétence est fédérale.

Par contre, je suis ministre de tutelle des Pouvoirs locaux. À cet égard, je dispose d'un pouvoir d'annulation des actes administratifs – en l'occurrence, posés par les acteurs publics locaux, dont ceux notamment relevant des fameuses sociétés à participation publique locale significative, les SPPLS.

Mesdames, Messieurs les membres de la Commission, voilà le pouvoir qui m'est confié en vertu de la Constitution et des lois spéciales du Code et de l'arrêté de répartition de compétence du Gouvernement.

Ceci étant précisé, voici les réponses que je peux apporter aux différentes questions que vous m'adressez.

Vous m'interrogez à divers degrés à propos de l'avis conforme de son absence dans le cas d'espèce et de l'impact de cette absence sur la procédure administrative. Je tiens tout d'abord à rappeler que la procédure d'avis conforme fixée par l'article L1532-5 exécute la recommandation 5.2.1 du rapport de la Commission d'enquête parlementaire chargée d'examiner la transparence et le fonctionnement du groupe Publifin.

Monsieur Hazée, vous devez certainement vous en souvenir, puisque vous étiez rapporteur et membre de cette Commission historique.

(Réaction de M. Hazée)

Je profitais de faire une allusion au fait que vous avez participé à cette Commission d'enquête.

Cette recommandation prévoit « de renforcer la capacité effective des membres du conseil d'administration des intercommunales en matière de contrôle des filiales directes ou indirectes. » L'article 1532-5, qui en est la traduction, impose un avis conforme à tout projet de cession de parts, et il participe de cette façon à s'assurer du consentement formel des actionnaires de l'intercommunale maison-mère, c'est-à-dire les élus communaux et provinciaux, puisque, pour représenter les Communes et les Provinces qui sont majoritaires au sein d'une intercommunale par définition, ces postes sont réservés exclusivement à des élus directs. Cette disposition est une disposition d'ordre public, ainsi d'ailleurs que l'a reconnu la Cour constitutionnelle, certes implicitement, mais certainement, dans son arrêt 9 du 16 janvier 2020 sur le décret dit « Gouvernance ».

Pour ce motif de légalité externe, la procédure n'est pas respectée. J'ai décidé d'annuler deux points de la décision du conseil d'administration d'Elicio, ratifiant et confirmant les pouvoirs attribués à deux mandataires pour négocier, signer, exécuter et réaliser la cession de l'intégralité des actions d'Elicio dans Bahari Wind, la société de droit kényan Kenwind Limited, ainsi que pour entreprendre toutes les actions et démarches utiles à cet effet.

Parmi cette délégation figure explicitement le mandat donné à ces personnes de solliciter toute autorité légalement prévue. Ce mandat obligeait les personnes habilitées à requérir l'avis conforme signalé sur base de l'article L1532-5 du code, ce qui n'a pas été fait.

C'est vrai, deux réunions se sont tenues le 26 janvier et le 13 octobre 2021 entre Elicio et Enodia à propos du dossier, mais ces réunions, d'ailleurs tenues antérieurement aux décisions finales de céder les parts, étaient informelles et n'ont fait l'objet d'aucun compte rendu ou procès-verbal. Ces deux réunions ne peuvent dès lors en aucun cas être considérées comme le fameux avis conforme visé par l'article L1532-5 susmentionné.

La conclusion de ces divers constats étant simple, la loi n'a pas été respectée, j'ai décidé d'annuler les fameuses décisions litigieuses. Un avis conforme est obligatoire du point de vue de la procédure administrative pour formaliser le consentement administratif d'Elicio. C'est un message très clair que j'adresse également à toutes les filiales d'intercommunale concernées par cette disposition du code. Elle est d'ordre public et je n'entends pas transiger sur ce point qui garantit que les élus communaux ou provinciaux siégeant au sein de l'intercommunale contrôlent effectivement les décisions de participation significative de toutes ses filiales ou sous-filiales.

Vous m'interrogez également sur la portée juridique de cet arrêté d'annulation sur la convention en tant que telle. Je rappelle que je ne suis pas juge et que, dans le strict respect de la séparation des pouvoirs, je n'ai pas l'autorité et la capacité juridique d'annuler une convention, un contrat, mais uniquement l'acte détachable qui l'accompagne, c'est-à-dire le consentement pris par l'autorité administrative de valider telle ou telle convention.

Ce que je peux dire, c'est que la jurisprudence de la Cour de cassation enseigne, notamment dans son arrêt du 5 mars 2012, que l'annulation d'un acte détachable implique l'absence de consentement de l'autorité concernée. Il n'y a plus de consentement de l'autorité à valider un contrat. Dès lors, pour être clair, aussi longtemps qu'aucun avis conforme n'aura été remis, l'absence de consentement pourrait être soulevée par rapport à ce contrat et le juge compétent – pas le ministre – pourrait admettre que le contrat souffre d'un vice de consentement.

Je constate néanmoins que le contrat est localisé au Kenya, qui stipule que lui est applicable le droit anglais qui concerne des sociétés belges et kényanes, et que cette situation inédite appelle des questionnements quant à la manière de quereller éventuellement ledit contrat.

En outre, la jurisprudence autorise ce qu'il est coutume d'appeler la réfection d'acte. Ce dernier point est important puisque à cet égard, je rappelle que la section du contentieux administratif du Conseil d'État, arrêt 221.336 du 9 novembre 2012, a déjà jugé, à propos de la réfection des actes administratifs, que « la rétroactivité d'un acte administratif ne peut être admise qu'exceptionnellement ; que lorsqu'elle est facultative, la réfection d'un acte administratif illégal constitue un nouvel acte qui, en principe, ne peut produire ses effets qu'à dater de son adoption ; qu'il est, certes, admis dans certaines circonstances, que la réfection d'actes administratifs soit assortie d'un effet rétroactif, en particulier lorsque l'acte annulé n'est entaché que d'une illégalité externe, ou lorsqu'il s'agit de constater une situation de fait, ou encore que la rétroactivité est nécessaire au plein rétablissement de la légalité ». À cet égard, je constate que la Cour de cassation, par un autre arrêt du 9 octobre 2014, a déjà jugé à propos du principe de non-rétroactivité des actes administratifs que « les actes administratifs individuels peuvent rétroagir de manière exceptionnelle si cette rétroactivité est indispensable au bon fonctionnement et à la continuité de l'action des autorités administratives et que, dans ce cas, elle ne porte pas atteinte aux situations acquises ».

Dès lors, la seule manière de restaurer l'intégrité de la procédure administrative suite à l'annulation par ma décision de l'acte susmentionné, c'est pour Elicio et Enodia d'évaluer notamment l'opportunité – je dis bien « l'opportunité » – d'une mise en conformité administrative de la situation. C'est une décision que ces entités doivent prendre ou non en connaissance de cause, après une analyse rigoureuse de la situation, puis, le cas échéant, prendre les actes administratifs utiles.

Cependant, j'insiste très vivement sur le fait qu'une telle mise en conformité impliquerait nécessairement le respect absolu des critères fixés par la jurisprudence en matière de rétroactivité et de réfection des actes administratifs.

Vous m'interrogez enfin sur l'opportunité de la décision de céder les parts de Bahari Wind et sur le fait de savoir si la justice a été saisie du dossier. C'est d'abord une question qui relève de l'organe d'administration d'Enodia, justement par la mise en œuvre de la procédure d'avis conforme. C'est là que le débat doit avoir lieu aujourd'hui.

Pour répondre précisément à l'une de vos questions, Monsieur Liradelfo, je rappelle qu'il y a quatre ans, Enodia et Nethys avaient elles-mêmes entamé des démarches judiciaires et que le parquet avait d'initiative lancé diverses procédures à l'égard du management piloté par l'ancien CEO de Nethys, tel que M. Hazée l'a rapporté. Tel n'est pas le cas en l'espèce, puisque les actionnaires n'ont déposé aucune plainte, et le parquet, à ma connaissance, n'enquête pas sur la question.

Par ailleurs, le SPW IAS – qui a réalisé l'instruction du dossier sur base des pièces transmises par les différents intervenants – m'a confirmé, au terme de son instruction, que les documents fournis par Elicio ne contiennent à ce stade aucun élément de nature à faire l'objet d'une dénonciation auprès du procureur du Roi, en application de l'article 29, paragraphe 1er du Code d'instruction criminelle.

Néanmoins, si les actionnaires ou le parquet devaient entamer des procédures judiciaires ou si de nouveaux faits le justifiant voyaient le jour et étaient portés à ma connaissance, il va de soi que j'analyserais, avec toute la rigueur nécessaire, l'opportunité de proposer au Gouvernement de se porter partie civile.

C'était ce que je pouvais dire en réponse aux différentes questions, et vous m'excuserez pour la longueur de mon déroulé de réponse.

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

M. Julien Liradelfo (PTB). – Monsieur le Ministre, c'est une longue réponse, c'est un dossier complexe et nébuleux, je l'ai rappelé dans ma question. C'est clair que la cession était dans les recommandations, mais ici, on parle d'une cession à 1 dollar avec 9 millions d'euros d'argent public – l'argent des citoyens – qui était investi, et l'on ne sait toujours pas où ils sont.

J'entends que vous empruntez la voie administrative, vous avez apporté un acte administratif, l'annulation. C'était pour nous une bonne décision, mais si l'on se limite à cela, la vente reste effective. J'entends la voix administrative et les recours que pourraient faire Enodia, mais en tant que ministre de tutelle, vous avez la possibilité de saisir la justice.

Vous venez de nous dire qu'il n'y avait pas d'élément assez significatif que pour activer la procédure prévue, j'imagine, par l'article 29 du Code d'instruction criminelle. Pourtant, des documents montrent clairement qu'Elicio a vendu Bahari Wind à une structure opaque. Cela laisse planer le doute sur une corruption potentielle, et si des hommes ou des femmes politiques en Belgique, en Wallonie, à Liège sont mouillés dans ces transactions… Il y a des prête-noms et l'on ne sait finalement pas qui est derrière toutes ces structures.

Il y a cela, il y a la question d'aller rechercher les 9 millions d'euros et la question de la transparence. Qui est derrière cette vente ? Qui a bénéficié de cette transaction ? Vous avez la possibilité, vous, de saisir la justice. Vous avez la possibilité de saisir la justice, comme le ministre Dermagne l'avait fait à l'époque. Oui, Enodia peut aussi saisir la justice.

Nous, de notre côté, avec nos mandataires PTB, nous avons fait un recours. Cela nous amène à cette question. Il y a tout le travail journalistique qui amène de l'eau au moulin à cette nébuleuse. Aujourd'hui, il est temps d'agir, il est temps pour vous de saisir la justice et de défendre les intérêts des citoyens de notre Région.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – J'ai bien noté le rappel du ministre quant au rôle de la tutelle et quant au rôle d'un certain nombre d'intervenants. Il l'avait déjà indiqué, et il n'y a pas de remarque à formuler à cet égard.

Deuxièmement, le Code de la démocratie locale doit être respecté, a fortiori sur les mesures qu'il contient suite aux recommandations de la commission d'enquête. À ce titre, l'annulation s'impose. C'est la décision qu'il fallait prendre, elle a été prise.

Troisième réflexion, vous avez évoqué de manière précise les conséquences juridiques potentielles : l'annulation, les différentes options qui peuvent en découler et qui relèvent maintenant des organes d'Elicio et d'Enodia. La discussion devra se poursuivre à cet égard comme ils l'entendront, en application de la législation.

Pour le reste, vous n'avez pas développé d'information particulière par rapport à l'appréciation de vos services quant à cette cession pour 1 euro ou quant à ce que sont devenus les 9 millions d'euros d'achat du point de départ. Vous avez indiqué que vos services n'avaient pas relevé d'indications quant à la nécessité de mettre en œuvre ou de se trouver dans la situation visée par l'article 29 du Code d'instruction criminelle. Il restera là-dessus une interrogation.

Par rapport à la transmission au parquet, cela sera bien de votre responsabilité.

Question orale de M. Mugemangango à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le manque de distributeurs de billets »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Mugemangango à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le manque de distributeurs de billets ».

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

M. Germain Mugemangango (PTB). – Monsieur le Ministre, on connaît la répartition des compétences concernant le dossier BATOPIN. On sait bien que ce dossier, à la base, est une compétence fédérale, mais les conséquences de ce dossier touchent de plein fouet nos villes et communes.

Lors de la précédente législature, vos collègues, MM. Dispa et Antoine, ont aussi régulièrement interpellé le Gouvernement précédent sur la situation. D'ailleurs, ce dernier rappelait : « Peu importe les mots choisis, l'indignation est collective et unanime ». Il poursuivait en disant que la désertification des services bancaires était une évidence pour tout le monde, pas seulement dans les milieux ruraux – comme on nous l'avait vendu –, mais aussi dans les milieux résidentiels ou urbanisés.

J'imagine que vous êtes aussi en phase avec ces propos, et vous vous devez donc d'agir en tant que ministre.

Un article récent de la Banque nationale de Belgique rappelait que le manque de distributeurs automatiques restait une source de mécontentement dans notre pays. On peut le comprendre, car pour toute une série de personnes, le manque de distributeurs de billets est un problème majeur. Je pense en premier lieu aux personnes âgées ou à mobilité réduite, souvent moins à l'aise avec les paiements numériques et qui ne peuvent pas toujours se permettre de se déplacer facilement. Cela impacte aussi les petits commerçants qui ont encore besoin, pour certains d'entre eux, de cet accès au cash.

La problématique va plus loin, car face au choix de BATOPIN de réduire le nombre de distributeurs de billets, nos Villes et Communes sont aussi démunies. Dans certaines zones rurales, il n'existe carrément plus aucun distributeur de billets. Quand BATOPIN décide de mettre à disposition une installation, le choix du lieu pose parfois question, comme à Charleroi, où ils ont décidé d'installer des distributeurs au passage de la Bourse, un endroit désert et insécurisant.

Monsieur le Ministre, nous savons que ce dossier est de compétence fédérale, je l'ai dit, mais le manque de distributeurs de billets pose d'énormes difficultés, tant à la population wallonne qu'aux Villes et Communes de notre Région. Nous savons aussi que votre formation politique a toujours dénoncé le manque de distributeurs de billets.

Comptez-vous, en tant que ministre des Engagés, demander à votre président de parti de remettre en cause l'accord avec le secteur bancaire dans le cadre des négociations fédérales ? Comptez-vous demander au Gouvernement wallon de militer auprès des instances fédérales afin de revoir l'accord qu'il y a eu entre le Gouvernement fédéral précédent et le secteur bancaire ?

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, voilà ce que dit précisément la DPR dans son chapitre « Ruralité » : « En collaboration avec le Gouvernement fédéral, la Fédération Wallonie-Bruxelles et les pouvoirs locaux, le Gouvernement œuvrera à un juste accès aux services publics de proximité – gares, postes, distributeurs d'argent, santé, télécommunications, et cetera – en mettant en place des solutions pratiques et en s'appuyant sur les structures déjà existantes et qui fonctionnent ».

C'est un engagement fort de la majorité wallonne pour défendre les services, en particulier en zone rurale, notamment en portant les intérêts de la ruralité auprès des différents niveaux de pouvoir. La compétence bancaire – vous ne l'ignorez pas, vous l'avez reconnu – relève du niveau fédéral.

Je rappelle également que l'accord avec le secteur bancaire a été conclu par le Gouvernement Vivaldi voici bientôt deux années et que nous sommes en attente d'un gouvernement fédéral de plein exercice.

Comme vous le savez, je ne suis ni le ministre wallon de la Ruralité, ni celui de l'Économie, mais bien celui des Pouvoirs locaux et du Territoire. Ceci étant dit, c'est un engagement porté par chaque membre de ce Gouvernement via ses leviers et ses compétences pour garantir un accès équitable aux services de proximité et répondre ainsi aux besoins des citoyens, en particulier dans les zones rurales et pour les personnes ayant des difficultés avec les paiements numériques.

À l'occasion de rencontres avec le secteur bancaire, j'ai abordé cette question et certaines institutions m'ont informé travailler actuellement à diversifier les moyens de retrait en espèces, notamment via des points de retrait situés dans les commerces de proximité ; une initiative qui pourrait être prometteuse pour pallier la diminution de distributeurs dans l'espace public.

En tant que ministre de l'Aménagement du territoire, j'ai également pris plusieurs décisions favorisant une implantation judicieuse des distributeurs BATOPIN, notamment en veillant en particulier à l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite et à la sécurité des emplacements. Lorsque ce n'est pas le cas, je refuse le permis.

Même s'il n'est pas directement compétent, vous le voyez, le Gouvernement wallon demeure résolu à garantir un juste accès au cash pour tous ses citoyens et à poursuivre les efforts par les moyens qui sont les siens afin d'assurer une meilleure couverture du territoire en solution de retrait en espèces. Voilà ce que je puis dire de ce que nous avons comme levier par rapport à cet enjeu.

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

M. Germain Mugemangango (PTB). – Monsieur le Ministre, c'est étonnant à quel point vous commencez un grand nombre de vos réponses par ce que vous n'êtes pas. Nous sommes intéressés par ce que vous pouvez faire, mais je vous signale tout de même que votre formation politique et beaucoup de vos collègues ont posé de nombreuses questions sur le même sujet lors de la législature précédente.

Le second élément est que vous êtes directement concerné comme ministre des Pouvoirs locaux, au moins justement au titre du coût que cela provoque pour certaines Communes, puisque certaines d'entre elles, face justement à ce mauvais accord avec les banques – soyons clairs – financent elles-mêmes des distributeurs. Cela veut dire que vous êtes directement concerné, d'autant plus que vous nous rappelez tous les jours ou toutes les semaines la responsabilité financière des communes alors que, maintenant, les communes, à cause d'un mauvais accord avec les banques, sont obligées de payer elles-mêmes des distributeurs de billets. C'est tout de même complètement fou.

Quand vous dites que vous allez prendre des dispositions vis-à-vis de la ruralité, c'est tant mieux ! Effectivement, de plus petites communes rurales sont en grande difficulté, mais je vous parle même d'une grande ville. À Charleroi, il y a trois distributeurs BATOPIN. Les trois distributeurs BATOPIN sont dans des endroits où il y a beaucoup de gens qui, après 6 heures du soir, ne vont pas, parce que ce sont des endroits peu sécurisants. Là, effectivement, j'enjoins à revoir cette copie parce que cela aboutit à une localisation de ces distributeurs dans de mauvais endroits.

On est face à un mauvais accord pour des endroits mal pensés et qui ne sont pas des solutions pour les citoyens. De ce point de vue, oui, je pense que, comme ministre des Pouvoirs locaux et comme Engagé, c'est maintenant justement qu'il faut intervenir, quand vous parlez du niveau fédéral, pour que cet accord soit revu à l'avantage des citoyens et non à celui des banques.

Monsieur le Président, je crois que le ministre compte répondre, vu le nombre de fois qu'il avait un commentaire à faire pendant que j'intervenais…

M. le Président. – Le Conseil communal de Charleroi pouvait aussi prendre ses responsabilités ; je pense justement que vous y êtes.

M. Germain Mugemangango (PTB). – Effectivement, je vais enjoindre le Conseil communal de Charleroi à prendre ses responsabilités puisque, manifestement, ils ont pensé que le fait d'avoir les Engagés dans la majorité pouvait être utile. J'imagine que le relais qu'ils espèrent va avoir comme effet que l'on va avoir des points de retrait bancaires aux bons endroits.

ORGANISATION DES TRAVAUX
(Suite)

Interpellations et questions orales transformées en questions écrites

M. le Président. – Les questions orales de :
- Mme Cremasco, sur « le projet F'lip Park et le zoning commercial à Philippeville » ;
- M. Fontaine, sur « l'insuffisance des places de stationnement pour poids lourds sur les aires autoroutières wallonnes » ;
- Mme Laffut, sur « la délivrance de l'attestation de passation spéciale du permis de conduire par les associations Chapitre XII » ;
- M. Maroy, sur « la sécurisation de la N4 à Wavre » ;
- Mme Cassart-Mailleux, sur « le non-respect par le TEC de la circulaire sur l'organisation du transport scolaire » ;
- Mme Dejardin, sur « le rôle des accompagnateurs dans le cadre du transport scolaire » ;
- M. Maillen, sur « le vieillissement du parc automobile et le marché de l'occasion » ;
- Mme Cassart-Mailleux, sur « les conséquences de l'inéligibilité d'un élu au Conseil communal de Nandrin » ;
- M. Baurain, sur « les conséquences de l'annulation de la décision administrative d'Elicio autorisant la vente de sa filiale kényane » à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sont transformées en questions écrites.

Interpellations et questions orales retirées

M. le Président. – Les questions orales de :
- M. J.-P. Bastin, sur « les enseignements du Tableau de la mobilité 2024 » ;
- M. J.-P. Bastin, sur « le dialogue et la concertation avec les CPAS face au nouveau budget 2025 » ;
- Mme Cassart-Mailleux, sur « les ouvrages d'art communaux » ;
- M. J.-P. Bastin, sur « l'annulation du stationnement gratuit à Verviers » ;
- M. Hazée, sur « le point sur le réseau de distributeurs de billets » ;
- M. Hazée, sur « la légalité d'une procédure-bâillon financée avec l'argent public » à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sont retirées.

Ceci clôt nos travaux de ce jour.

La séance est levée.

- *La séance est levée à 16 heures 29 minutes.*

LISTE DES INTERVENANTS

M. Jean-Paul Bastin, Les Engagés
M. Pascal Baurain, Les Engagés
Mme Caroline Cassart-Mailleux, MR
M. Grégory Chintinne, MR
Mme Veronica Cremasco, Ecolo
M. Maxime Daye, Président
Mme Dorothée De Rodder, PS
Mme Valérie Dejardin, PS
M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux
M. Laurent Devin, PS
M. Arnaud Dewez, MR
Mme Sophie Fafchamps, Les Engagés
M. Stéphane Hazée, Ecolo
Mme Marie Jacqmin, Les Engagés
M. Nicolas Janssen, MR
Mme Anne Laffut, MR
M. Bruno Lefèbvre, PS
M. Julien Liradelfo, PTB
M. Chris Massaki Mbaki, MR
Mme Christie Morreale, PS
M. Germain Mugemangango, PTB
M. Guillaume Soupart, MR
Mme Stéphanie Thoron, MR

ABRÉVIATIONS COURANTES

APE	aide(s) à la promotion de l'emploi
APW	Association des provinces wallonnes (ASBL)
ARNE	Agriculture, Ressources naturelles et Environnement (SPW)
ASBL	association sans but lucratif
AWAC	Agence wallonne de l'air et du climat
BATOPIN	Belgium ATM Optimization Initiative (réseau de guichets automatiques bancaires neutres en Belgique)
CATU	conseiller en aménagement du territoire et en urbanisme
CDLD	Code de la démocratie locale et de la décentralisation
CEFA	centre(s) d'éducation et de formation en alternance
CEO	chief executive officer (chef de la direction, directeur général ou administrateur délégué)
CO_2	dioxyde de carbone
COCOF	Commission communautaire française
CPAS	centre(s) public(s) d'action sociale
CRAC	Centre régional d'aide aux communes
CRT	Centre régional de traitement de la police fédérale de la route
DPR	Déclaration de politique régionale
Elia	gestionnaire de réseau de transport d'électricité
Ethias	compagnie d'assurance belge d'inspiration mutualiste (appelée SMAP jusqu'en 2003)
FAST	Fluidité, accessibilité, santé/sécurité et transfert modal (plan)
FEDER	Fonds européen de développement régional
FOREm	Office wallon de la formation professionnelle et de l'emploi
FSAS	Fonds spécial de l'aide sociale
GRACQ	Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens
HORECA	Hôtellerie, restauration et cafés
IAS	Intérieur et Action sociale (SPW)
ICN	Institut des comptes nationaux
IFAPME	Institut wallon de formation en alternance et des indépendants et petites et moyennes entreprises
Infrabel	société anonyme de droit public en charge de l'infrastructure ferroviaire
lidar	light detection and ranging (détection et télémétrie par laser)
MI	Mobilité et Infrastructures (SPW)
ONSS	Office national de sécurité sociale
OTW	Opérateur de transport de Wallonie (précédemment appelé groupe TEC)
Perex	Centre de trafic de la Région wallonne
PIMACI	Plan d'investissement mobilité active communal et intermodalité
PIMPT	plan « Infrastructures et mobilité pour tous »
PIWACY	Plan d'investissement Wallonie cyclable
PME	petite(s) et moyenne(s) entreprise(s)
PMIPT	plan « Mobilité et infrastructures pour tous »
PRW	Plan de relance de la Wallonie
R5	ring de Mons
RAVeL	Réseau autonome des voies lentes
RGPD	Règlement général sur la protection des données
RTE-T	Réseau transeuropéen de transport (programme de développement)
SNCB	Société nationale des chemins de fer belges
SOFICO	Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures
SPGE	Société publique de gestion de l'eau (SA)
SPPLS	société(s) à participation publique locale significative
SPW	Service public de Wallonie
STIB	Société des transports intercommunaux de Bruxelles
SWDE	Société wallonne des eaux

TEC	Société de transport en commun
TLPE	Territoire, Logement, Patrimoine et Énergie (SPW)
TVA	taxe sur la valeur ajoutée
UAP	unité(s) d'administration publique
UBT	Union belge du transport
VLL	véhicules plus longs et plus lourds
VTT	vélo tout-terrain
WBFin	décret portant organisation du budget et de la comptabilité des services du Gouvernement wallon