

PARLEMENT WALLON

SESSION 2025-2026

16 JUIN 2026

PROJET DE DÉCRET

**contenant le premier ajustement du budget général des dépenses
de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2026 ***

RAPPORT

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

par

MM. Crampont et Di Antonio

SOMMAIRE

I. Résumé.....	3
II. Procédure	3
III. Exposé de M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux.....	4
IV. Discussion générale	5
V. Vote.....	23
VI. Rapport.....	23

Pour compléter son information, le lecteur peut consulter le compte rendu intégral qui fait foi quant au contenu des interventions ainsi que les enregistrements audiovisuels de la réunion qui sont découpés en podcasts. Ils sont consultables via le lien suivant : <https://parlwal.be/4a9dLXe>.

Mesdames,

Messieurs,

Votre Commission de l'aménagement du territoire, de la mobilité et des pouvoirs locaux a examiné le projet de décret contenant le premier ajustement du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2026 (Doc. 591 (2025-2026) N° 1 – Annexes 3 et 3bis).

I. RÉSUMÉ

Le projet de décret contenant le premier ajustement du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2026 pour ce qui concerne la partie afférente aux compétences du Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux évolue, au niveau des recettes, de 930.358.000 euros au budget 2026 à 935.115.000 euros au premier ajustement du budget 2026.

Au niveau des dépenses, l'évolution générale est la suivante :

- pour le budget initial 2026 : le montant était de 4.575.748.000 milliards d'euros en crédits d'engagement et de 4.208.876.000 milliards d'euros en crédits de liquidation ;
- pour le premier ajustement du budget 2026 : une augmentation de 72.925 millions d'euros en crédits d'engagement et une augmentation de 103, 966 millions d'euros en crédits de liquidation doit être constatée.

Par 6 voix contre 4, votre Commission recommande l'adoption du projet de décret contenant le premier ajustement du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2026 pour les sections et programmes afférents aux compétences *ratione materiae* du Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, par la Commission des affaires générales, du budget, des relations internationales et du bien-être animal.

II. PROCÉDURE

En date du 29 mai 2026, le Gouvernement wallon a déposé le projet de décret contenant le premier ajustement du budget des recettes de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2026 (Doc. 590 (2025-2026) N° 1) et le projet de décret contenant le premier ajustement du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2026 (Doc. 591 (2025-2026) N° 1) ainsi que l'exposé particulier afférent aux compétences du Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux (Doc. 590/591 (2025-2026) N° 1 – Annexes 3 et 3bis).

Les projets de décret contenant le premier ajustement du budget général des recettes et des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2026 ont été envoyés en Commission des affaires générales, du budget, des relations internationales et du bien-être animal le 5 juin 2026.

En application de l'article 114 du Règlement, le projet de décret budgétaire est examiné par les commissions permanentes, chacune pour ce qui la concerne. Chacune des commissions transmet un rapport ainsi que les amendements déposés à la commission qui a le budget dans ses attributions.

En date du 11 juin 2026, la Cour des comptes a adressé au Parlement le rapport de ses observations sur le premier ajustement des budgets des recettes et des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2026 (Doc. 590/591 (2025-2026) N° 2).

Votre Commission s'est réunie le 16 juin 2026 pour examiner le projet de décret contenant le premier ajustement du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2026 (Doc. 591 (2025-2026) N° 1) et l'exposé particulier afférent aux compétences du Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux (Doc. 590/591 (2025-2026) N° 1 – Annexes 3 et 3bis).

Ont participé aux travaux : M. J.-P. Bastin, Mme Cassart-Mailleux, MM. Crampont (Rapporteur), Chintinne, Daye (Président), Dewez, Di Antonio (Rapporteur), Mme Hanus, MM. Lefèbvre, Liradelfo (Art. 47.3).

Ont assisté aux travaux : M. Hazée.

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

III. EXPOSÉ DE M. DESQUESNES, MINISTRE DU TERRITOIRE, DES INFRASTRUCTURES, DE LA MOBILITÉ ET DES POUVOIRS LOCAUX

M. le Ministre rappelle que l'objectif de l'ajustement en projet est de tenir la ligne fixée par le budget initial 2026. Il explique que cet ajustement permet d'intégrer une série d'informations nouvelles et des corrections, et ce tant en recettes qu'en dépenses, afin d'adapter le budget de la façon la plus réaliste possible à la réalité et de répondre à quelques besoins apparus depuis l'établissement de ce dernier. Il rappelle le calendrier habituel d'adoption et juge que six mois plus tard, il est logique, légitime, normal et habituel de tenir compte des éléments qui ont changé. Il signale que c'est ce que le Gouvernement a fait tout en maintenant le cap.

Au niveau macrobudgétaire, il relève que le solde du système européen de comptes économiques intégrés (SEC), qui était en négatif de 2,016 milliards d'euros au budget initial 2026, est quasiment maintenu, avec une légère amélioration de l'ordre de 1 million d'euros. Il signale des évolutions importantes en matière de recettes institutionnelles puisque les transferts augmentent de 154 millions d'euros, ainsi qu'un comportement positif des évaluations de recettes des impôts régionaux au regard des prévisions de l'initial 2026. Il précise qu'en dépenses, l'essentiel des augmentations provient d'éléments inéluctables, comme l'indexation automatique ou l'évolution des plans d'investissement, particulièrement dans le cadre de ses compétences en mobilité et infrastructures. Il souligne enfin que l'estimation des sous-utilisations a été réduite de 85 millions d'euros.

S'agissant des recettes relevant de ses départements, il rappelle, au sujet des recettes affectées au Fonds des infrastructures, de la sécurité et des inspections routières (FISIR), que la Région est tributaire des informations transmises par l'État fédéral puisque les recettes sont en partie reversées à la Région par ce dernier. Il fait part de sa volonté de changer la donne à l'horizon de deux ans. Il annonce ainsi une baisse des prévisions fédérales de l'ordre de 5 292 000 euros en moins pour les amendes routières. Il précise que les recettes passent de 87 à 82 millions d'euros, ce qui représente une diminution de 6 pour cent par rapport aux prévisions initialement transmises par le Fédéral. Il observe que, s'agissant d'un fonds, les recettes remonteront si elles s'avèrent meilleures en cours d'année.

Il signale ensuite des modifications sur la taxe de circulation, impôt perçu par la Région puisque le Service public de Wallonie Finances (SPW Finances), tenant compte de l'exécution 2025, de l'indexation selon les indices du Bureau du Plan d'avril dernier et du taux habituel de dégrèvement, présente des prévisions augmentées de 8,1 millions d'euros. Il relève qu'il en va de même pour la taxe de mise en circulation, dont les prévisions initiales du SPW Finances étaient globalement précises. Il fait observer que l'ajusté en projet affiche une progression estimée à 1,6 million d'euros. Il ajoute que d'autres recettes sont actualisées de façon plus anecdotique, sur quatre domaines fonctionnels, pour un montant de 264 000 euros.

Abordant le volet des dépenses, il expose, pour le programme 14.045 – Transport public, trois ajustements limités tenant compte de l'évolution du rythme d'avancement des projets dans les conventions signées entre la Région et la Société nationale des chemins de fer belges (SNCB) et Infrabel. Il précise que, pour le programme d'investissement d'exploitation, il s'agit d'un simple ajustement des paramètres liés à l'indexation, ceux-ci étant budgétairement liés à l'évolution de l'inflation.

Concernant le programme 14.049 – Travaux publics, il fait état de plusieurs changements. Le premier porte sur les versements à la Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures (SOFICO) au titre du « *shadow toll* », en hausse d'un peu plus de 11 millions d'euros. Il rappelle que ce mécanisme est celui par lequel la Région paie le droit d'usage des usagers de véhicules non soumis au prélèvement kilométrique, essentiellement les véhicules légers, sur le réseau SOFICO. L'orateur ajoute que le prélèvement kilométrique est acquitté par les entreprises de transport pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes. Il explique que la hausse ne résulte ni d'une augmentation du tarif ni d'une évolution du nombre de véhicules ou de kilomètres parcourus mais d'une révision de la méthodologie et d'outils de mesure plus précis aboutissant à un chiffre supérieur. Il évoque ensuite une autre subvention en exécution de la convention de commissionnement avec la SOFICO relative à l'E411 et l'E25 en province de Luxembourg. Il signale que l'année 2026 étant la dernière, le montant, qui n'avait pu être estimé au budget initial 2026, s'élève à 4 657 000 euros et clôt cette convention.

Il poursuit avec le programme de développement d'un Réseau transeuropéen de transport (RTE-T) relatif aux investissements dans les voies d'eau, qui compte trois programmes. Il fait savoir que le RTE-T 2.1 est assez ancien et nécessite des crédits de liquidation supérieurs aux estimations initiales au vu de l'avancement des travaux, à hauteur de 10 millions d'euros, et que les factures relatives au RTE-T 2.2, comprenant notamment les travaux de la nouvelle écluse d'Obourg, représentent 15 millions supplémentaires. Il rappelle que ces programmes bénéficient de cofinancements européens.

Au sujet du Plan Infrastructures et mobilité pour tous 2020-2026 (PIMPT), décidé par le Gouvernement précédent et assorti d'une clause de rendez-vous fixée au conclave budgétaire initial, il indique qu'il s'agit d'honorer les factures dues au titre des dossiers engagés, dont les états d'avancement progressent. Il précise que le Gouvernement a dédié de nouveaux crédits de liquidation pour un montant estimé à 44,5 millions d'euros, se décomposant notamment en frais d'études, travaux de réhabilitation du réseau non structurant, infrastructures cyclopiétonnes, du raclage-pose et les

voies hydrauliques. Il relève que ces éléments correspondent notamment à la réfection du pont Capitte à La Louvière. Par ailleurs, il estime qu'il s'agit, comme pour les dossiers du Plan de relance de Wallonie (PRW), d'assumer un encours hérité de décisions antérieures et d'honorer les engagements pris afin de finaliser les travaux et de payer les entreprises dans les délais légaux.

S'agissant du Plan d'investissement pour les voies hydrauliques, il rappelle l'état compliqué des infrastructures fluviales et cite l'incident survenu au plan incliné de Ronquières. Il signale que ce dernier illustre comment la vétusté des installations peut provoquer des interruptions des voies d'eau, causer des atteintes à l'économie et à la mobilité des pondéreux et créer des dangers pour la vie des travailleurs de la voie d'eau, des agents du Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures (SPW MI) ou des bateliers. Il explique que l'ajustement à l'examen correspond à l'évolution des dossiers et à la montée en puissance du plan. Il mentionne plusieurs dossiers engagés ou à engager cette année, notamment la station pilote d'avitaillement en carburant vert à Pecq, le renforcement du quai du port d'Engis, la modernisation du barrage de Monceau-sur-Sambre et la dernière phase de l'élargissement du canal Nimy-Blaton visant une capacité de péniches de 2 000 tonnes.

Concernant le plan d'investissement sur les ouvrages d'art, il fait état d'une réduction de 20 millions d'euros en crédits de liquidation, ajustée à la réalité et aux besoins réels. Il explique que la particularité de ce plan tient à l'ampleur des chantiers concernés qui concernent essentiellement la SOFICO. Cela implique dans l'exécution du Plan des basculements possibles entre le budget du SPW MI et celui de la SOFICO, selon que l'ouvrage relève du réseau non structurant ou du réseau structurant. Il cite à titre d'exemple le futur viaduc de Philippeville, situé sur la nationale 5 et donc sur le réseau structurant, dont le dossier figure au budget de la SOFICO et non à celui de la Région.

S'agissant du FISIR, dont il a signalé la baisse des recettes, il annonce que 45 millions d'euros de dépenses sont néanmoins prévus qui s'additionnent aux programmes déjà inscrits au budget du SPW MI ou de la SOFICO. Il décrit des investissements dédiés à la sécurité routière et la mobilité, pouvant inclure des infrastructures concrètes de sécurisation. Il rappelle que 10 millions d'euros sont consacrés au déploiement de dispositifs de contrôle routier, notamment les lidars mis gratuitement à disposition des zones de police, ainsi que le programme de 150 radars fixes installés chaque année depuis le début de la législature 2024-2029. Il ajoute que 15 millions d'euros sont réservés à la mise en oeuvre, en 2026, du plan d'action traduisant les États généraux de la sécurité routière, enveloppe affectée par décision du Gouvernement, dont le détail doit encore être validé. Il ajoute qu'elle est répartie notamment entre les parkings à vélos dans les écoles secondaires, le soutien à l'action des gouverneurs de province en matière d'éducation à la mobilité et à la sécurité routière ou les équipements de sécurisation des voiries pour le SPW MI.

Pour le programme 17.091 - Pouvoirs locaux, il distingue deux ordres de modifications principales : d'une part, l'adaptation mécanique des nombreuses dotations liées aux nouveaux paramètres d'inflation et, d'autre part, le maintien, conformément à la décision du Gouvernement wallon, du dispositif initial de 2025 pour les compensations Plan Marshall.

Enfin, pour le programme 18.098 – Zones d'activités économiques, il relève une augmentation de 15 millions d'euros en crédits d'engagement, correspondant au rattrapage de dossiers qui n'avaient pu être engagés fin 2025 en raison de l'encombrement des travaux budgétaires de fin d'année. Cela maintient le niveau annuel de soutien au déploiement et à la modernisation des parcs d'activité économique. Il conclut en indiquant avoir retracé succinctement les modifications apportées par le Gouvernement dans le cadre de l'ajustement budgétaire à l'examen pour les compétences relevant de son autorité.

IV. DISCUSSION GÉNÉRALE

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

1. Questions et observations des membres

Mme Hanus salue le travail d'information mené par M. le Ministre, qu'elle juge complet et de nature à faciliter le dialogue parlementaire, à la différence, selon elle, de ce qu'ont fait certains de ses collègues la veille. Elle estime que l'ajustement en projet qui se veut essentiellement technique demeure politique par tout ce qu'il ne contient pas. Elle relève également un décalage profond entre le diagnostic posé à plusieurs reprises par le Gouvernement et les remèdes appliqués. Elle rappelle que, derrière les pouvoirs locaux, se trouvent des services publics de proximité, des travailleurs et des bénéficiaires.

Elle souligne que le Gouvernement sait que les finances communales sont sous tension, que les grandes villes sont à la limite de leur capacité fiscale et que les centres publics d'action sociale (CPAS) font face à une vague sociale liée à la réforme fédérale des allocations de chômage. Elle signale sur ce point que le surcoût cumulé est évalué à plus de 1 milliard d'euros pour les CPAS belges d'ici 2029, dont près de 500 millions pour les seuls CPAS wallons. Elle estime

qu'en dépit de ces constats, le Gouvernement demande aux pouvoirs locaux de compenser les choix budgétaires régionaux et fédéraux. Elle considère que, malgré la hausse mécanique des dotations du Fonds des communes et du Fonds spécial de l'aide sociale liée aux paramètres macroéconomiques, l'ajustement en projet ne fait pas du budget 2026, un budget de soutien aux pouvoirs locaux. Elle juge qu'au contraire ils servent de variable d'ajustement.

Elle dresse la liste des mesures d'économies qu'elle juge lourdes et cite :

- la suppression du pour cent complémentaire à l'indexation du Fonds des communes, représentant un impact cumulé de plus de 30 millions d'euros en 2026 ;
- le gel des subsides « aides à la promotion de l'emploi » (APE), pour un impact cumulé de près de 24 millions d'euros en 2026.

Elle demande à combien se monte l'économie supplémentaire réalisée à la suite de la modification des paramètres macroéconomiques. Elle rappelle également que derrière ces chiffres, il y a des emplois de proximité, utiles et viables.

La Commissaire dénonce ensuite la suppression du subside, dit Collignon, de 20 millions d'euros par an pour les CPAS, qu'elle juge intervenir au pire moment au regard de la réforme du chômage qui va augmenter le nombre de demandeurs d'aide sociale.

S'agissant de la réduction des compensations du plan Marshall, qui devait représenter 45 millions d'euros par an, elle prend acte du retrait du Gouvernement pour 2026. Elle juge que ce retrait témoigne d'une mesure mal calibrée, brutale et dangereuse. Elle déplore également l'incertitude dans laquelle sont plongées les communes pour le futur. Elle interroge donc M. le Ministre sur l'état de sa réflexion et sur les pistes explorées pour 2027.

Elle qualifie la reprise progressive du financement des zones de secours par les provinces de 37 millions d'euros en 2025 et 53,9 millions en 2026 au bénéfice des communes de « microbouffée d'oxygène ». L'oratrice estime qu'elle ne compense pas les autres pertes et qu'il ne s'agit pas d'un financement régional nouveau mais d'un transfert de charge vers les provinces, lesquelles devront en assumer l'intégralité alors que la réforme provinciale les priverait de financement propre. Elle estime, en tenant compte du calcul gouvernemental sur le plan Marshall, le manque à gagner pour les communes à au moins 46 millions d'euros en 2026.

Elle juge le cas des CPAS plus préoccupant encore, citant l'estimation de la Fédération des CPAS, basée sur l'hypothèse du report d'un tiers des personnes exclues vers les CPAS, d'un coût d'au moins 31 millions d'euros en 2026, 137 millions en 2027, 213 millions en 2028 et 250 millions en 2029, soit 631 millions sur la législature 2024-2029. Elle s'interroge en outre sur la part déjà liquidée des 10 millions d'euros dégagés à l'initial pour accompagner les projets individualisés d'intégration sociale (PIIS). Elle critique par ailleurs l'imposition de réformes de structure aux CPAS.

Au sujet des provinces, elle considère qu'elles sont le « bouc émissaire » d'une réforme « par asphyxie » au détriment des emplois, notamment APE, et des multiples services rendus en matière de sécurité civile, de santé ou encore d'enseignement. Elle demande à combien s'élève la réévaluation de l'économie de 4,1 millions d'euros liée à la non-indexation du Fonds des provinces à la suite de la revalorisation des paramètres macro-économiques.

Elle relève, pour les moyens d'investissement, que le Fonds extraordinaire régional d'investissement (FERI) demeure inchangé, sans moyens complémentaires ni indexation, alors que les prix des matières premières ont explosé et qu'Embuild alertait dès 2025 sur la chute de l'investissement public. Elle déplore le flou entourant les critères de répartition du FERI puisque M. le Ministre refuse de communiquer les données prises en considération pour chaque commune.

Elle exprime également son inquiétude pour les grandes villes, évoquant la suppression de la politique des grandes villes, la disparition de la politique intégrée de la ville (PIV) et la création d'une dotation « Grandes villes » qui posent question. Les moyens ont été regroupés sans être augmentés, à l'exception de Namur Capitale dont la dotation est indexée. Elle rappelle que les moyens ont déjà été diminués au budget initial 2026 via la suppression du complément issu du Plan de relance de la Wallonie (PRW) au budget initial alors que leurs besoins explosent. Elle note l'incertitude entourant l'après-plan Oxygène, qui empêcherait les villes de programmer leurs investissements. Elle estime que la Région se redressera si elle s'appuie sur des villes attractives et prospères, en soulignant que les besoins diffèrent entre les grandes villes et les communes de taille plus réduite.

Elle juge que cet ajustement ne répond pas aux défis des pouvoirs locaux et qu'au contraire, il fragilise les communes et les provinces. Par ailleurs, il met les CPAS sous pression au moment précis où ils vont devoir absorber les effets sociaux de la réforme fédérale du chômage.

De plus, elle regrette l'absence de mesures de soutien aux pouvoirs locaux face à la crise de l'énergie, alors qu'une décision récente de l'Autorité fédérale s'orienterait vers une hausse des accises sur les carburants. Elle évoque la clause de souplesse ouverte par la Commission européenne pour les investissements de résilience énergétique applicables rétroactivement depuis février 2026. Elle demande si l'ajustement à l'examen ne devrait pas être revu pour intégrer cette clause et permettre des investissements supplémentaires dans la transition énergétique des pouvoirs locaux.

Abordant les transports publics, elle estime que le budget ajusté du groupe LeTEC ne prévoit pas de moyens additionnels. Elle énumère les implications budgétaires du nouveau contrat de service public et cite : le passage du taux de

couverture de 10 à 14 pour cent, impliquant 40 pour cent de recettes propres en plus, l'augmentation des lignes concédées, le transfert de missions comme le transport scolaire ou le transport des personnes à mobilité réduite (PMR) vers le Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures (SPW MI) sur lequel elle demande la vision de M. le Ministre, la révision de la méthode de calcul de l'offre, l'augmentation du transport à la demande et la hausse des prix des carburants. Elle considère que la seule piste envisagée pour trouver des moyens complémentaires est la hausse des tarifs ou l'abandon de lignes rurales peu fréquentées. Sur ce point, elle relève qu'à la faveur d'une modification du décret de 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne, la validation par le Gouvernement des propositions tarifaires du conseil d'administration disparaîtrait, ce qu'elle interprète comme une déresponsabilisation gouvernementale dans la définition des prix de LeTEC. Elle fait part de sa conviction que la prochaine augmentation interviendra après la modification décrétole. Elle juge inacceptable que le Gouvernement définisse les orientations sans en assumer les moyens.

M. Lefèbvre indique que son intervention portera spécifiquement sur les travaux publics, les voies navigables et les infrastructures routières, et annonce qu'il listera en fin d'intervention une série de documents complémentaires que le Groupe PS souhaite obtenir pour mieux appréhender les contours de cet ajustement.

Relativement aux voies navigables, il revient sur l'intervention de M. le Ministre lors de la Journée du transport fluvial organisée par le SPW MI le 27 mai, où celui-ci aurait indiqué ne pas comprendre les critiques de l'opposition sur les investissements consentis en la matière. Il retrace alors l'historique du dossier et des critiques formulées par le Groupe PS depuis 2025, notamment celle indiquant qu'il n'était pas opportun de poursuivre le financement du projet Seine-Escaut 2.3 sans cofinancement européen à laquelle M. le Ministre s'est rallié plus tard.

Il affirme que ce mégaprogramme d'investissement dans les voies navigables constitue avant tout une variable d'ajustement budgétaire plutôt qu'un plan stratégique. Il relève que les 5 millions d'euros nécessaires aux compensations du plan Marshall et les moyens requis pour payer les factures des précédents programmes Seine-Escaut sont puisés dans le plan d'investissement sur les voies hydrauliques (PIVH). Il en déduit que les montants obtenus pour ce plan auraient été mal calibrés à l'initial, dans le cadre d'un accord politique, et qu'ils permettent désormais de « boucher les trous » du budget.

Il avertit que M. le Ministre, ayant fait miroiter au secteur un plan d'investissement 2025-2030 de 312,5 millions d'euros pour moderniser les voies navigables, ne sera pas capable de l'assumer et devra soit réduire les investissements, soit prolonger la durée de programmation. Il rappelle que son groupe l'avait annoncé dès juin 2025, et que ses critiques, formulées à cette occasion, étaient de deux ordres : d'une part, la capacité budgétaire de la Wallonie à mener de front un plan Infrastructures, le programme Seine-Escaut, la reconstruction post-inondations et le plan d'investissement des voies hydrauliques ; d'autre part, la capacité des entreprises à effectuer ces travaux. Il estime que les retards constatés dès la première année de travaux et les ajustements budgétaires qui en découlent lui donnent raison.

Il demande dès lors formellement à M. le Ministre, pour départager les points de vue, la transmission d'un tableau reprenant les montants prévisionnels en crédits d'engagement et en crédits de liquidation des budgets 2027, 2028 et 2029 pour réaliser le plan d'investissement des voies hydrauliques.

Abordant ensuite le plan Infrastructures, il observe que celui-ci, annoncé pour le courant de 2026 à l'initial, glissera vraisemblablement au 1^{er} janvier 2027, et que M. le Ministre aurait évoqué une programmation 2027-2033. Il demande la confirmation de cette durée, son approbation éventuelle par le Gouvernement, les familles d'actifs concernées et le montant de l'enveloppe budgétaire, ainsi que toute information nouvelle. Relevant que les déclinaisons régionales des journaux dressent depuis quelques jours la liste des travaux du plan « Infrastructures et mobilité pour tous » (PIMPT) qui ne se feront pas, il demande si ces travaux abandonnés seront automatiquement intégrés dans le nouveau plan Infrastructures.

Relativement au PIMPT actuel, il relève des besoins complémentaires de 34,525 millions d'euros pour payer les factures, ce qu'il ne juge pas étonnant en fin de programmation et compte tenu de l'explosion du coût des matériaux. Il estime en revanche étonnant qu'il ait fallu attendre l'ajustement pour s'en rendre compte et reproche à M. le Ministre de pénaliser les entreprises. Les factures étant prévisibles, attendre l'ajustement pour prévoir les crédits reviendrait à se servir « de vos clients comme de banquiers », ce qu'il juge incorrect vis-à-vis des entreprises. Il ajoute que, selon la Cour des comptes, l'estimation se situe dans sa partie basse, de sorte qu'il faudra encore donner des moyens au SPW MI pour honorer ses dernières factures.

Au sujet du plan d'investissement « Ouvrages d'art », il rappelle qu'à la suite de l'audit sur les ponts et tunnels, M. le Ministre a choisi un scénario de réhabilitation à 424 millions d'euros sur les cinq années de la législature 2024-2029. Il soutient qu'en diminuant les moyens disponibles de 20 millions d'euros sur le domaine fonctionnel 049.147, on sort de cette trajectoire. Il demande si la programmation a été revue et si les délais seront tenus. Il réclame donc, comme pour le plan d'investissement, un tableau actualisé des montants prévisionnels en crédits d'engagement et de liquidation pour 2026 à 2029, distinguant le réseau structurant et le réseau non structurant, et précisant ce qui a été engagé et payé en 2025.

En matière de travaux publics, il estime que l'analyse de l'ajustement en projet ne laisse apparaître aucune réflexion significative par rapport au budget initial 2026. Il juge que derrière des ajustements techniques limités, la trajectoire reste inchangée et que les moyens sont avant tout mobilisés pour honorer les engagements passés tandis que la capacité à initier de nouveaux projets demeure contrainte.

Enfin, il relève que le Plan de relance de la Wallonie (PRW) arrive également en fin de programmation et que les

crédits qui en sont issus peuvent être importants pour les budgets de l'Opérateur de transport de Wallonie (OTW), citant le projet 83C relatif au métro léger de Charleroi et le projet 323 relatif au verdissement de la flotte de l'OTW. Il demande à disposer d'une liste et d'un état des lieux des projets PRW liés aux compétences de M. le Ministre, du payé et du restant à payer en 2026 et 2027, ainsi que d'éventuelles prolongations au-delà de 2026 et des projets qui seraient pérennisés sur des crédits classiques.

M. Crampont relève une diminution de 5 292 000 euros des recettes issues des perceptions en cas d'infraction, qu'il juge en contradiction avec les informations de presse faisant état de records de procès-verbaux pour excès de vitesse. Il demande si M. le Ministre a entamé des démarches spécifiques pour objectiver cette diminution.

Par rapport au raclage-pose, il note que les crédits augmentent de 5,665 millions d'euros, justifiés par la montée en puissance de travaux d'entretien préventifs. Toutefois, il relève l'alerte lancée fin avril par le secrétaire général de la Fédération wallonne des entrepreneurs de travaux de voirie sur la hausse des produits pétrosourcés liée à la guerre en Iran, qui impacte le bitume. Il demande donc si cette hausse correspond à des kilomètres d'entretien supplémentaires ou à un même nombre de kilomètres mais à un prix plus élevé.

Sur l'électromobilité, il identifie comme frein le pouvoir d'achat des familles et le coût élevé des véhicules électriques, qu'il décrit comme un marqueur social opposant les bénéficiaires d'une voiture de société, électrique, à ceux qui roulent en thermique, pour lesquels le carburant coûte de plus en plus cher. Il relève qu'un budget de 156 millions d'euros serait prévu, dans le cadre du plan social Climat cofinancé par l'Union européenne, pour des lignes de bus à la demande et l'électrification des taxis sociaux. Le Commissaire demande pourquoi ces budgets ne soutiennent pas directement le passage des ménages à l'électromobilité. Il signale que le développement de l'électromobilité constitue une priorité pour le Groupe PS et annonce le dépôt d'une proposition de décret instaurant un *leasing* social de véhicules électriques en Wallonie.

Au niveau de la hausse du prix des carburants, il constate l'absence de mesure spécifique pour l'OTW. Il souhaiterait connaître l'impact de la hausse du prix du diesel ainsi que la raison de l'absence de mesures pour y faire face.

Pour ce qui concerne l'aménagement du territoire, il rappelle que de nombreux chercheurs alertent sur l'inadaptation des plans de secteur face au changement climatique et aux inondations. Il reconnaît la difficulté de modifier ces derniers mais il soutient que, tant que des zones urbanisables ne seront pas déclassées et que la façon d'aménager ne sera pas repensée, il y aura toujours des dégâts considérables aux biens et des victimes. Il déplore l'absence d'orientation en la matière et en conclut que, d'ici 2029, M. le Ministre n'entamera aucune réflexion sur la modification des plans de secteur afin d'adapter le territoire et d'engager une réflexion sur la manière d'urbaniser en Wallonie.

M. J.-P. Bastin fait part du soutien du Groupe Les Engagés à l'ajustement budgétaire en projet, dont il salue la lisibilité et la pédagogie, qui permettent à chaque groupe politique de travailler en bonne compréhension des enjeux et des articles.

Il estime que la politique menée illustre l'équilibre défendu par son groupe entre une gestion rigoureuse des finances publiques et une mobilité plus durable, plus efficace et tournée vers l'avenir, dont la vision FAST 2030 constitue selon lui une illustration concrète.

Il relève que les investissements du budget initial 2026, notamment les 22,9 millions d'euros consacrés à l'électrification et à la décarbonation des véhicules de LeTEC ainsi qu'au renforcement du transport scolaire, traduisent cette volonté d'agir, et que le contrat de service public révisé pour l'OTW, approuvé par le Gouvernement, repose sur une trajectoire budgétaire crédible et financée, qu'il juge préférable à des promesses fondées sur des moyens hypothétiques.

Il considère que l'objectif de 14 pour cent de recettes propres renforcera la qualité et la fiabilité du service grâce à l'augmentation de la fréquentation, à une lutte plus efficace contre la fraude et à davantage de souplesse tarifaire accordée à l'OTW. Il soutient les modifications prévues en ruralité, avec le remplacement de bus de 47 à 50 places par des minibus à la demande adaptés à une densité de population plus faible. Il estime en effet qu'il n'y a pas de raison objective de laisser circuler des bus quasi vides ce qu'il qualifie d'hérésie tant financière qu'écologique. Il estime toutefois qu'il faudra veiller, dans la mise en oeuvre, à répondre aux besoins de souplesse des différents usagers ruraux. Il estime que la réforme annoncée du décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne s'inscrit dans la même logique de modernisation, celle d'un cadre devenu inadéquat aux réalités actuelles.

Sur les travaux publics, il analyse l'ajustement à l'examen comme la nécessité, à laquelle M. le Ministre est confronté depuis le début de la législature 2024-2029, d'honorer des engagements du passé et d'acquitter des factures de projets largement initiés sous un précédent Gouvernement. Il considère que les mouvements observés ne traduisent pas un changement d'orientation politique mais la nécessité de dégager des moyens de liquidation pour faire face à des engagements pris sans que les crédits de paiement correspondants aient toujours été prévus à due concurrence. Il cite les 60 millions d'euros supplémentaires mobilisés pour les factures du PIMPT et du programme de développement d'un Réseau transeuropéen de transport (RTE-T). Il note également que le lissage de certains crédits selon le rythme d'avancement des projets, à savoir 35 millions d'euros en engagement et 50 millions d'euros en liquidation prélevés sur les enveloppes du PIVH et des ouvrages d'art.

Recourant à l'adage selon lequel « c'est à la fin du bal que l'on paie les musiciens », il observe que certains ont quitté la salle avant l'addition, tandis que d'autres doivent aujourd'hui gérer les conséquences de choix ayant parfois privi-

légé l'effet d'annonce à la soutenabilité financière. Il juge essentiel que cet exercice d'assainissement s'accompagne d'une transparence complète et relève qu'une partie des moyens dégagés provient de projets dont la maturité ne justifie pas encore une mobilisation des crédits de paiement. Il demande quels sont les dossiers concernés et quel est leur degré réel d'avancement.

Il prend acte de l'ajustement du FISIR consécutif à la diminution annoncée des recettes fédérales issues des infractions routières et s'interroge sur les raisons de cette baisse.

Enfin, le Commissaire juge que l'élaboration du nouveau plan Infrastructures constitue l'enjeu majeur du second semestre et dit attendre l'aboutissement des concertations gouvernementales pour la rentrée. Il plaide pour un plan tirant les enseignements du passé, fondé sur une programmation crédible et soutenable budgétairement, des priorités clairement établies et des moyens réels, dépassant la logique des effets d'annonce. Il souhaite que cette stratégie garantisse la rénovation progressive du réseau routier, la sécurisation des infrastructures existantes, la résorption de l'arriéré d'entretien, le traitement prioritaire des ouvrages les plus sensibles et l'adaptation de la mobilité aux défis de demain, notamment par une meilleure intégration des modes actifs. Il juge que c'est la condition de la restauration de la confiance dans l'action publique.

M. Di Antonio constate, en réponse à Mme Hanus, que le budget des pouvoirs locaux est globalement en augmentation. Il reconnaît que cette hausse est due aux paramètres macroéconomiques mais estime que rien n'aurait empêché le Gouvernement d'utiliser cet argent différemment. Il rappelle que le Groupe Les Engagés avait insisté, lors de l'examen du budget initial 2026, sur le fait que les dotations devaient suivre l'inflation, et qu'un engagement avait alors été pris par M. le Ministre. Il relève une augmentation du Fonds des communes, de la dotation complémentaire du Centre régional d'aide aux communes (CRAC) long terme et du Fonds spécial de l'aide sociale, dans le contexte connu de la Région et des communes. Il juge ces chiffres importants et souligne que le Fonds des communes représente 30 à 40 pour cent des recettes ordinaires d'une commune.

Il souhaite revenir plus longuement sur la compensation plan Marshall. Il estime qu'il faut éviter de générer de l'inquiétude dans le chef des communes. Il interroge M. le Ministre sur la suite et demande si les groupes de travail avancent. Il souligne l'importance de cette dimension pour les communes, à l'approche des budgets 2027 dont l'élaboration débutera en septembre ou octobre, et appelle à disposer d'indications claires à ce moment-là. Il considère que ce n'est pas aux communes de porter cette charge. Il rappelle qu'une taxe sur la force motrice existait dans les communes et que la Région wallonne l'a supprimée et compensée au début des années 2000. Il estime que cette compensation ne doit pas être préjudiciable au budget des communes en 2027. Il juge nécessaire une discussion avec M. le Ministre de l'Économie, s'agissant d'une aide aux entreprises, et appelle à une solution concertée qui ne touche pas aux pouvoirs locaux.

M. Liradelfo conteste la qualification d'ajustement technique et soutient qu'il s'agit du résultat de choix politiques, visibles selon lui dans les documents budgétaires à l'examen. Il fait part de l'inquiétude particulière du Groupe PTB sur les choix opérés en matière de mobilité, d'OTW et de pouvoirs locaux.

Sur l'OTW, il relève que le programme 14.045 « Transport urbain, interurbain et scolaire » reçoit peu de financement et que le budget régional finançant principalement LeTEC reste presque stable, alors qu'il est demandé à l'OTW d'augmenter fortement ses recettes propres. Il rappelle l'objectif d'un taux de couverture porté à 14 pour cent, contre environ 10 pour cent aujourd'hui, ce qui représente près de 35 millions d'euros de recettes supplémentaires. Il indique que l'OTW devra dégager 30 millions d'euros en 2027 puis 35 millions en 2028. Il demande où cet argent sera trouvé et avertit que le passage de 10 à 14 pour cent de la part payée par les usagers entraîne une hausse de 40 pour cent du prix des billets, ce que la direction du TEC admet elle-même comme difficilement évitable. Il souligne qu'une telle hausse représente une facture supplémentaire pour les travailleurs, les étudiants, les pensionnés et les familles.

Il juge insuffisants les autres leviers avancés. Il relève que les indexations tarifaires de 2025 et 2026 ont rapporté environ 4 millions d'euros, ce qui laisse environ 34,2 millions à trouver. Il ajoute que la lutte contre la fraude ne rapporte qu'environ 800 000 euros, soit un reliquat de plus de 33 millions d'euros. Il observe également que la fréquentation, passée de 155 à 159 millions de voyages en 2025, progresse trop lentement pour combler cet écart. Par ailleurs, il considère que son augmentation suppose une offre plus forte et plus fiable, mieux coordonnée avec la Société nationale des chemins de fer belges (SNCB), avec des parkings relais (P+R) et une véritable intégration tarifaire, ce qui ne dépend pas uniquement de l'OTW. Il en conclut que la pression principale porte sur les tarifs, l'offre ou les travailleurs.

Il estime qu'à court terme, la solution la plus simple sera d'augmenter fortement les tarifs et que la trajectoire imposée par le Gouvernement ouvre la porte à une flambée du prix des billets. Il relève que la tarification dynamique évoquée signifie surtout, pour l'utilisateur, le risque d'un ticket plus cher. Il souhaiterait avoir confirmation de la fin du complément de gratuité en 2027, avec un impact tarifaire en 2028, et de l'imposition d'une trajectoire de 20 millions d'euros d'économies de fonctionnement à l'horizon 2029.

Il aborde la situation des travailleurs du TEC, qu'il rappelle s'être fortement mobilisés en début d'année pour dénoncer leurs conditions de travail, la pression sur le personnel, les problèmes d'organisation et le manque d'effectifs. Il s'interroge sur la pression supplémentaire que les recettes et économies attendues feront peser sur eux, qu'il s'agisse de davantage de flexibilité, d'une intensification des horaires ou d'une réorganisation de l'offre sans tenir compte du terrain. Il considère que défendre LeTEC suppose à la fois des tarifs accessibles pour les usagers et de bonnes conditions de travail pour le personnel, et ce sans les opposer.

Il s'inquiète également des conséquences de ces économies pour les usagers, en termes de réduction des lignes, des fréquences et du service, en particulier dans les zones rurales et les quartiers populaires, où une ligne peu rentable peut être vitale pour qui n'a pas de voiture. Il relève que la mauvaise desserte des zonings ajoute à cette difficulté.

Ensuite, l'orateur critique le recours à l'autonomie de l'OTW invoquée par M. le Ministre puisqu'elle s'exerce dans un cadre budgétaire imposé par le Gouvernement. Il estime que le Gouvernement se désresponsabilise de la hausse des tarifs tout en fixant l'objectif, imposant le cadre et laissant l'OTW trouver l'argent, de sorte que ce sont les usagers, les travailleurs et le service public qui paient. Il relève une contradiction entre la volonté affichée d'attirer plus de passagers et l'ouverture à une hausse des recettes propres, donc des tarifs, alors que le coût de la vie augmente et que de nombreux usagers ont besoin d'une alternative à la voiture. Il rappelle que le transport public n'est pas une entreprise commerciale mais un service public, dont l'objectif est de transporter mieux, plus souvent et à un prix accessible.

Il considère que le contrat de service public révisé, en donnant plus d'autonomie à l'OTW, notamment sur les tarifs, s'accompagne d'une trajectoire financière stricte, et qu'il revient pour le Gouvernement, comme pour les pouvoirs locaux, à « sous-traiter l'austérité » par des mesures indirectes. Il décrit une méthode consistant à fixer la contrainte d'en haut et à laisser la facture descendre, tout en imputant la responsabilité à d'autres.

Au niveau des pouvoirs locaux, il présente les villes et les communes comme les grandes victimes de la législation 2024-2029 puisqu'elles subissent des coupes importantes. Il relève que l'indexation prévue n'est qu'une adaptation aux paramètres macroéconomiques qui ne règle pas le problème de fond, reconnu selon lui par M. le Ministre. Il signale que les communes sont asphyxiées, que les grandes villes ne peuvent plus investir et que les banques ne veulent plus prêter. Il souligne que, lorsqu'une ville n'investit pas, ce sont ses habitants qui en subissent les conséquences, notamment à travers des écoles non rénovées ou des voiries dégradées.

Il note que l'Union des classes moyennes (UCM) a indiqué également que des taxes ont augmenté ou été créées sous la législation 2024-2029 du fait de la politique du Gouvernement. Il décrit des taxes parfois discrètes, perçues sous le logo communal mais décidées sous la pression exercée sur les pouvoirs locaux. Il réfute par ailleurs l'argument d'une mauvaise gestion locale généralisée.

Il aborde la question des « quatre P », devenue celle des « trois P » depuis le transfert du financement des zones de secours aux provinces. Il relève la contradiction entre ce transfert, devant permettre aux communes de « sortir la tête de l'eau », et la réforme des provinces annoncée en parallèle. Il souhaiterait savoir comment ce financement sera assuré.

Pour les trois autres P, il constate que le plan Oxygène existe et rappelle que le Groupe PTB ne l'a pas soutenu. Il juge anormal qu'aucune réponse concrète ne soit donnée pour l'après-plan Oxygène et interroge M. le Ministre sur ce point. Il insiste sur le besoin de lisibilité budgétaire des communes.

Il relève que les aides compensatoires au plan Marshall passent de 58,9 à 105,7 millions d'euros puisque 45 millions sont réintégrés du fait de la suspension de la réforme lancée en décembre 2025. Il estime donc qu'il ne s'agit pas d'un cadeau aux communes mais d'un recul temporaire.

En outre, il juge que les réformes fédérales des CPAS accentuent la pression sans mesure concrète d'accompagnement. Il observe que les CPAS font face à des réformes décidées par les partis de la majorité à d'autres niveaux de pouvoir. Il oppose au principe selon lequel « qui décide paie » le constat que ceux qui décident ne paient pas et font payer les autres.

Il conclut en signalant que l'ajustement en projet prolonge la politique du Gouvernement. Il estime que ce sont toujours les mêmes qui paient, usagers, habitants, travailleurs, et que, pour un Gouvernement qui s'était engagé à ne pas créer ou augmenter de taxes, celles-ci apparaissent désormais dans l'OTW et dans les pouvoirs locaux.

Mme Cassart-Mailleux fait part de l'attachement du Groupe MR à une gestion rigoureuse des finances publiques et indique qu'elle interviendra sur les pouvoirs locaux.

Elle relève que les montants ont été indexés. Elle juge que s'il s'agit du minimum, il convient de le souligner en période budgétaire difficile. Elle note donc l'indexation du Fonds des communes et du Fonds social et demande à M. le Ministre s'il dispose d'un retour des communes, en particulier sur le Fonds social. Elle rappelle qu'une enveloppe ouverte au Fédéral aide les CPAS face à la réforme du chômage. Elle observe également qu'un tiers des personnes exclues du chômage reviennent vers le CPAS, ce qui était prévu, et rappelle que l'objectif premier de cette réforme, d'accompagner les personnes vers l'emploi, est louable.

Sur la force motrice, elle estime que M. le Ministre et M. le Ministre de l'Économie ont été à l'écoute des pouvoirs locaux comme des entreprises. Elle souligne l'urgence de mettre en place le groupe de travail puisque l'élaboration des budgets communaux débute en septembre ou octobre et ne peut attendre décembre. Elle demande si ces groupes de travail se sont réunis et l'état de leurs travaux.

Elle exprime son inquiétude quant aux investissements dans les communes. Si elle salue la simplification et l'orientation apportées par le FERI, elle alerte sur le désinvestissement dans les voiries communales. Elle précise ne pas réclamer de simples subsides complémentaires mais appelle à une réflexion plus globale sur l'organisation future, estimant qu'un désinvestissement dans les voiries se paiera tôt ou tard. Elle relève que les communes rurales, dont le réseau routier est étendu au regard de la population, sont plus touchées que les grandes villes. Elle juge que le coût de réfection d'un tronçon de quelques kilomètres rend l'équation intenable. Elle estime donc nécessaire de se réinventer et

demande à M. le Ministre s'il y prête une attention particulière.

La Commissaire indique, par rapport aux « quatre P » sa certitude que M. le Ministre est attentif et estime que la réforme locale avance bien. Elle relève en outre que le dossier de la reprise des zones de secours par les provinces progresse. Elle appelle toutefois à une attention particulière puisque cette matière touche concrètement les communes au quotidien.

M. Dewez souligne que, dans un contexte de redressement des finances publiques de la Région, l'ajustement en projet préserve les investissements stratégiques en matière de mobilité, d'infrastructures et de sécurité routière, tout en apportant les corrections nécessaires là où l'exécution des dossiers l'impose.

Sur la Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures (SOFICO), il constate une augmentation de plus de 11 millions d'euros des crédits liés au *shadow toll*, justifiée par l'utilisation du modèle de projection Trademex, qui permet une appréciation plus fine des flux de circulation grâce à l'intégration de données plus complètes que les anciennes méthodes d'extrapolation. Il juge cette évolution positive et estime qu'une meilleure exploitation des données permet une vision plus précise des comportements de mobilité et donc une budgétisation plus fiable. Il demande si l'expérience acquise avec Trademex ne pourrait pas être étendue à d'autres politiques de mobilité, notamment l'évolution des reports modaux ou l'analyse des flux logistiques.

Sur les infrastructures, il observe qu'une enveloppe de 60 millions d'euros en crédits de liquidation est mobilisée pour apurer les factures liées notamment au PIMPT et au réseau RTE-T. À propos du PIMPT, il demande si cette enveloppe constitue la dernière tranche significative destinée à solder les engagements hérités de ce plan d'investissement, ou si d'autres paiements importants sont encore attendus lors des prochains exercices budgétaires.

Sur le Fonds de la sécurité routière, il relève une diminution des recettes issues des amendes routières d'un peu plus de 5 millions d'euros. Il invite à la prudence avant d'en tirer des conclusions mais espère qu'une partie de cette évolution traduit une amélioration des comportements sur les routes et une diminution du nombre d'infractions. Il demande à M. le Ministre de confirmer que cette diminution n'affecte pas les projets financés par le FISIR.

Le Commissaire demande enfin si une analyse a été menée pour évaluer le retour sur investissement des aménagements financés par le FISIR et si le Gouvernement dispose d'outils permettant d'estimer dans quelle mesure ces investissements modifient les comportements des usagers, réduisent les infractions et font évoluer les recettes liées aux amendes. Il suggère que cette approche serait pertinente dans le cadre de la Stratégie wallonne de sécurité routière et de l'objectif de zéro décès sur les routes à l'horizon 2050, afin de mesurer tant les bénéfices humains et sociétaux des aménagements que leurs effets budgétaires futurs.

M. Chintinne constate, au nom du Groupe MR, que l'ajustement à l'examen est exclusivement technique en matière d'aménagement du territoire, y compris pour le volet économique des parcs d'activité économique. Il prend note des recettes perçues notamment via les amendes transactionnelles du Code du développement territorial (CoDT) et à travers la vente et l'attribution de biens immobiliers au secteur privé. Sur les dépenses, il relève l'augmentation de 15 millions d'euros en crédits d'engagement pour les subventions aux intercommunales dans le cadre du programme SOWALFINAL 3, expliquée par la transmission tardive de certains dossiers à l'administration.

Il comprend le choix du Gouvernement de préparer le budget à droit constant pour les parcs d'activité économique, dans l'attente de la réforme.

Il formule toutefois une observation sur le programme 16.078 - Aménagement du territoire et urbanisme, qui enregistre une augmentation de 32 millions d'euros, tant en moyens d'action qu'en moyens de paiement, sans explication détaillée dans les documents budgétaires à l'examen, et demande à M. le Ministre des précisions à ce sujet.

M. Hazée estime en préambule que l'ajustement à l'examen intervient dans une forme de chaos budgétaire au sein du Gouvernement. Il rappelle que, peu après la conclusion du conclave, est intervenue la révélation d'un dérapage de plus de 500 millions d'euros pour les comptes 2025, puis une communication de M. le Ministre-Président indiquant que le Gouvernement voulait changer de chemin budgétaire sans en préciser le sens. Il relève que ce dernier se refuse à dire si les discussions portent sur des éléments conjoncturels ou structurels. Il évoque un incident survenu le 15 juin 2026 en Commission des affaires générales, du budget, des relations internationales et du bien-être animal avec la Cour des comptes, qui a stigmatisé un refus de transmission des fiches standardisées. Il y voit une nouvelle illustration des difficultés de transparence déjà rencontrées lors de l'examen du budget initial 2026.

Sur le fond, il assume que l'ajustement à l'examen traduit des choix politiques, qu'il ne juge pas avilissants, et conteste donc la volonté de la majorité de les présenter comme techniques. Il déplore le maintien de l'essentiel des coupes budgétaires contenues dans le budget initial 2026 et le caractère selon lui périphérique de la transition écologique dans le projet du Gouvernement. Il estime pourtant que la crise des prix de l'énergie fossile a rappelé la vulnérabilité de l'économie et que les inondations récentes ont rappelé le travail à mener pour protéger la population. Il rappelle que le budget 2026 ajusté maintient un solde SEC égal au déficit réalisé en 2023-2024 et en conclut qu'il n'y a pas d'assainissement.

Sur l'aménagement du territoire, il revient sur les inondations récentes et soutient qu'elles ne sont pas une fatalité, en particulier les inondations par ruissellement. Il relève qu'au-delà d'un crédit de 4 millions d'euros pour l'entretien des cours d'eau non navigables, inscrit chez Mme la Ministre Dalcq, rien n'est prévu et ajoute que M. le Ministre-Président renvoie, lui, à la fin de l'année, sans doute après le conclave 2027. Il estime par ailleurs que les compétences de M. le Ministre sont au coeur de cet enjeu. Il rappelle l'intervention d'un universitaire lors d'une conférence qui

attribue la totalité des inondations d'une localité à un déficit d'infrastructure écologique en amont. L'orateur considère donc qu'il existe une capacité d'agir afin d'éviter de nouveaux drames. Il interroge M. le Ministre sur sa vision et ses initiatives immédiates face à cette vulnérabilité.

Sur la mobilité, il juge que l'ajustement à l'examen constitue une occasion manquée, notamment pour les modes actifs. Il relève qu'une augmentation des crédits de liquidation permet d'achever des aménagements cyclables antérieurs mais que rien n'est prévu en crédits d'engagement pour compenser les restrictions des exercices précédents puisqu'environ trois quarts des moyens en engagement ont été retirés en 2025 et 2026. Il estime que tout se jouera dans le plan Infrastructures et sa déclinaison éventuelle pour les modes actifs. Il interroge M. le Ministre sur l'agenda, le cadre budgétaire pluriannuel et les critères. Il demande également quelle place est réservée aux modes actifs, vélos et piétons, et si les associations représentatives de ces usagers sont concertées. Il rappelle que les programmes spécifiques ont disparu au profit d'un rendez-vous donné à travers le plan Infrastructures.

Il aborde ensuite les factures à payer liées à des plans antérieurs évoquées par certains des orateurs précédents. Il juge cet argument démagogique, s'agissant de plans pluriannuels par définition. Il demande comment M. le Ministre, qui présentera un plan 2027-2033, prévoira lui-même les moyens de liquidation avant son départ.

Par rapport à la sécurité routière, il revient sur la diminution d'environ 5 millions d'euros liée à des recettes échappant à la maîtrise de la Région. Il s'interroge sur la cause d'une telle diminution mais également sur les conséquences de cette dernière. Il souhaiterait donc savoir d'où sont issus les 5 millions au sein de la programmation du FISIR.

En matière de transports en commun, il rappelle le désaccord politique du Groupe Ecolo sur la vision portée par le contrat de service public du groupe LeTEC, en particulier sur les tarifs, sans juger que tout y est négatif.

Il relève comme objection fondamentale la perspective ouverte en matière tarifaire et rappelle avoir souligné en séance plénière l'absence de réponse de M. le Ministre sur ce qui attend les usagers. Il signale que le seul élément connu est l'objectif de 40 pour cent supplémentaires de recettes propres. Il soutient qu'aucune simulation ne sous-tend ce chiffre et qu'il résulte d'un alignement sur le taux de couverture de *De Lijn*, sans prise en compte de la structure de coûts, des usagers ni de la densité de population, plus forte en Flandre qu'en Wallonie. L'orateur annonce par ailleurs un décret « Ponce Pilate » qui permettra au Gouvernement de se dégager de la responsabilité tarifaire.

Il espère que la lutte contre la fraude apportera 1 à 2 pour cent. Il précise n'avoir jamais affirmé que le ticket augmenterait de 40 pour cent de façon linéaire mais craint que certaines catégories, seniors ou étudiants paient beaucoup plus.

Il établit un lien avec la hausse du minerval et craint qu'une hausse du coût des transports en commun ne s'y ajoute pour des jeunes déjà en difficulté.

L'orateur dit également s'inquiéter de la fin de la gratuité sans affirmer qu'elle soit l'objet le plus remis en cause. Il note toutefois l'argumentation idéologique tenue contre la gratuité lors d'une séance plénière.

Il demande ensuite des explications sur la modification du solde SEC de l'OTW de 97 millions d'euros, correspondant à une diminution des dépenses en capital d'environ 75 millions d'euros, comme évoquée par la Cour des comptes. Il souhaiterait avoir davantage d'informations sur cette diminution.

Sur les pouvoirs locaux, il note un contexte d'économies drastiques et croissantes. Répondant à M. Di Antonio, qui estimait que M. le Ministre a tenu ses engagements en matière d'indexation, il objecte que celui-ci n'a fait qu'appliquer la loi. Il rappelle que les groupes de la majorité ont soutenu la suppression durable du pour cent supplémentaire d'indexation du Fonds des communes, en vigueur depuis près de vingt ans. Il en voit la conséquence dans des services communaux désorganisés, les tarifs augmentés et les services élémentaires devenus payants.

Il revient brièvement sur la compensation plan Marshall, dont il critique la méthode qu'il qualifie de « badaboum patatras ». Il rappelle un dispositif lancé, jugé inadéquat, puis retiré. Il n'attend pas d'information sur la solution structurelle pour 2027 mais se dit prêt à les écouter.

Ensuite, il aborde le vote électronique, pour lequel le Gouvernement a pris des options légitimes mais qui soulèvent de nombreuses questions restées sans réponse. Au niveau du seul impact budgétaire, il relève un coût et un surcoût reconnu par M. le Ministre. L'orateur évoque un ordre de grandeur de 80 millions d'euros à l'échelle nationale et juge contraire à une gouvernance minimale l'absence d'information budgétaire. Il réitère donc sa demande de clarification sur les coûts et le surcoût.

Toujours sur les pouvoirs locaux, il interroge M. le Ministre sur sa vision de la clause ouverte par la Commission européenne pour les investissements énergétiques des communes qui constitue une clause dérogatoire en matière budgétaire. Il relève qu'elle concerne M. le Ministre du Budget et la Mme la Ministre de l'Énergie mais demande, compte tenu du rôle des pouvoirs locaux, si M. le Ministre a des réflexions sur le sujet dans le cadre de la préparation du budget 2027.

Au niveau de SOWAFINAL, il demande pourquoi l'ajout de 15 millions d'euros pour régulariser des dossiers d'aménagement non instruits en 2025 était nécessaire. Il estime que ces dossiers étaient connus et donc prévisibles. Il souhaiterait donc connaître les dossiers qui sont concernés.

Il s'enquiert du montant total de l'investissement de la SOWAFINAL et de l'opportunité d'ajouter 90 millions d'euros jusqu'en 2029, au rythme de 30 millions par an. Il évoque la nouvelle stratégie ZAE approuvée le 2

avril, qui s'étend jusqu'en 2050 et vise à mobiliser 1 500 hectares de foncier économique tout en valorisant prioritairement les friches industrielles pour limiter l'artificialisation des sols. Il demande si certains projets SOWAFINAL devraient être remis en cause au regard de cette stratégie et si des projets concernent les ports autonomes.

Pour finir, et par rapport au PRW, il note un crédit nul à au budget initial 2026 et désormais inscrit à 19,9 millions d'euros en crédits d'engagement et 147,9 millions en crédits de liquidation, y compris pour le budget initial 2026. Il estime que cela traduit une correction rétroactive liée au mécanisme de provision. Il demande donc à être informé des projets correspondant à ces montants.

2. Réponses du Gouvernement

M. le Ministre indique que les aspects liés au PRW feront l'objet d'une réponse centralisée au niveau du Gouvernement.

En réponse aux considérations générales sur le dérapage des comptes 2025, il rappelle que ceux-ci comportent 1,2 milliard d'euros de factures liées au PRW, soit des dépenses décidées par le précédent Gouvernement qu'il faut aujourd'hui honorer au-delà du budget.

Il expose que, dans ses départements, les décisions sont prises à un instant donné et payées plus tard, au fil des marchés publics, permis, expropriations, contestations, avenants et aléas d'inflation, ce qui n'a rien d'anormal.

Il souligne l'importance de tenir le niveau d'engagement et le niveau de liquidation avec une certaine proximité. Il affirme s'y être astreint dans le budget initial 2026, en particulier pour les dépenses courantes comme l'entretien préventif du raclage-pose. Il indique que les plans pluriannuels supposent une phase de montée en puissance et un monitoring budgétaire, qu'il juge nécessaire de rendre plus strict au sein du SPW MI. Il reconnaît donc l'existence d'aléas et la nécessité d'y réagir.

Répondant à M. J.-P. Bastin sur les leçons à tirer pour le futur plan Infrastructures, il explique que le plan conçu en 2020-2021 a connu une dérive puisque certains dossiers ne pouvant avancer en raison de la concentration des équipes et des capacités d'absorption du réseau d'autres chantiers d'une même zone. Il cite l'exemple des ponts sur la Basse-Meuse, où des travaux simultanés sur une même zone sont impossibles. Il indique qu'il existe des critères objectifs comme la rugosité ou l'orniérage mais qu'ils doivent s'intégrer dans une cohérence des chantiers sur le territoire. Il explique faire confiance aux directions territoriales du SPW MI sur ce point.

Sur la clause européenne des 0,3 pour cent, il indique qu'il s'agit d'un débat à mener au sein du Gouvernement. Il précise que cette souplesse reste en SEC et ne crée pas de moyens bruts. Il estime donc qu'il faut rester attentif à la maîtrise de la dette et de sa charge. Il précise que l'Europe autorise une souplesse mais celle-ci ne crée pas d'argent.

Sur l'enjeu des APE, il rappelle qu'il s'agit aujourd'hui d'une enveloppe de financement dédiée globalement au personnel, et non d'emplois individuellement identifiés comme APE. Il décrit un soutien global de la Région à l'emploi local de plus de 500 millions d'euros par an qui s'ajoute au 1,5 milliard du Fonds des communes.

Il conteste l'idée d'une souffrance généralisée et estime que les communes sont globalement en bonne santé par rapport à la Région. Toutefois, il ne nie pas que certaines des 261 communes wallonnes connaissent des difficultés. Il rappelle qu'une commune peut être riche et mal gérée, ou disposer de peu de recettes et être bien gérée. Il considère que le rôle du soutien régional est d'aider justement celles qui font face à de vraies difficultés. Il refuse que la Région soit considérée comme un « *Mister Cash* » mais juge légitime qu'elle assume un rôle de financement général au titre de la solidarité entre territoires. Il rappelle qu'il s'élève à plus de 2 milliards d'euros par an, soit 10 pour cent des dépenses régionales.

Par rapport aux subsides Collignon, il rappelle qu'ils relèvent du PRW, financé à 100 pour cent par l'emprunt, et qu'ils étaient à durée déterminée selon l'arrêté de Gouvernement signé par MM. Collignon et Di Rupo. Il observe que ce financement de salaires sur emprunt n'avait pas vocation à être pérenne et que, à défaut, son prédécesseur l'aurait inscrit dans un décret. Il rappelle par ailleurs avoir dégagé 10 millions d'euros en crédits d'engagement et 5 millions en crédits de liquidation en 2026, dossier qui sera présenté prochainement au Gouvernement.

Sur les zones de secours, il signale que son prédécesseur avait voulu une reprise à 100 pour cent par les provinces et qu'il en a été empêché. Il indique avoir repris ce dossier et qu'un décret a été voté. Il affirme qu'aucun bourgmestre ne s'en plaint et présente le dispositif comme une solution structurelle organisant une solidarité territoriale puisque l'ensemble des contribuables d'une province financent les zones de secours via le précompte immobilier, faisant contribuer davantage les épaules les plus larges. Il regrette que certains aient eu l'intention de contester ce dispositif.

Sur la non-indexation du Fonds des provinces, il répond à Mme Hanus que le paramètre d'indexation appliqué, l'indice santé, est de 3,2 pour cent.

Sur le FERI et la transparence, il indique que la contestation du comptage des kilomètres par certaines communes luxembourgeoises concerne le FRIC, soit l'ancien dispositif. Il rappelle à Mme Hanus que ce calcul a été fixé sous l'autorité de son prédécesseur et s'étonne du reproche de manque de transparence. Il précise que le FERI ne prend pas en compte le calcul des kilomètres mais la clé de répartition historique du FRIC qui n'a jamais été contestée. En réponse à Mme Cassart-Mailleux, il rappelle que le FERI a été indexé de 16 pour cent en début de législature communale 2024-2030, et reconnaît que les moyens du PRW ont disparu car ils étaient des budgets non récurrents. Il dit souhaiter faire davantage pour les investissements communaux dans le cadre du plan Infrastructures et rappelle l'existence du

bonus de 500 euros par habitant pour soutenir l'investissement des communes qui fusionnent.

Il soutient que les difficultés d'accès au crédit qui finance l'investissement de certaines grandes villes ne relèvent pas de la responsabilité du Gouvernement, qui a assumé les engagements du plan Oxygène mais du fait que plusieurs communes auraient inscrit des recettes hypothétiques à leur budget durant plusieurs années, ce qui explique selon lui leur trésorerie négative. Il rappelle, à cet égard, le principe budgétaire d'égalité entre les recettes et les dépenses.

Sur l'après-plan Oxygène, il indique y travailler et rappelle que, depuis 2023, le déficit courant de certaines communes est prêté non par les banques comme prévu par son prédécesseur mais par la Région elle-même, qui paie les intérêts et une partie du remboursement du capital. Il juge donc que la Wallonie fait des efforts conséquents pour les pouvoirs locaux. Il fait en outre part de sa conviction selon laquelle la solution viendra en partie des communes, en partie de la Région pour les problèmes structurels des grandes villes, et en partie de l'Autorité fédérale.

Sur la dotation des grandes villes, il répond à Mme Hanus que la dotation dans sa version antérieure n'était pas indexée et que la dotation Namur Capitale l'a toujours été. Il signale que la seule nouveauté est l'ajout de Tournai qui avait été oubliée alors qu'elle compte parmi les neuf villes wallonnes de plus de 50 000 habitants. Il souligne donc que c'est le présent Gouvernement qui a corrigé cet oubli avec un mécanisme FERI et une dotation grandes villes très simplifiée. Il estime qu'en période budgétaire difficile, il faut d'abord s'attaquer aux coûts dont la réduction est la plus facile, en gagnant en efficacité et en allégeant les charges administratives.

Sur la politique des grandes villes, il dit vouloir transformer progressivement les outils existants. Il rappelle ainsi que les centimes additionnels au précompte immobilier peuvent désormais être modulés par quartier, qu'une grande ville a déjà agi par une révision du revenu cadastral, et que les programmes d'actions triennaux opérationnels (PATO) sont désormais accessibles aux grandes villes. Il souligne en outre le rôle mobilisateur des investissements du SPW MI et de l'OTW pour les grandes villes.

Par rapport aux compensations plan Marshall, il renvoie à un communiqué de presse du Gouvernement qui indique vouloir à la fois tourner le dos aux taxes anti-investissement des entreprises et assurer une stabilité des recettes communales. Il dit ne pas pouvoir annoncer la décision finale, qui sera prise en temps utile pour l'élaboration des budgets initiaux des communes.

Sur les nouvelles taxes communales, il affirme qu'une série de communes augmentent leurs taxes après chaque élection. Il ne note pas d'effet particulier propre à la période 2024-2025 par rapport à 2018-2019. Il conteste donc toute envolée des taxes communales ou tout doublement du nombre de communes augmentant leurs additionnels, et ce au niveau global. Il reconnaît que certaines communes ont augmenté leurs taxes.

Sur les enjeux fédéraux et les CPAS, il répond à Mme Cassart-Mailleux qu'il s'agit d'un dossier suivi avec attention, même si les données chiffrées restent difficiles à analyser. Il ajoute veiller au respect des engagements fédéraux, notamment sur l'enveloppe ouverte et l'intervention supplémentaire d'un milliard et demi pour les pensions.

Il aborde ensuite LeTEC. Il relève que le cours du baril de pétrole est revenu à 80 dollars et observe que l'opposition l'interpelle davantage lorsque les prix sont à la hausse que lorsqu'ils baissent. Toutefois, il se réjouit de cette diminution pour la stabilité de l'économie et le budget des familles. Il ajoute que cela n'abaisse la volonté de développer des énergies renouvelables. Il rappelle par ailleurs que l'OTW est couvert par des contrats en matière de carburants.

Ensuite, il présente le contrat de service public révisé comme comportant des engagements clairs et précis, une contrepartie financière précise de la Région et des indicateurs de suivi et de résultats. Il invite à comparer la version de début 2024 à celle révisée, estimant que l'on est passé du flou à la précision. Ce changement implique de dire qui paie quoi. Il rappelle qu'en 2019, 85 pour cent des coûts de fonctionnement de LeTEC étaient pris en charge par la Région et 15 pour cent par les usagers, équilibre vers lequel il veut revenir, qu'il juge comparable à De Lijn et largement inférieur à la SNCB. Il rappelle également que l'OTW est une unité d'administration publique de type 3, dotée d'un conseil d'administration et de 5 000 agents, qui ne peut faire dépendre chaque itinéraire, horaire ou tarif d'une décision du Gouvernement sous peine d'inefficacité. Il indique que des balises seront fixées par le législateur lors de la future modification du décret de 1989. Il ajoute que l'autonomie de l'OTW implique de rendre des comptes, et rappelle une trajectoire atteignant 915 millions d'euros en fin de législature 2024-2029.

Sur les plans d'investissement, il dit être surpris de l'attitude du Groupe PS, qu'il juge contradictoire entre la contestation de certains travaux et le reproche d'un étalement du plan d'investissement dans le temps. Il rappelle avoir réuni les représentants du secteur de la voie d'eau pour identifier les interventions essentielles, afin d'éviter des incidents à l'instar de celui survenu à Ronquières. Il explique vouloir faire en sorte que les infrastructures indispensables au redéploiement économique de la Wallonie redeviennent efficaces. Il annonce que la liste des dossiers du plan d'investissement dans les voies d'eau sera envoyée sous 24 heures, avec les projets programmés, engagés, en cours de paiement et à venir. Il souligne la complexité de ces chantiers, au regard des montants investis. Il dit prendre acte du soutien du Groupe PS à ces investissements.

Sur le plan Ponts, il indique suivre le scénario 4 du bureau d'étude suisse commandité par la SOFICO, visant à maintenir les actifs wallons dans un état bon à moyen. Cela représente un investissement moyen de 84 millions d'euros par an et de 424 millions sur cinq ans, partagés entre la SOFICO et le SPW. Il précise que des crédits d'engagement sont prévus pour le SPW mais non pour la SOFICO. Il ajoute qu'il s'agit d'une projection et que et la mise en oeuvre nécessite un ajustement à la réalité des marchés et de l'avancement des travaux, avec davantage d'inconnues à mesure que l'on s'éloigne de l'année en cours. Il distingue le plan Ponts, qui constitue une norme d'investissement à

atteindre, du PIVH qui est plus précis.

En réponse à M. Crampont sur les conséquences de la hausse du prix des carburants sur les marchés, il reconnaît un impact mais relève la baisse actuelle du prix du pétrole et rappelle que le bitumineux n'est qu'une composante des prix, aux côtés des salaires et de la mobilisation des outils. Il s'estime incapable de répondre précisément aujourd'hui et invite à poser une question.

En réponse à M. J.-P. Bastin, il rappelle que les travaux publics ne sont pas une science exacte et que l'écart entre prévision et facture finale, avenants et imprévus compris, ne devrait normalement pas dépasser 15 pour cent qui constituent une norme indicative et non de stricte application.

Sur le futur plan Infrastructures, il indique qu'il s'agit d'une réponse du Gouvernement et que ce dernier y travaille. Il rappelle la nécessité d'un plan pour éviter une « dette grise », assurer la prévisibilité des équipes du SPW et des entreprises. Il indique que ce plan durera au moins sept ans, comme l'actuel, avec une méthode évolutive, et comportera des catégories d'investissement pour les modes actifs, la lutte contre le bruit, la sécurisation, l'entretien préventif et de nouveaux aménagements. Il ajoute que la répartition des moyens n'est pas encore arrêtée et qu'elle relève d'arbitrages politiques.

Par rapport à la question de M. Hazée sur le solde SEC de l'OTW, il indique qu'il est adapté à l'avancement réel des travaux comme ceux liés aux dépôts de bus à électrifier ou au MobiPark de Tilleur. Il dépend donc d'expropriations, de marchés publics et de permis. Il précise qu'il en va de même pour la billettique et les travaux routiers. Il ajoute que l'on se situe ici uniquement dans l'emprunt SEC et non dans les financements garantis par la Région.

Concernant les critiques de M. Hazée sur le vote électronique, il répète que le marché public est en cours et qu'on y verra plus clair début 2027. Il fait savoir qu'aucun coût n'impacte la Wallonie en 2026, ce qui explique le crédit nul au budget ajusté 2026. Il rappelle aussi qu'une provision pour charges électorales existe systématiquement chez M. le Ministre des Pouvoirs locaux les années N-1, N et N+1.

Sur les procès-verbaux, le FISIR et les recettes, il note également les chiffres relayés par la presse et observe que davantage de radars permettent de constater davantage d'infractions. Plusieurs questions se posent pour après. Il relève que la chaîne de perception comporte plusieurs étapes incertaines : une infraction peut être contestée, le procès-verbal ne donne pas toujours lieu à une invitation à payer, et l'invitation à payer n'est pas toujours honorée. Il ajoute que seule une partie de ces recettes est reversée aux Régions et estime que le rythme de ce reversement n'est pas suffisamment prévisible. Il indique donc avoir souhaité que le SPW MI développe un applicatif pour transformer les petites infractions de vitesse en amendes administratives régionales, étendues aux voiries communales. Il explique avoir intégré dans les prévisions le chiffre transmis par le Fédéral, soit 5 millions d'euros de moins qu'il y a six mois, par souci de fidélité aux données fédérales et de contrôle par la Cour des comptes. Il annonce également que les dépenses du FISIR ne seront pas diminuées de 5 millions d'euros car la proposition d'affectation avait été établie en tenant déjà compte de cette recette moindre. Des choix complémentaires restent possibles si les recettes augmentent.

Répondant à M. Dewez sur le retour sur investissement, il estime que l'objectif du FISIR et des amendes n'est pas de financer la Région mais de lutter contre les comportements inadéquats sur la route. Il juge impossible de chiffrer le prix d'une vie ou d'une perte d'autonomie. Il affirme ne pas vouloir baisser la garde et rappelle son choix d'investir dans les radars tronçons, de feux et fixes, au rythme de 150 par an, selon une grille d'objectivation ciblant les endroits sensibles en matière de sécurité routière. Il rappelle par ailleurs que la sécurité routière ne dépend pas des seuls pouvoirs publics et qu'elle est aussi l'affaire des comportements individuels de chacun.

Sur la mobilité électrique, en réponse au Groupe PS, il conteste l'idée que la Région ne ferait rien et rappelle l'abaissement de la taxe de mise en circulation sur les véhicules électriques, y compris d'occasion, ainsi que des initiatives sur les voitures partagées. Il confirme l'électrification des taxis sociaux dans le cadre du fonds social Climat, la volonté de développer le covoiturage et les infrastructures sécurisées pour les modes actifs. Il indique qu'une part importante du fonds social Climat sera dédiée à un chèque-mobilité destiné aux publics les plus fragiles.

Sur les inondations, il répond à M. Hazée que des outils sont d'ores et déjà en place puisque le budget 2026 finance le schéma stratégique du bassin versant de l'Ourthe et une troisième étude de bassin versant. Il rappelle également les modifications législatives importantes relatives aux schémas de développement communaux (SDC) en lien avec les inondations et qui n'étaient pas prévues par le précédent CoDT.

Sur Trademex, il confirme à M. Dewez qu'il s'agit d'un outil plus large et plus précis, augmentant les recettes de la SOFICO, donc ses moyens d'action même si cela a un coût pour le budget wallon.

En aménagement du territoire, il répond à M. Chintinne que les 32 000 euros correspondent à l'index de l'accord de coopération liant la Région à la Communauté germanophone.

Par rapport aux parcs d'activité économique et SOWAFINAL, il indique que les 15 millions d'euros exécutent un plan validé par le précédent Gouvernement en 2023, dont la liste des projets et l'enveloppe SOWAFINAL 3 relèvent de décisions notifiées aux intercommunales. Il dit vouloir tenir la parole de la Wallonie tout en y intégrant les inflexions notamment contenues dans la note d'orientation ZAE 2050 qui prévoit la densification des parcs et la priorité aux friches industrielles. Enfin, il indique que le Gouvernement a adopté sa vision stratégique, qu'un nouveau décret et des contrats d'objectifs avec les agences de développement territorial suivront, et qu'un point d'équilibre doit être trouvé entre le respect des engagements pris dans SOWAFINAL 3 et les inflexions nouvelles. Il cite, sans le localiser, son refus d'un périmètre de reconnaissance économique ressemblant à un lotissement ancien. Il indique a priori

que les ports autonomes ne sont pas concernés par l'enveloppe de 15 millions d'euros, qui vise essentiellement Tubize et Clabecq, et propose d'en transmettre le détail.

3. Répliques des membres

Mme Hanus répond, à M. J.-P. Bastin qui reprochait au Groupe PS d'avoir « quitté le bal en cours de route », que le Groupe PS a jugé opportun de quitter la piste avant que la musique ne change de ton.

En réponse à M. Di Antonio évoquant un soutien aux communes, elle rappelle que le Gouvernement avait déjà amputé le budget du Fonds des communes en 2025 et qu'il aurait été inacceptable de le refaire une seconde fois sur la législature 2024-2029. À Mme Cassart-Mailleux, qui soulignait l'arrivée de moyens complémentaires, elle objecte qu'il s'agit d'un mécanisme automatique lié à l'évolution des paramètres macroéconomiques, et non à une volonté politique manifeste de soutien aux pouvoirs locaux.

Par ailleurs, elle invite M. le Ministre à endosser et assumer son costume de ministre. Elle estime qu'après deux ans de législature il est aux manettes pour modifier l'héritage et ne peut se cacher derrière ses prédécesseurs, tant pour les pouvoirs locaux que pour l'infrastructure.

Sur le PRW, elle prend acte qu'une réponse collective de M. le Ministre-Président est en préparation et invite M. le Ministre à transmettre, comme l'a fait Mme la Ministre Dalcq la veille, l'état des lieux des fiches qui le concernent.

Sur l'équilibre budgétaire, elle relève que M. le Ministre cite l'ancien Ministre-Président annonçant en octobre 2023 un équilibre budgétaire en 2024. Elle lui oppose que le site officiel du partenaire MR mentionne, dans son argumentaire sur le budget initial 2026, un « équilibre budgétaire en 2029 ». Elle rappelle les constats posés par Mme Morreale et chiffre le différentiel entre recettes et dépenses à 2,9 milliards d'euros au compte 2025 et 2,7 milliards en 2024, contre 2,4 milliards en 2023. Elle estime que, depuis l'arrivée de M. le Ministre et de ses collègues du MR, le déficit annuel s'est accru de centaines de millions d'euros, et que sans cette dégradation la Wallonie aurait évité 827 millions d'euros de dettes supplémentaires.

Sur les factures du PRW, elle rappelle que ces budgets ont été mobilisés spécifiquement pour faire face aux crises connues sous la législature 2019-2024.

Au niveau du subsidie Collignon, elle relève que le Groupe Les Engagés, lorsqu'il était dans l'opposition, soulignait son caractère insuffisant. Elle juge donc contradictoire que M. le Ministre le supprime aujourd'hui en le présentant comme inefficace alors que les CPAS sont sous pression. Elle souligne en outre que M. Collignon ne pouvait anticiper la réforme fédérale du chômage et son impact sur les exclusions, et qu'il aurait pu pérenniser le dispositif s'il l'avait su.

Sur le FERI, elle revient sur le caractère désormais figé des critères, alors qu'ils étaient auparavant réévalués.

Sur la reprise du financement des zones de secours par les provinces, elle objecte à l'affirmation qu'aucun bourgmestre ne la conteste qu'il ne pourrait en être autrement à titre individuel mais elle relève les prises de position contrastées des conseils communaux et provinciaux sur ce point. Elle mentionne l'audit financier des cinq provinces wallonnes dont elle dit attendre les critères et conclusions.

Sur la dotation des grandes villes, elle constate que, hormis l'ajout de Tournai, les grandes villes n'ont bénéficié d'aucun moyen supplémentaire, et que M. le Ministre a supprimé le pour cent d'indexation du Fonds des communes que M. Collignon maintenait. Elle relève que M. le Ministre ne répond pas sur le montant de l'économie supplémentaire réalisée grâce à la modification des paramètres macroéconomiques.

Sur la non-indexation du Fonds des provinces, elle s'étonne que M. le Ministre réponde en l'invitant à faire le calcul elle-même, et indique aboutir à 5 millions d'euros d'économies supplémentaires sur le dos des provinces, soit un étrangement supplémentaire des pouvoirs locaux.

Par rapport aux compensations plan Marshall, elle relève l'absence de plan clair à long terme, qui laisse subsister l'inquiétude et le flou pour les opérateurs.

Sur la fiscalité communale, et l'affirmation de M. le Ministre sur la non-augmentation de la fiscalité des communes, elle cite l'exemple de la Commune d'Étalle qui a augmenté sa fiscalité pour la première fois depuis 20 ans.

À l'affirmation que la situation budgétaire des communes est meilleure que celle de la Région et que celle-ci n'est pas un « *Mister Cash* », elle répond que le portefeuille des Wallons ne l'est pas non plus. Reprenant le propos de M. Liradelfo sur la taxe indirecte, qu'elle qualifie de « taxe fantôme », elle estime que la pression exercée sur les communes les contraint à réviser ou supprimer des services, augmenter des tarifs ou abandonner des projets. Elle juge qu'il s'agit des conséquences des décisions prises tant à la Région qu'au niveau fédéral.

Elle aborde enfin la question des fusions de communes, qu'elle souhaite voir débattue sereinement. Sans a priori sur le potentiel d'une fusion, elle met en garde contre des fusions qui se feraient sous la contrainte financière, l'étranglement budgétaire revenant à imposer des fusions de fait.

Sur LeTEC, elle rappelle ses craintes quant à la révision décrétole et à l'augmentation des tarifs. Elle souligne que le coeur de la clientèle de LeTEC est constitué de publics dépendant du transport public et qu'une hausse des tarifs par tarification dynamique ferait peser le choix de M. le Ministre ou de l'OTW sur les épaules les moins larges. La Commissaire conclut en affirmant que M. le Ministre fait fausse route.

M. Lefèbvre revient sur le plan Infrastructures, relevant que M. le Ministre s'est plaint que ses prédécesseurs lui ont laissé des factures à payer, alors qu'en présentant un plan Infrastructures 2027-2033 qui, avec les retards, pourrait s'étendre jusqu'en 2034 ou 2035, il consommera l'intégralité des budgets pour les cinq à sept prochaines années, ne laissant rien à décider à son successeur. Il juge curieux de reprocher au prédécesseur des factures héritées tout en ne laissant lui-même aucune marge au suivant.

Sur le plan d'investissement dans les voies hydrauliques, il prend acte de l'engagement de M. le Ministre à fournir la liste des travaux et demande également les prévisions budgétaires annuelles globalisées en moyens d'action et en moyens de paiement.

Sur le plan Ouvrages d'art, il souhaite une vision des investissements du SPW MI et de la SOFICO.

Il relève enfin que M. le Ministre n'a pas répondu sur la sous-évaluation pointée par la Cour des comptes dans le cadre du RTE-T, celle-ci estimant qu'il manque encore au moins 10 millions d'euros.

M. Crampont se réjouit que le prix du baril de pétrole soit descendu à 80 dollars mais relève qu'il pourrait remonter brutalement à 119 dollars en une journée, ce qui rend indispensable de prévoir un soutien aux secteurs concernés.

Sur le raclage-pose, il indique qu'il interrogera M. le Ministre par écrit sur l'impact de la hausse des prix.

Sur la diminution des recettes liées aux excès de vitesse, il soutient que les informations reçues indiquent clairement une augmentation des procès-verbaux, et donc des recettes. Il propose d'inscrire ce point à l'ordre du jour du prochain Comité de concertation afin d'obtenir des chiffres précis.

Pour conclure, le Commissaire objecte que, à suivre le raisonnement de M. le Ministre, aucun Gouvernement ne serait jamais responsable de son budget, chaque exercice comportant des engagements hérités du passé. Il rappelle que tous les gouvernements gèrent à la fois l'héritage reçu et leurs propres choix.

M. J.-P. Bastin se dit attentif aux compléments d'information à venir, notamment sur le FISIR, dont il reconnaît la difficulté d'obtenir l'ensemble des données à un instant donné.

Sur les fusions de communes, il prend acte du rappel de l'incitant existant de 500 euros par habitant et estime qu'une sensibilisation particulière reste à mener. Il juge que ce dispositif suscite encore beaucoup de questionnements. Il observe que la fusion touche à l'identité des communes, la plus petite craignant souvent pour le maintien de ses spécificités. Il considère néanmoins que cet enjeu pourrait être abordé de manière positive.

En outre, il précise que chaque Gouvernement doit assumer les choix du précédent mais que son propos visait surtout les choix du PRW. Il rappelle qu'il a été conçu pour être limité dans le temps et consacré à la relance. Il constate pourtant que ce plan a financé de nombreuses dépenses de fonctionnement structurelles, ensuite à charge du Gouvernement suivant. En réponse à M. Hazée, qui jugeait ce type de commentaire désagréable, il rappelle que, selon un article de presse, M. le Ministre Henry accusait lui-même son prédécesseur, M. Di Antonio, d'avoir creusé un trou dans la caisse de la SOFICO en faisant engager des travaux pour des budgets inexistantes à des fins électoralistes.

Sur le subside Collignon, il ne doute pas que les débats de la législature 2019-2024 aient appelé des réponses fortes aux crises de l'époque. Il demande toutefois comment une dépense activée devient quasiment un acquis social pérenne, alors qu'un plan de relance s'inscrit par définition dans un temps limité et que son emprunt doit, lui, être remboursé sur des budgets plus contraints. Il conclut en affirmant que la constitution et l'attribution des recettes et des dépenses sont l'enjeu même de la politique et que le débat se poursuivra.

M. Liradelfo conteste l'affirmation de M. le Ministre selon laquelle les communes seraient relativement en bonne santé, demandant à quel prix. Il estime que derrière les tableaux comptables et la trajectoire jugée bonne, il y a eu des coupes, des services et des emplois en moins. Il maintient que les taxes augmentent et conteste l'idée qu'elles ne croîtraient qu'en début de législature pour faire passer la pilule. Il dénonce une explosion de nouvelles taxes mais aussi une flambée des taxes existantes ainsi que des redevances et frais administratifs dans toutes les communes. Il juge que c'est la conséquence de la politique du Gouvernement.

Par ailleurs, il signale que ni les communes ni les citoyens ne doivent être la variable d'ajustement de la Wallonie, alors que le poids des mesures décidé par le Gouvernement pèse selon lui sur eux. Il regrette l'absence de MM. Dispa et Antoine, qui pointaient un problème structurel de financement des communes. S'il ne nie pas que certaines communes aient été mal gérées, il soutient qu'il existe un problème structurel qui demeure sans réponse.

Sur le transfert d'un « P » aux provinces, il s'interroge sur la suite. Il note que M. le Ministre a indiqué avoir fait savoir à M. le Ministre Quintin que le Fédéral doit assumer sa part. Il souhaiterait connaître la réponse de ce dernier.

Sur l'OTW, il objecte que son conseil d'administration, où les partis de la majorité sont représentés, appliquera les mesures imposées par le Gouvernement. Il dénonce l'hypocrisie consistant à invoquer une pleine autonomie qui s'exerce dans un cadre fixé par le Gouvernement qui aboutira à une hausse du prix du ticket. Il soutient que celle-ci pèsera d'abord sur ceux qui n'ont pas d'autre choix que de se déplacer en transports en commun mais aussi sur ceux qui voudraient délaissier la voiture. Il juge donc qu'augmenter le ticket revient à décourager le report modal et que cela va à rebours de ce qu'il conviendrait de faire.

Sur le contexte énergétique, il se réjouit de l'existence d'un accord, d'abord pour les populations bombardées mais avertit que la crise des prix des carburants et de l'énergie n'est pas terminée. Il rappelle que ni le Gouvernement régional ni l'Autorité fédérale n'ont pris de mesure pour aider les ménages et le déplore.

Mme Cassart-Mailleux rejoint l'analyse de M. le Ministre sur la nécessité de réduire les coûts, y compris dans les pouvoirs locaux, où des économies peuvent être recherchées par des mesures transcommunales ou à travers la priorisation des projets.

Sur les voiries, elle confirme avoir compris qu'il n'existe pas de solution miracle et réaffirme que le FERI est positif. Elle alerte uniquement sur le long terme pour les communes rurales, où l'équation entre l'investissement dans les voiries et l'équilibre budgétaire reste très difficile, au risque de laisser les voiries se dégrader.

Répondant à ses collègues sur la fiscalité communale, elle indique avoir vérifié les chiffres figurant dans des questions écrites et signale qu'en 2026, vingt-cinq communes ont augmenté l'impôt des personnes physiques (IPP) et quatre le précompte immobilier, soit une tendance comparable à 2020. Elle relève qu'en 2014 trente-trois communes avaient augmenté l'IPP. Elle cite le cas de sa commune qui a relevé l'impôt trois ans plus tôt pour compenser l'indexation des salaires et des charges. Elle considère donc que la hausse de 2026 n'a rien de fulgurant par rapport aux années précédentes.

M. Dewez confirme partager l'interprétation de M. le Ministre sur le FISIR. Il précise ainsi que le retour sur investissement consiste, dans son esprit, à mesurer l'efficacité des aménagements pour réduire le nombre de blessés et de tués, et non à générer un nouveau budget. Il dit donc espérer qu'à terme le budget sera nul.

Par ailleurs, il relève que M. le Ministre est accusé d'être le « bourreau des communes » et d'alourdir leur fiscalité. Il juge ces critiques totalement injustifiées. Il cite, en réponse à Mme Hanus, le cas de la commune d'Étalle, dont le compte 2025 présente un boni de 1,5 million d'euros sur un budget de 15 millions. Il en conclut donc que la hausse de l'impôt dans cette commune ne peut être imputée à la politique de M. le Ministre.

M. Hazée salue d'abord la nuance apportée par M. le Ministre sur le financement, par nature pluriannuel, des plans d'investissement, avec la dissociation prévue par la loi entre crédits d'engagement et crédits de liquidation et l'existence d'aléas. Il juge que ça n'allait pas de soi au regard de certains discours. Il convient de la nécessité d'un *monitoring* et d'un regard sur l'encours, et observe au passage que les crédits d'engagement sont 330 millions d'euros au-dessus des crédits de liquidation.

Sur le PIMPT en cours, il précise que les estimations initiales ne datent pas de 2020 mais, pour l'essentiel, de 2019. Il rappelle que le prédécesseur évoqué par M. J.-P. Bastin a porté au Gouvernement un plan Infrastructures le 11 avril 2019, quelques semaines avant les élections, engageant l'ensemble de la législature, sans crédits de liquidation et peut-être même sans crédits d'engagement.

Sur le futur plan Infrastructures, il comprend que M. le Ministre ne puisse en communiquer le contenu tant qu'il dépend du Gouvernement mais regrette de n'avoir rien obtenu sur l'agenda, sur les critères ou sur le cadre budgétaire. Il relève également l'absence d'information sur la prise en compte des modes actifs, qu'il interprète comme le signe qu'ils ne comptent plus.

Sur l'OTW, il remercie pour les éléments relatifs aux investissements et au FISIR mais marque un désaccord sur les tarifs. Il reproche ainsi à M. le Ministre d'affecter les moyens à d'autres enjeux et de faire porter sur les usagers une hausse potentiellement très importante, décidée selon lui par procuration via le décret « Ponce Pilate », qui contraindra le conseil d'administration à assumer l'étau dans lequel il est placé.

En aménagement du territoire, il insiste pour que le travail en cours sur les schémas aboutisse à une mise en oeuvre effective, et non à des études inexploitées. Il en dit de même de l'étude de vulnérabilité qui doit conduire à l'action tant sur les inondations que sur les sécheresses et les canicules.

Sur la hausse des impôts locaux, il reproche à M. le Ministre de n'observer la situation qu'à travers le seul indicateur des additionnels à l'IPP et au précompte immobilier. Il cite l'exemple de la Ville de Namur, où quatre-vingts règlements-taxes et redevances ont été augmentés cette année. Il constate que la majorité à Namur n'a touché ni au précompte ni à l'IPP, qui tiennent compte de la capacité contributive mais a relevé des tarifs uniformes et coupé dans les services.

Sur le vote électronique, il prend acte de l'absence de dépense au budget ajusté en projet mais précise que tel n'était pas l'objet de sa question. Il réaffirme qu'il n'existe aucune information sur le coût et le surcoût, et juge inconcevable que le Gouvernement se soit engagé dans le vote électronique en janvier et ait validé un protocole d'accord au printemps sans estimation budgétaire de la dépense. Il dénonce donc la légèreté de la réponse apportée.

Pour conclure, il fait savoir que le Groupe Ecolo conteste les choix politiques posés par la majorité. Il estime que d'autres solutions sont possibles que le Groupe Ecolo continuera à les porter.

RECETTES

1. Questions et observations des membres

Mme Hanus rappelle que la réforme de la taxe de mise en circulation (TMC) est entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2025, et qu'elle comportait, suite à une réforme portée par M. le Ministre, une réduction pour les familles monoparentales applicable au 1^{er} janvier 2026, dont le coût avait été budgété à 2 500 000 euros pour l'année 2026. Elle demande à M. le Ministre s'il dispose d'une estimation du nombre de demandes sur le premier trimestre, à quel pourcentage du total de la TMC versée cela correspond, et quel est le coût actuel de cette mesure pour 2026.

M. Lefèbvre interroge M. le Ministre sur la vignette autoroutière. Il rappelle le soutien potentiel du Groupe PS à cette réforme, à la double condition de sa neutralité budgétaire pour les automobilistes et de sa conformité au droit européen. Il relève qu'une unanimité des Gouvernements existerait pour avancer dans ce dossier. Il demande quelles modalités restent à négocier, si une clé de répartition entre les trois Régions a été fixée, et si M. le Ministre profitera de cette réforme pour rééquilibrer au profit de la Wallonie la fiscalité sur les véhicules de *leasing*. Il s'enquiert également de l'avancement des discussions avec les autorités européennes sur la conformité d'une vignette belge assortie d'une compensation pour les automobilistes belges. Par ailleurs, il souhaiterait connaître, en cas d'accord intrabelge et d'accord européen, les étapes politiques et administratives à franchir pour une entrée en vigueur en 2027.

Il demande ensuite un point sur le dossier du *leasing* automobile et sur le manque à gagner qu'il représente pour la Région. Il souhaite savoir si le Gouvernement dispose d'une actualisation des estimations réalisées en 2022, combien de véhicules de *leasing* utilisés par des résidents wallons sont identifiés par l'administration, et si l'estimation de 92 889 véhicules demeure pertinente. Relevant que la Région bruxelloise dispose désormais d'un Gouvernement de plein exercice, il demande comment les discussions interrégionales ont été relancées, si M. le Ministre compte saisir officiellement ses homologues bruxellois et flamand en vue d'un accord de coopération permettant une répartition plus juste des recettes de la fiscalité automobile liée au *leasing*, et si ce dossier a déjà été inscrit à l'ordre du jour d'une concertation interrégionale ou d'un Comité de concertation, à défaut de quoi il demande s'il est prévu de le faire. Il demande enfin si ce dossier a été lié aux discussions sur la vignette automobile et, à défaut d'accord de coopération, quelles autres pistes sont étudiées pour réduire ce manque à gagner et éviter que les recettes fiscales liées à des véhicules utilisés en Wallonie continuent à bénéficier principalement aux autres Régions.

2. Réponses du Gouvernement

M. le Ministre présente la réduction de la TMC pour les familles monoparentales comme une avancée sociale qu'il a portée, et se félicite d'avoir mis en place une réduction de 250 euros pour ces familles à partir du 1^{er} juillet 2026. Il explique que, la réforme de la TMC étant entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2025, une année était nécessaire pour automatiser le lien avec la base de données de l'Agence pour une vie de qualité (AViQ), la réduction étant liée au supplément « Familles monoparentales » de cette agence. Il précise que le mécanisme figurait bien dans les projections de l'administration au budget initial 2026, et que l'ajustement à l'examen tient compte des paramètres nouveaux parvenus sur les recettes perçues lors des six premiers mois de la réforme de 2025.

Il indique ne pas pouvoir préciser à ce stade le montant qui sera dû, lequel ne sera connu qu'a posteriori. Sur les questions de M. Lefèbvre relatives aux véhicules de *leasing* et à la vignette, il observe qu'elles recourent des questions orales prévues dans l'après-midi, auxquelles il apportera ses réponses à ce moment-là pour éviter de répondre deux fois.

DÉPENSES

DIVISION ORGANIQUE 14 - MOBILITÉ ET INFRASTRUCTURES

Programme 14.045 - Transport urbain, interurbain et scolaire

1. Questions et observations des membres

Mme Hanus relève que ce programme connaît très peu d'évolutions entre l'initial et l'ajusté en projet. Comme lors de l'examen du budget initial 2026, elle s'attarde sur les domaines fonctionnels 045.046 et 045.047 relatifs aux financements additionnels ferroviaires avec la SNCB et Infrabel, qui concernent surtout des travaux dans les gares de la province de Luxembourg. Elle observe que ces crédits sont inscrits au budget depuis deux ans sans jamais évoluer et demande à M. le Ministre si le dossier a connu des avancées et si la SNCB et Infrabel ont la volonté de procéder à ces travaux.

Par rapport au solde SEC de l'OTW, elle demande s'il a été modifié par rapport à l'initial et pour quelle raison, quels objectifs le Gouvernement fixe en la matière, et si l'on dispose des chiffres consolidés du solde SEC de l'OTW au 31 décembre 2025.

M. Hazée formule d'abord une remarque générale sur les divisions organiques. Il estime que les tableaux des programmes non modifiés à l'ajustement en projet, dont les montants restent constants, ne figurent pas dans le cahier, ce qui limite la visibilité sur les réallocations.

Sur la Division organique 14, il revient sur le montant évoqué par M. le Ministre dans son exposé relatif à la SOFICO. Il se dit surpris qu'un meilleur outil de mesure permette une meilleure appréciation de la créance. Il demande ce qu'un tel outil permet de mieux calculer.

Il relève ensuite que l'on est à la dernière tranche de la convention de commissionnement et s'étonne qu'il n'ait pas été prévu au budget initial 2026. Il demande donc s'il s'agit d'une distraction ou de paramètres dépendant de circonstances non encore fixées.

2. Réponses du Gouvernement

M. le Ministre indique que la question vise vraisemblablement le passage sous voie Marloie-Marbehan et la gare d'Arlon. Il précise que les contacts avec Infrabel ainsi que la SNCB sont en cours et que, selon les informations du SPF Mobilité, l'accord de coopération devrait être révisé pour l'ajuster à la réalité des chiffres de ces projets. Il indique que le processus de modification de cet accord incombe au SPF Mobilité, dont la proposition doit émaner, et que les montants et les projets restent confirmés. Il souligne que les travaux préparatoires de chantier relèvent de la responsabilité de la SNCB et d'Infrabel, la Région n'étant que cofinanceur, et que les projets demeurent bien inscrits.

Sur le solde SEC de l'OTW, il renvoie à la réponse donnée à M. Hazée.

En réponse à M. Hazée, il indique que l'initial en projet reprend les arrêtés de réallocation et de transfert transmis au président du Parlement, intégrés lors de la construction de l'ajustement.

Sur la SOFICO, il explique que le mécanisme de financement pour les véhicules de moins de 3,5 tonnes a évolué. Il rappelle que les mécanismes de comptage par caméras existaient à certains endroits avant le transfert de l'ensemble du réseau structurant à la SOFICO. Il précise que, depuis près de dix ans, le mécanisme repose sur le prélèvement kilométrique pour les poids lourds et sur un montant par kilomètre pour les véhicules légers, ce calcul étant fondé sur des « boucles », câbles intégrés à la structure de la route, progressivement remplacés par des caméras automatic number plate recognition (ANPR) et par le logiciel Trademex, qui exploite les données et permet d'affiner le nombre de kilomètres par véhicule.

Sur le conventionnement, il indique qu'une erreur figurait au budget initial 2026 et que la convention se terminait. Un solde restait à payer, lequel est réinjecté au budget.

3. Répliques des membres

Mme Hanus se dit étonnée que le constat d'une nécessaire réadaptation des chiffres et d'une révision éventuelle de l'accord de coopération intervienne seulement maintenant. Elle rappelle que, lorsqu'elle avait interrogé M. le Ministre sur ce sujet, celui-ci avait clos la discussion en affirmant que les travaux seraient réalisés sous la législature 2024-2029. Elle réitère les craintes qu'elle avait alors exprimées d'un report du calendrier et estime que M. le Ministre confirme que les travaux ne seront pas terminés sous la législature 2024-2029. Elle demande pourquoi cette interrogation sur la réadaptation des chiffres n'a pas eu lieu lors des budgets précédents et se dit déçue de ne pas avoir obtenu les garanties demandées.

M. Hazée se dit éclairé sur la convention de commissionnement et sur le modèle SOFICO, dont M. le Ministre a précisé sa compréhension. Sur les réallocations, il observe que les programmes figurant dans le cahier mentionnent bien les montants réalloués, mais que les programmes non ajustés n'y figurent pas, alors que certains pourraient avoir fait l'objet de réallocations. Il en déduit que l'information n'est pas présentée dans sa complétude et juge improbable qu'aucun arrêté de réallocation ne concerne les programmes non ajustés.

4. Réponses du Gouvernement

M. le Ministre conteste l'interprétation de Mme Hanus. Il maintient que les montants sont confirmés, et qu'il s'agit d'une adaptation technique demandée par le SPF Mobilité. Il précise n'avoir ni la tutelle sur ce dernier ni signé l'accord de coopération. Il ajoute que cette information a été reçue récemment du SPF Mobilité. Il rappelle que le maître d'ouvrage et le maître d'oeuvre du dossier sont la SNCB et Infrabel, et non la Région ou le Ministre régional de la Mobilité. Il signale par ailleurs que les chemins de fer ne sont pas une compétence régionale. Il souligne que la Région cofinance et doit veiller à la réalisation des projets retenus. Il relève également que Mme Hanus n'évoque qu'un des trois domaines fonctionnels correspondant aux trois types de cofinancement, alors que d'autres travaux de l'axe 3 sont en cours et également cofinancés, avec des ajustements. Il ajoute que le calendrier des travaux sur les gares de Marloie, Marbehan et Arlon dépend de la SNCB et d'Infrabel, ainsi que de la disponibilité des voies pour maintenir l'axe 3 praticable en tout temps.

Il conclut en signalant qu'il n'a jamais dit que les travaux ne seraient pas terminés rapidement.

5. Répliques des membres

Mme Hanus conteste à son tour l'interprétation que M. le Ministre fait de ses propos. Elle maintient qu'il s'était engagé à ce que ces travaux soient terminés, ce qui avait clos la discussion.

Programme 14.049 - Réseau routier, autoroutier et voies hydrauliques

1. Questions et observations des membres

M. Crampont demande à M. le Ministre par quel domaine fonctionnel le financement de la sécurisation des installations électriques transite et quel montant est prévu en 2026 pour ces travaux. Rappelant l'engagement pris devant la commission de trouver les 75 millions d'euros nécessaires pour les exercices 2027 et 2028, il demande de quels montants M. le Ministre dispose à ce jour dans la base budgétaire et s'il existe déjà un accord de gouvernement pour un préciput.

M. Lefèbre relève, pour le domaine fonctionnel 049.052, une hausse des moyens de paiement de 10 millions d'euros dans le tableau récapitulatif, faisant passer ceux-ci de 15 à 25 millions d'euros, alors que le tableau de l'initial les portait à zéro et non à 15 millions. Il demande comment l'expliquer et s'il y a eu une réallocation en cours d'année, le cas échéant à partir de quel domaine fonctionnel.

Sur le budget de la SOFICO, il relève une diminution de 46 764 000 euros pour la réalisation des projets géolocalisés du PIMPT. Il demande à M. le Ministre de confirmer que les dossiers concernés ont été dûment instruits et sont mis en attente, estimant que, dans ce cas, l'argument d'un manque de capacité du SPW MI ne tient plus.

2. Réponses du Gouvernement

M. le Ministre répond à M. Crampont que, comme l'a expliqué le directeur général du SPW MI, les budgets relatifs aux installations électriques existent à la fois dans le budget classique du SPW et de la SOFICO mais également dans le PIMPT. Ils couvrent donc intégralement l'entretien de base, de remplacement ou de nouvelles installations. Il précise que ces moyens figurent dans le budget initial 2026, répartis essentiellement sur les lignes d'électromécaniques et sur d'autres éléments connexes d'investissement. Il renvoie au futur plan Infrastructures pour la période 2027 à 2029.

Sur la question de M. Lefèbre relative au domaine fonctionnel 049.052, il confirme qu'il y a eu une réallocation. Il fait observer que les réallocations sont transmises au Président du Parlement de Wallonie.

Question orale de M. Hazée à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur l'impact de la diminution des subsides sur les brevets vélo pour les enfants

M. Hazée demande à M. le Ministre de confirmer la diminution des subsides de Pro Velo entre 2024 et 2026. Il souhaiterait connaître son ampleur, la solution prévue pour maintenir le brevet vélo dans les communes, et la manière dont les enfants apprendront la sécurité routière à défaut de subsides. Il interroge enfin la cohérence de cette réduction avec les recommandations des États généraux de la sécurité routière.

M. le Ministre rappelle que le Gouvernement bascule les financements associatifs vers des subventions quinquennales pérennes, et indique qu'une liste de bénéficiaires arrêtée en novembre 2025 inclut Pro Velo. Il observe que plusieurs communes compensent le différentiel, signe d'un besoin local soutenu, et que le brevet cycliste reste un objectif du plan Wallonie cyclable. Il signale toutefois que la contrainte budgétaire impose d'en repenser le déploiement. Il relève que Pro Velo ne couvrirait qu'une classe sur cinq, posant le choix entre quintupler le budget ou gagner en efficacité. Il confirme avoir demandé une rencontre avec l'ASBL et précise que l'ensemble de ses actions de sensibilisation fait l'objet d'une subvention quinquennale de 5 838 400 euros, la plus importante de ses compétences. Il admet une réduction par rapport aux deux dernières années de la législature 2019-2024, compensée selon lui par la prévisibilité et la simplification administrative.

M. Hazée juge la situation incompréhensible. Il salue le principe de quinquennalisation mais déplore qu'il s'opère dans un contexte baissier laissant aux associations moins de moyens. Il estime cette réduction contradictoire avec la volonté affichée de généraliser l'apprentissage du vélo et les objectifs ambitieux de sécurité routière et de part modale.

DIVISION ORGANIQUE 17 - POUVOIRS LOCAUX, ACTION SOCIALE ET SANTÉ

Programme 17.091 - Affaires intérieures

1. Questions et observations des membres

Mme Hanus revient sur les compensations du plan Marshall aux communes et souhaite connaître la solution pérenne envisagée pour 2027, les pistes qui se dégagent selon le Gouvernement et leurs conditions. Elle demande si elle supposera de nouvelles économies sur les communes. Elle invite M. le Ministre à communiquer tout élément complé-

mentaire sur la vision à long terme.

2. Réponses du Gouvernement

M. le Ministre objecte que la question porte sur le budget 2027 alors que l'examen concerne l'ajustement du budget initial 2026. Il constate qu'il lui est donc demandé d'anticiper des décisions non encore prises.

3. Répliques des membres

Mme Hanus juge regrettable, sur un point de l'ajustement susceptible d'avoir un impact à long terme, de n'obtenir pour seule réponse un renvoi à un communiqué de presse, qu'elle estime peu adapté à une discussion parlementaire.

DIVISION ORGANIQUE 18 - Entreprises, emploi et recherche

Programme 18.098 - Zones d'activités économiques

1. Questions et observations des membres

M. Crampont revient sur les échanges du 19 mai relatifs à la réforme des zones d'activité économique et au rôle des agences de développement territorial. Il souligne que les intercommunales de développement économique sont au coeur du dispositif, portant l'équipement des parcs, la gestion foncière, la mise à disposition des terrains et l'accompagnement des entreprises, et assurant une maîtrise publique du foncier qu'il juge indispensable pour éviter la spéculation, garantir l'accessibilité des terrains aux PME et préserver l'intérêt général. Il interroge M. le Ministre sur le régime transitoire et demande si les projets en cours seront toujours financés selon les règles du décret de 2017.

2. Réponses du Gouvernement

M. le Ministre indique avoir déjà répondu à cette question et rappelle ne pouvoir agir que dans le cadre légal existant. Il rappelle avoir annoncé les modifications souhaitées à travers un plan ZAE 2050, validé par le Gouvernement, qui fixe le cap de l'action politique. Il souligne toutefois la nécessité de tenir compte, d'une part, des engagements pris par le précédent Gouvernement et, d'autre part, de l'impossibilité de prendre un arrêté de subvention non conforme à la législation en vigueur au moment de l'engagement. Il considère qu'il s'agit de trouver un point d'équilibre entre les engagements du passé et la nécessité d'un cap nouveau, plus respectueux du territoire et de la parcimonie de l'espace mais également plus économe des deniers publics.

UNITÉS D'ADMINISTRATION PUBLIQUE

SOFICO

1. Questions et observations des membres

M. Lefèbre revient sur la diminution de 46 764 000 euros constatée pour la réalisation des projets géolocalisés du PIMPT. Il souhaite s'assurer que les dossiers concernés sont instruits et mis en attente, estimant que, dans ce cas, l'argument d'un manque de capacité du SPW MI ne tient plus, les projets existant, étant instruits et attribués.

2. Réponses du Gouvernement

M. le Ministre indique qu'il s'agit du budget de la SOFICO tel qu'approuvé par son conseil d'administration, composé de représentants de toutes les familles politiques. Il précise que l'on n'est pas ici dans une logique de crédits d'engagement et de liquidation, mais dans un budget réalisé, celui d'une entreprise publique, reflétant l'état d'avancement des dépenses escomptées. Il affirme que la variation ne traduit que l'avancement des chantiers et l'évolution des factures payées, et rappelle que la SOFICO ne perd pas d'argent. Il fait observer qu'un euro non dépensé une année, parce qu'un projet avance moins vite, reste dans sa trésorerie et sert à payer ses factures décalées, d'où la nécessité d'une lecture pluriannuelle. Enfin, il invite M. Lefèbre à adresser ses questions particulières aux représentants de son groupe politique au conseil d'administration.

3. Répliques des membres

M. Lefèbre objecte que M. le Ministre attribue tout de même des budgets à la SOFICO, et qu'il est dès lors difficile d'affirmer, comme pour l'OTW, n'avoir aucune prise sur son développement.

V. VOTE

La Commission de l'aménagement du territoire, de la mobilité et des pouvoirs locaux recommande, par 6 voix contre 4, à la Commission des affaires générales, du budget, des relations internationales et du bien-être animal l'adoption du projet de décret contenant le premier ajustement du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2026, pour les sections et programmes afférents aux compétences *ratione materiae* du Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux.

VI. RAPPORT

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

Les Rapporteurs,

V. CRAMPONT

C. DI ANTONIO

Le Président,

M. DAYE