

CRAC n° 149 (2025-2026)

3<sup>e</sup> session de la XII<sup>e</sup> législature

# PARLEMENT WALLON

SESSION 2025-2026

COMPTE RENDU

AVANCÉ\*

Séance publique de commission

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

Mardi 19 mai 2026

\*Application de l'article 161 du règlement

Le compte rendu avancé ne peut être cité que s'il est précisé qu'il s'agit d'une version qui n'engage ni le Parlement ni les orateurs

---

**Publication officielle du greffe du Parlement de Wallonie**  
**Square Arthur Masson, 6**  
**5012 Namur**  
**[compte.rendu@parlement-wallonie.be](mailto:compte.rendu@parlement-wallonie.be)**

Le compte rendu avancé constitue une reproduction provisoire des interventions des députés, des membres du Gouvernement et des autres orateurs. Il ne peut être cité que s'il est précisé qu'il s'agit d'une version qui n'engage ni le Parlement ni les orateurs.

Le compte rendu avancé est soumis à tous les orateurs qui peuvent retourner leurs corrections dans les 72 heures ouvrables. À défaut, ils sont censés se référer au texte reçu. Aucune modification de fond ne peut être apportée.

Une fois toutes les corrections examinées et éventuellement intégrées, le compte rendu est dit « compte rendu intégral » et remplace le compte rendu avancé sur le site web du Parlement de Wallonie.

Tous les comptes rendus sont disponibles sur le site **[www.parlement-wallonie.be](http://www.parlement-wallonie.be)**, rubrique *Travaux parlementaires*, section *Publications*.

## SOMMAIRE

<b>OUVERTURE DE LA SÉANCE</b> .....	1
<b>ORGANISATION DES TRAVAUX</b> .....	1
Examen de l'arriéré.....	1
Intervenants : M. le Président – M. Bruno Lefèbvre – M. Jean-Paul Bastin – M. Stéphane Hazée – M. Germain Mugemangango – M. Grégory Chintinne.	
Les installations électriques du Service public de Wallonie – Auditions.....	3
Intervenants : M. le Président – Mme Caroline Cassart-Mailleux.	
<b>AUDITIONS</b> .....	4
La réforme du rôle des agences de développement territorial.....	4
Intervenants : M. le Président – M. François Desquesnes, Ministre – Mme Veronica Cremasco – M. Jean-Paul Bastin.	
Désignation d'un rapporteur.....	4
Intervenants : M. le Président – M. Jean-Paul Bastin – Mme Mélissa Hanus.	
Audition de MM. Halleux, Lambotte et Maldague, Représentants habilités de la Conférence permanente du développement territorial (CPDT).....	5
Intervenants : M. le Président – M. Jean-Marie Halleux, Représentant habilité de la Conférence permanente du développement territorial (CPDT).	
Audition de M. Géronnez et Mme Vialay, Expert et Consultante Immobilier & Développement territorial auprès d'Idea Consult.....	8
Intervenants : M. le Président – M. Loïc Géronnez, Expert Immobilier & Développement territorial auprès d'Idea Consult – Mme Veronica Cremasco.	
Échange de vues.....	14
Intervenants : M. le Président – M. Germain Mugemangango – Mme Veronica Cremasco – M. Bruno Lefèbvre – M. Vincent Crampont – M. Jean-Paul Bastin – M. Carlo Di Antonio – M. Grégory Chintinne – M. Jean-Marie Halleux, Représentant habilité de la Conférence permanente du développement territorial (CPDT) – M. Hubert Maldague, Représentant habilité de la Conférence permanente du développement territorial (CPDT) – M. Jean-Marc Lambotte, Représentant habilité de la Conférence permanente du développement territorial (CPDT) – M. Loïc Géronnez, Expert Immobilier & Développement territorial auprès d'Idea Consult – Mme Gaëlle Vialay, Consultante Immobilier & Développement territorial auprès d'Idea Consult – M. François Desquesnes, Ministre.	
Confiance au président et au rapporteur.....	32
<b>PROJETS ET PROPOSITIONS</b> .....	32
Pétition contre le projet de poulailler industriel à Bourlers.....	32
Désignation d'un rapporteur.....	32
Intervenants : M. le Président – M. Grégory Chintinne – M. Bruno Lefèbvre.	
Présentation de la pétition.....	33
Échange de vues.....	33
Intervenants : M. le Président – M. Vincent Crampont.	
Vote.....	33

Confiance au président et au rapporteur.....	33
<b>REPRISE DE LA SÉANCE.....</b>	<b>33</b>
<b>INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES.....</b>	<b>33</b>
Question orale de Mme Mathilde Vandorpe à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'état d'avancement du contournement de Lessines ».....	33
Intervenants : M. le Président – Mme Mathilde Vandorpe – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de M. Eddy Fontaine à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les centaines de milliers d'euros perdus dans le cadre de la vente des biens expropriés pour le contournement de Couvin ».....	34
Intervenants : M. le Président – M. Eddy Fontaine – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de M. Bruno Lefèbre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'état réel du pont de Grandglise sur la N50 ».....	36
Intervenants : M. le Président – M. Bruno Lefèbre – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de M. Bruno Lefèbre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les difficultés rencontrées par le Gouvernement pour adopter le nouveau plan Infrastructures » ;	
Question orale de M. Olivier Maroy à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le futur plan « Mobilité et infrastructures » ».....	37
Intervenants : M. le Président – M. Bruno Lefèbre – M. Olivier Maroy – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de M. Bruno Lefèbre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la cohérence des investissements dans les voies hydrauliques ».....	39
Intervenants : M. le Président – M. Bruno Lefèbre – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de Mme Valérie Dejardin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le projet de réhabilitation de la route d'Oneux et de la chaussée de Verviers (N657) ».....	40
Intervenants : M. le Président – Mme Valérie Dejardin – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de Mme Valérie Dejardin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'impact de la diminution de la dotation de l'Institut royal météorologique (IRM) sur ses collaborations avec le SPW MI ».....	41
Intervenants : M. le Président – Mme Valérie Dejardin – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de M. Patrick Spies à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'évaluation des collaborations entre le SPW MI et le SPW ARNE dans la gestion écologique des chantiers et des bords de route ».....	42
Intervenants : M. le Président – M. Patrick Spies – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de M. Bruno Lefèbre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'ouverture systématique de barrières situées le long de l'E429 ».....	43
Intervenants : M. le Président – M. Bruno Lefèbre – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de Mme Sophie Fafchamps à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la mobilité en Basse-Meuse à la suite des travaux sur les ouvrages d'art du canal Albert » ;	
Question orale de M. Julien Liradelfo à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la mobilité en Basse-Meuse étranglée » ;	

Question orale de M. Arnaud Dewez à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'avancement des travaux de rehaussement des ponts sur le canal Albert »...	44
Intervenants : M. le Président – Mme Sophie Fafchamps – M. Julien Liradelfo – M. Arnaud Dewez – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de M. Bruno Lefèbvre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les indemnisations en cas de dégâts provoqués aux immeubles situés le long des voiries régionales ».....	47
Intervenants : M. le Président – M. Bruno Lefèbvre – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de Mme Valérie Bluge à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le suivi des mesures visant à améliorer le climat social au sein du Port autonome de Liège ».....	48
Intervenants : M. le Président – Mme Valérie Bluge – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de Mme Valérie Bluge à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'existence d'un dispositif de service de garde pour les interventions d'urgence sur le réseau routier régional ».....	49
Intervenants : M. le Président – Mme Valérie Bluge – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de Mme Caroline Cassart-Mailleux à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'ouverture partielle de la N684 ».....	50
Intervenants : M. le Président – Mme Caroline Cassart-Mailleux – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de M. Arnaud Dewez à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les conditions d'exécution du chantier de rénovation de Soumagne-Vallée »....	51
Intervenants : M. le Président – M. Arnaud Dewez – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de M. Vincent Crampont à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'impact des réseaux sociaux sur les comportements routiers à risque chez les jeunes ».....	52
Intervenants : M. le Président – M. Vincent Crampont – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de M. Laurent Devin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la mise en place d'un dispositif de perception communale des amendes liées aux excès de vitesse » ;	
Question orale de Mme Caroline Cassart-Mailleux à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les sanctions administratives communales pour lutter contre la vitesse excessive ».....	53
Intervenants : M. le Président – M. Laurent Devin – Mme Caroline Cassart-Mailleux – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de M. Loris Resinelli à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'augmentation des accidents impliquant des trottinettes électriques ».....	55
Intervenants : M. le Président – M. Loris Resinelli – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de Mme Sophie Fafchamps à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la fiabilité de l'intégration d'outils d'intelligence artificielle dans les systèmes de sécurité routière ».....	57
Intervenants : M. le Président – Mme Sophie Fafchamps – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de M. Jean-Paul Bastin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la réforme du contrôle technique et ses conséquences pour la sécurité routière ».....	58
Intervenants : M. le Président – M. Jean-Paul Bastin – M. François Desquesnes, Ministre.	

Question orale de M. Yves Evrard à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la fermeture de l'axe Dohan-Mortehan en période estivale » ;

Question orale de M. François Huberty à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'interdiction de circulation des motos sur la N865 »..... 60

Intervenants : M. le Président – M. Yves Evrard – M. François Huberty – M. François Desquesnes, Ministre.

Interpellation de M. Stéphane Hazée à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la hausse programmée jusqu'à 40 pour cent des tarifs pratiqués par LeTEC » ;

Question orale de Mme Sophie Fafchamps à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les perspectives du nouveau contrat de service public de l'Opérateur de transport de Wallonie (OTW) »..... 62

Intervenants : M. le Président – M. Stéphane Hazée – Mme Sophie Fafchamps – Mme Mélissa Hanus – M. Olivier Maroy – M. François Desquesnes, Ministre .

Question orale de M. Stéphane Hazée à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la suppression des horaires aux arrêts de bus LeTEC et l'exclusion d'une partie de la population » ;

Question orale de Mme Mélissa Hanus à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la fracture numérique appliquée aux transports en commun » ;

Question orale de M. Olivier de Wasseige à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la digitalisation de l'information aux arrêts de bus LeTEC »..... 70

Intervenants : M. le Président – M. Stéphane Hazée – Mme Mélissa Hanus – M. Olivier de Wasseige – M. Jean-Paul Bastin – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de Mme Sophie Fafchamps à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le développement du covoiturage »..... 73

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

Question orale de M. Vincent Crampont à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la systématisation des collaborations entre le SPW MI et les gestionnaires des applications de mobilité »..... 74

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

Question orale de M. Vincent Crampont à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les retards dans l'élaboration du premier rapport du comité de projets « Électromobilité » »..... 75

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

Question orale de M. Vincent Crampont à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la hausse des immatriculations de véhicules électriques »..... 76

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

Question orale de Mme Mélissa Hanus à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la nécessité de défendre la mobilité en zone rurale face aux attaques répétées d'élus fédéraux »..... 77

Intervenants : M. le Président – Mme Mélissa Hanus – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de M. Olivier de Wasseige à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'arrêt de bus LeTEC quai D de la place Saint-Lambert à Liège »..... 78

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

Question orale de M. Olivier de Wasseige à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les nuisances sonores liées au tram à Liège »..... 79

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

Question orale de M. Jean-Paul Bastin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'adaptation des infrastructures régionales aux véhicules autonomes ».....80

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

Question orale de M. Grégory Chintinne à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le groupe de travail « Accessibilité touristique » »..... 82

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

Question orale de M. Olivier Maroy à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la suppression de la liaison de bus LeTEC Jodoigne-Tirlemont ».....83

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

Question orale de M. Grégory Chintinne à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la cartographie des axes structurants à destination des modes de déplacement actifs »..... 84

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

Question orale de M. Grégory Chintinne à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la mise en application de la vignette autoroutière »..... 85

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

Question orale de M. Grégory Chintinne à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la possible suppression de la ligne de bus LeTEC 451 »..... 86

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

Interpellation de M. Stéphane Hazée à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'opacité totale autour du vote électronique »..... 87

Intervenants : M. le Président – M. Stéphane Hazée – Mme Sophie Fafchamps – M. Grégory Chintinne – M. François Desquesnes, Ministre.

**REPRISE DE LA SÉANCE**..... 93

**INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES (SUITE)**..... 93

Question orale de M. Bruno Lefèbre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'impact de la réforme des aides à la promotion de l'emploi (APE) sur les matières relevant des compétences de M. le Ministre » ;

Question orale de M. Vincent Crampont à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'impact de la réforme des aides à la promotion de l'emploi (APE) en matière de sécurité routière et de mobilité »..... 93

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

Question orale de Mme Éliane Tillieux à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la problématique de reconnaissance automatique des cartes PMR en Wallonie »..... 95

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

Question orale de Mme Sophie Fafchamps à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la visibilité et la représentation des femmes lors du salon Municipalia »...96

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

Question orale de M. Olivier Maroy à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les dépenses de sponsoring des gestionnaires de réseau de distribution » ;

Question orale de M. Stéphane Hazée à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la politique de sponsoring des intercommunales » ;

Question orale de M. Olivier de Wasseige à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la gouvernance et le contrôle des dépenses au sein de Resa ».....97

Intervenants : M. le Président – M. Olivier Maroy – M. Stéphane Hazée – M. Olivier de Wasseige – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de M. Maxime Daye à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'accueil des Gens du voyage en Wallonie »..... 100

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

Question orale de M. Olivier de Wasseige à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le portefeuille européen d'identité numérique pour les entreprises et la mise en conformité des pouvoirs locaux »..... 101

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

Question orale de M. Bruno Lefèbre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la situation des CPAS wallons à la suite de la réforme des allocations de chômage » ;

Question orale de Mme Veronica Cremasco à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'appel des CPAS face à l'afflux de demandes à la suite de la réforme des allocations de chômage »..... 102

Intervenants : M. le Président – M. Bruno Lefèbre – Mme Veronica Cremasco – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de M. Bruno Lefèbre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les résultats de la consultation sur l'évolution de l'institution provinciale »..... 105

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

Question orale de Mme Veronica Cremasco à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la procédure de recours contre la démolition des tours de Tihange ».....107

Intervenants : M. le Président – Mme Veronica Cremasco – M. François Desquesnes, Ministre.

**ORGANISATION DES TRAVAUX (SUITE)**..... 107

Interpellations et questions orales transformées en questions écrites..... 107

Interpellations et questions orales retirées..... 108

**LISTE DES INTERVENANTS**..... 109

**ABRÉVIATIONS COURANTES**..... 110

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

Présidence de M. Maxime Daye, Président

## OUVERTURE DE LA SÉANCE

*- La séance est ouverte à 9 heures 7 minutes.*

**M. le Président.** – La séance est ouverte.

## ORGANISATION DES TRAVAUX

### *Examen de l'arriéré*

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

La parole est à M. Lefèbvre.

**M. Bruno Lefèbvre (PS).** – Lorsque nous avons évoqué le RIE et REVOLHT pour les auditions il y a quelques mois, M. le Ministre s'était engagé à ce que nous acceptions les auditions de REVOLHT une fois le RIE déposé ; il l'est. REVOLHT est toujours demandeur d'audition. Donc, Monsieur le Ministre, Monsieur le Président, je propose à nouveau une audition de REVOLHT dans le cadre de la Boucle du Hainaut.

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

**M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés).** – Je propose d'évoquer le point à la Conférence des présidents qui se réunit un jeudi sur deux.

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

**M. Stéphane Hazée (Ecolo).** – Je voulais remercier M. Lefèbvre pour sa mémoire métronomique et le rappel des engagements pris. J'entends le détour que M. Bastin veut proposer de faire via la Conférence des Présidents. Je voudrais alors que, dans ce cas, l'audition puisse alors ne pas revenir dans deux semaines en ordre des travaux en commission, mais que, le cas échéant, elle puisse être planifiée par la Conférence des présidents pour ne pas que, à la fin, elle arrive trop tard.

**M. le Président.** – Vous le savez – on siège ensemble à la Conférence des présidents –, ce sont les commissions qui font, elles-mêmes, leur ordre du jour. On devra revenir en ordre des travaux quoiqu'il arrive. C'est dommage que Mme Morreale n'ait pas pris la parole en Conférence des présidents.

Cela passe donc à la Conférence des présidents et, seulement ensuite, cela vient en ordre des travaux.

La parole est à M. Mugemangango.

**M. Germain Mugemangango (PTB).** – Monsieur Daye, vous venez, vous-même, de clarifier le manège auquel vous êtes en train de vous livrer. Ce qu'il va se passer, c'est que, en Conférence des présidents, on va renvoyer cette demande légitime et prévisible à la commission. Autant l'acter aujourd'hui, on est justement dans le premier point de l'ordre du jour, à savoir l'ordre des travaux.

**M. le Président.** – Elle était peut-être prévisible pour vous, mais c'est important aussi que, dans une Conférence des présidents, les présidents puissent s'accorder sur l'ordre du jour et le préparer. Ici, cette demande est arrivée sur base de déclarations du ministre et il est important de pouvoir vérifier tout cela avant de pouvoir fixer un ordre du jour.

Je vous rappelle en plus que le mois de juin va être particulièrement chargé au niveau de nos travaux. Je n'ai aucun problème à rester très tard avec vous, j'y reste toujours jusqu'au bout. Là, c'est un petit peu compliqué d'arriver avec ce point maintenant.

La parole est à M. Mugemangango.

**M. Germain Mugemangango (PTB).** – Je voulais vous rappeler que ce n'est pas prévisible pour moi. Le ministre avait fait une déclaration ; c'était donc prévisible pour tout le monde. C'est un élément.

L'autre élément est que je constate simplement que certaines demandes faites en commission sont acceptées d'emblée et que d'autres demandes font le détour par la Conférence des présidents.

Parfois, la troisième version est qu'il y a une demande en Conférence des présidents que l'on renvoie en commission. Franchement, ce jeu devrait plutôt cesser. Actons cette demande et prenons position. En effet, M. Bastin, au lieu de faire le détour via la Conférence des présidents, n'a qu'à dire s'il est pour ou contre cette audition. En tout cas, pour ma part, mon groupe est pour cette audition.

**M. le Président.** – C'est noté.

La parole est à M. Lefèbvre.

**M. Bruno Lefèbvre (PS).** – Merci à mes collègues de l'opposition. Je suis vraiment étonné de la réaction non seulement de M. Bastin, mais de la vôtre aussi, Monsieur le Président.

Lorsque nous avons évoqué ce point en commission – c'était en mars dernier –, M. le Ministre a d'emblée expliqué que l'on n'allait pas rencontrer REVOLHT tant que le RIE n'était pas déposé, mais qu'une fois le RIE déposé, il n'y avait aucun souci. M. Bastin a surenchéri pour venir au secours de M. le Ministre en disant : « Effectivement, sans RIE, il n'y a aucune raison d'écouter REVOLHT. Nous les recevrons donc dans la foulée ». Je ne sais plus, dans votre groupe, si c'était Mme Cassart-Mailleux ou M. Chintinne. Dans tous les cas, le MR s'est positionné, à l'époque, en disant : « Pas de souci, quand le RIE sera là, nous auditionnerons REVOLHT ». Tout d'un coup, on nous dit : « Ah, mais non, vous auriez dû y songer à la dernière Conférence des présidents. En plus, le mois de juin est compliqué, donc on verra ce qui est possible ».

Allez, arrêtons la blague. Si vous ne voulez pas entendre REVOLHT, dites-le aujourd'hui. Comme cela, tout le monde sera au courant et REVOLHT pourra prendre d'autres dispositions pour se faire entendre. Sinon, on peut très bien décider aujourd'hui d'une proposition d'agenda qui sera soumise à la Conférence des présidents. De la sorte, l'agenda sera fixé dès maintenant, sans attendre une Conférence des présidents qui aura lieu dans quinze jours, avec un retour hypothétique dans un mois, pour ensuite que vous veniez nous dire : « Écoutez, l'agenda est complet ; on ne pourra donc pas les entendre avant le mois de septembre ».

*(Réaction d'un intervenant)*

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

**M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés).** – Indépendamment du fait que la discussion ait lieu maintenant ou qu'elle ait jeudi dans neuf jours – pas dans quinze –, l'agenda est de toute façon compliqué pour le moment par rapport à ces éléments.

Vous arrivez à 9 heures 12 sur cette proposition et, régulièrement – pour ne pas dire systématiquement –, cela passe par la Conférence des présidents. Cela ne veut pas dire que l'on ne peut pas aller en direct, mais cela veut aussi dire que nous passons logiquement par la Conférence des présidents pour inscrire le point, pour ensuite déterminer l'agenda. On ne dit rien d'autre par rapport à cela, sans se prononcer sur le fond.

Je ne sais pas si la tonalité que vous me prêtez au mois de mars est exactement celle-là. Néanmoins, que cette discussion ait lieu en bonne et due forme dans les endroits prévus à cet effet, c'est-à-dire à la Conférence

des présidents, avant d'arriver ici pour la fixation de l'ordre et de la date.

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

**M. Grégory Chintinne (MR).** – Je propose que l'on renvoie cela à la Conférence des présidents et que l'on puisse revenir avec quelque chose le plus rapidement possible.

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

**M. Stéphane Hazée (Ecolo).** – En posant la question, je voulais éviter un petit manège, et, manifestement, le manège se déroule comme nous le craignons. Une demande est sur la table, des engagements ont été pris, et il y a une clarté à faire. Deux types d'arguments ont été avancés.

Tout d'abord, un argument indiquait que nous manquions de temps. Il est clair que la commission, lorsqu'elle se réunit le mardi, elle a un travail important. J'ai bien en tête que les rendez-vous que nous avons dans les semaines qui viennent sont chargés. Néanmoins, cette commission peut, à tout moment, se réunir le jeudi, le vendredi, ou d'autres jours si les agendas l'exigeaient. Là où il y a une volonté, il y a un chemin.

J'en viens ensuite à l'argument relatif à la procédure. Le chemin classique, c'est que la demande est examinée en commission, elle est débattue, et ensuite la Conférence des présidents la valide. C'est le chemin que M. Lefèbvre a essayé d'initier. Dans ce contexte, M. Bastin suggère que le moment de la décision soit ajourné à la Conférence des présidents. Ce que j'ai indiqué, c'est que ce chemin est acceptable dès le moment où la Conférence des présidents ne nous demande pas simplement de statuer, puisque, par hypothèse, la proposition est de lui déférer la décision. En effet, c'est bien la Conférence des présidents qui est souveraine. La pratique veut que la commission débâte de ses travaux. C'est le chemin que M. Lefèbvre esquissait.

Si la majorité préfère que la décision soit ajournée d'ici huit ou neuf jours en Conférence des présidents, alors ce n'est en tout cas pas pour refaire un tour de manège, parce qu'à ce moment-là, ce serait se moquer des gens. La clarté mérite d'être faite dès aujourd'hui.

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

**M. Bruno Lefèbvre (PS).** – Si vous voulez nous amener dans ce petit jeu, on n'aura pas le choix, puisque vous êtes plus nombreux que nous. Toutefois, ne faisons pas perdre plus de temps que nécessaire. On sait que l'agenda va être compliqué. Pouvons-nous, à tout le moins, bloquer une ou deux dates dans l'agenda, pour que vous évitiez de nous dire dans 15 jours que l'agenda ne permet plus d'entendre REVOLHT ?

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

**M. Germain Mugemangango (PTB).** – On nous dit régulièrement, en Conférence des présidents – et je vais le répéter ici –, que c'est la commission qui est maîtresse de ses travaux, qui est libre de ses travaux. Donc, c'est bien ici que l'on peut décider d'entendre ou non REVOLHT, et que l'on peut décider du calendrier. À partir de là, vu ce que la majorité est en train de dire, il y a deux scénarios qui sont possibles.

Soit on va en Conférence des présidents qui, je le rappelle, est à huis clos ; et c'est à huis clos que la majorité va refuser d'entendre REVOLHT ; soit...

*(Réaction d'un intervenant)*

Vous les définissez comme vous voulez, je viens de parler de scénarios possibles. On sera tous comptables, ici. On verra bien ce qui va se passer dans quelques semaines, parce que sinon, vous l'accepteriez maintenant. Soit, l'autre possibilité...

*(Réaction d'un intervenant)*

Laissez-moi faire mes raccourcis tranquillement. L'autre possibilité, c'est qu'en Conférence des présidents, on va renvoyer la prise de décision en commission, et de facto, cela va reporter l'audition à septembre prochain.

Vous êtes soit en train de refuser cette audition, soit en train de gagner du temps. Dans un cas comme dans l'autre, c'est un manque de respect par rapport à toutes les personnes qui sont très actives dans ce dossier et qui voudraient être entendues. Je le répète : rien ne nous empêche de définir une date aujourd'hui, et que les groupes de la majorité se positionnent sur le fait d'entendre REVOLHT ou non.

**M. le Président.** – Personnellement, je n'ai pas reçu de demande du groupe REVOLHT pour être auditionné. Quand vous dites qu'ils demandent à être entendus, en réalité, il s'agit d'une demande du groupe PS. Pour qu'une audition soit de qualité, il faut qu'elle soit bien préparée. Je pense que le PS peut comprendre cela. Arriver de la sorte, à l'organisation des travaux, avec une proposition qui vous dit qu'il ne serait pas opportun ou intéressant d'aller plus loin dans la démarche et d'éventuellement auditionner d'autres personnes, de vérifier si le RIE est effectivement bien complet... Cela demande un tout petit peu de travail qui ne peut pas se faire dans l'improvisation.

La semaine prochaine, nous avons une Conférence des présidents – il ne faudra pas attendre 15 jours. Ce que je vous propose, c'est que d'ici là, les groupes puissent travailler sur ce dossier et s'accorder. Je m'en ferai le garant. C'est la première chose.

Ensuite, par rapport à l'agenda, j'aimerais vous rappeler que nous avons, à l'ordre du jour, un point dédié à une audition qui aura lieu le mardi 2 juin, et que, puisque c'est à huis clos, mais au moins de manière publique, nous avons même élargi la période de consultation de certains documents pour que la Commission puisse travailler dans les meilleures conditions possibles sur la thématique des installations électriques.

Deux semaines plus tard, ce sont les travaux budgétaires. On sait à quel point ils demandent beaucoup de travail et de préparation. Après, on a encore l'occasion – fin juin et en juillet – de travailler sur des auditions. Je propose donc que la Conférence des présidents de la semaine prochaine tranche sur ce point en fonction de toute une série d'autres éléments que j'ai évoqués dans ma prise de parole.

La parole est à M. Lefèbvre.

**M. Bruno Lefèbvre (PS).** – Monsieur le Président, je n'apprécie pas du tout ce jeu de rôle que vous venez de jouer, alors que la demande date du mois de mars. Vous venez d'évoquer deux dates ; je demande donc officiellement que ces deux dates soient réservées pour les auditions de REVOLHT.

**M. le Président.** – La Conférence des présidents tranchera. Je vous remercie.

### *Les installations électriques du Service public de Wallonie – Auditions*

**M. le Président.** – Le point suivant concerne les installations électriques du Service public de Wallonie, à savoir les auditions que nous allons organiser. Nous en avons déjà parlé plusieurs fois en Commission puisque, le 21 avril dernier, nous avons décidé de procéder à l'audition de représentants habilités du SPW MI sur le thème des installations électriques du Service public de Wallonie.

Nous vous proposons de les auditionner le mardi 2 juin à 9 heures. Il s'agit d'auditionner Mme Sarah Gabriel, Directrice de la Direction des transports intelligents au Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures ; M. Dominique Verlaine, Inspecteur général du Département de l'exploitation des infrastructures du SPW MI ; et M. Pol Flamend, Directeur général du SPW MI.

Quelqu'un souhaite-t-il prendre la parole sur ce point, ou tout le monde peut-il approuver la liste des personnes auditionnées, ainsi que l'agenda ?

La parole est à Mme Cassart-Mailleux.

**Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR).** – On commence la commission par cela ? Les auditions commencent à 9 heures ?

**M. le Président.** – Oui. Je note l'accord de la Commission pour l'organisation de ces auditions, et je remercie le secrétariat de la Commission pour le suivi.

*En conclusion, La Commission décide de procéder mardi 2 juin 2026 à l'audition de :*

- *Mme Gabriel, Directrice de la Direction des transports intelligents du Service public de Wallonie Mobilité et infrastructures (SPW MI) ;*
- *M. Verlaine, Inspecteur général du Département de l'exploitation des Infrastructures du SPW MI ;*
- *M. Flamend, Directeur général du SPW MI.*

## AUDITIONS

### La réforme du rôle des agences de développement territorial

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle les auditions sur la réforme du rôle des agences de développement territorial.

Nous avons reçu le rapport et l'étude publiée par la CPDT en décembre 2025, qui était intitulée « Perspectives liées à la politique des infrastructures d'accueil pour les activités économiques ». Nous avons également reçu l'étude d'Idea Consult sur les projections des espaces de production suffisants pour 2050.

Nous allons maintenant pouvoir auditionner MM. Halleux, Lambotte et Maldague, Représentants habilités de la Conférence permanente du développement territorial, ainsi que M. Géronnez et Mme Vialay, respectivement Expert et Consultante immobilier et développement territorial auprès d'Idea Consult sur cette réforme des agences de développement territorial.

Avant de procéder à l'audition, M. le Ministre souhaite prendre la parole.

La parole est à M. Desquesnes.

**M. François Desquesnes,** Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Bonjour à chacune et à chacun. Pour un peu recadrer, ce sont deux études qui ont été commanditées par le Gouvernement wallon, tant vis-à-vis de la CPDT que vis-à-vis d'Idea Consult. L'une, dans le cadre de la convention que nous avons avec la CPDT de façon constante dans le temps et, l'autre, dans le cadre d'un marché public avec l'entreprise Idea Consult.

Ce sont des études qui ont servi de base afin que je puisse présenter au Gouvernement wallon une note d'orientation qui tient notamment compte de toute une série d'éléments antécédents, comme le rapport de la Cour des comptes de 2023 sur la façon dont la Wallonie gérait le soutien et la compétence des parcs d'activité économique.

Les études qui vont vous être présentées aujourd'hui par leurs auteurs ont servi de base à la présentation et la validation au Gouvernement wallon d'une note d'orientation. Celle-ci doit se traduire ensuite par une série d'éléments, dont un futur décret de réforme de l'encadrement des parcs d'activité économique. Pour être clair, les études n'ont pas été validées par le Gouvernement wallon. Elles sont validées par leurs auteurs avec un comité d'accompagnement. Le Gouvernement, par contre, s'est servi du résultat de ces études pour définir les lignes d'orientation des réformes qu'il entend porter en la matière.

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

**Mme Veronica Cremasco (Ecolo).** – Je veux préciser le propos de M. le Ministre et le remercier parce que c'est une demande de notre groupe. Effectivement, quand la note a été présentée au Gouvernement, nous avons demandé à pouvoir bénéficier d'un éclairage sur les études « mères » qui ont alimenté la note au Gouvernement. Cela a été très fortement soutenu par tous les membres de cette Commission et le ministre s'était engagé à le faire.

J'espère qu'il fera la même chose pour REVOLHT dès que la note sera passée au Gouvernement, pour que l'on puisse avoir accès aux données sources. Vous êtes désormais là, les unes et les autres, pour venir nous la présenter ; nous nous en réjouissons.

Je voulais remercier par ce biais les membres de la Commission.

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

**M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés).** – Je veux simplement souligner l'honnêteté intellectuelle du propos que nous venons d'entendre.

### Désignation d'un rapporteur

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

La parole est à M. Bastin.

**M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés).** – Je propose M. Di Antonio comme rapporteur.

**M. le Président.** – La parole est à Mme Hanus.

**Mme Mélissa Hanus** (PS). – Je propose M. Crampont comme rapporteur.

**M. le Président.** – À l'unanimité des membres, MM. Crampont et Di Antonio sont désignés en qualité de rapporteurs.

***Audition de MM. Halleux, Lambotte et Maldague, Représentants habilités de la Conférence permanente du développement territorial (CPDT)***

**M. le Président.** – La parole est à M. Halleux.

**M. Jean-Marie Halleux**, Représentant habilité de la Conférence permanente du développement territorial (CPDT). – Bonjour à toutes et à tous, je vous remercie encore pour l'invitation. Je vais effectivement vous présenter le travail qui a été réalisé dans le cadre de la CPDT et qui a donc permis à M. le Ministre de vous proposer la note en question.

Je vais d'abord faire rapidement une mise en contexte. Il y a deux objectifs, deux ambitions que l'on peut, en tout cas de loin, percevoir comme un peu contradictoires.

Il y a, d'une part, l'ambition du redéploiement économique de la Wallonie avec la réindustrialisation. Là, on s'appuie sur la DPR, qui prévoit 1 500 hectares pour favoriser la réindustrialisation et la création d'emplois industriels. Voilà un premier objectif.

Parallèlement, il y a le deuxième objectif de la limitation de l'artificialisation. Là, on s'appuie sur le SDT. À l'horizon 2030, 30 % des nouveaux terrains à vocation économique seront aménagés sur des terrains déjà artificialisés. Le zéro artificialisation nette, c'est le fait de porter cette proportion à 100 % à l'horizon 2050 pour toute une série de justificatifs – j'imagine bien connus.

Vu ce caractère quand même contradictoire entre ces deux objectifs, il y avait clairement la nécessité de reconfigurer la stratégie régionale en matière d'infrastructures d'accueil pour les activités économiques, en particulier les parcs d'activité. C'est donc dans ce cadre là que nous avons été sollicités dans le cadre de la CPDT.

Faire de la recherche, c'est d'abord poser des questions et puis répondre à une série de questions. Pour éclairer la décision, on a donc cherché à répondre à six grands questionnements que vous voyez ici. Je n'aurai évidemment pas le temps de tout détailler. La première question était relative à la politique actuelle et visait à faire le point pour avoir un accord sur la situation actuelle, c'est-à-dire un état des lieux le plus objectif possible.

La deuxième question porte sur les scénarios macroéconomiques en matière de réindustrialisation. De nouveau, le constat est que, s'il y a de la réindustrialisation, il y a donc de nouvelles implantations industrielles et un besoin de terrains. Il s'agit de quantifier ce que cela peut représenter sur un plan économique et en termes de consommation foncière.

Quelle trajectoire pour la fin de l'artificialisation pour la stratégie régionale ? De nouveau, les deux caps fixés sont 2030 et 2050, mais il reste à réfléchir sur la manière d'atteindre notamment cet objectif de 2050. Est-ce linéaire ou pas nécessairement linéaire ? On a aussi réfléchi.

Je n'aurai pas le temps de trop détailler le point 4, mais mon collègue Hubert Maldague a beaucoup travaillé là-dessus. Il pourra éventuellement répondre à vos questions à ce sujet. L'idée est d'articuler cette stratégie en matière d'activité économique, d'infrastructures avec une stratégie plus générale en matière de développement économique. On doit éviter de développer les mêmes types d'infrastructures partout sur le territoire régional, lequel est assez hétérogène en termes de ressources territoriales vis-à-vis du développement économique.

La cinquième question est : quels acteurs pour la stratégie régionale ? On est pile dans le sujet, si j'ai bien compris, de l'audition, notamment la réflexion sur le rôle des acteurs privés par rapport aux acteurs plus historiques, en particulier les intercommunales ou les agences de développement territorial. Pour suivre une stratégie, il nous faut de l'information. Dans les points que l'on a cherché à clarifier, il y avait cette question du système d'information. De quel système d'information avons-nous besoin pour piloter cette stratégie ?

Ce sont les six questionnements auxquels on a cherché à répondre. Les livrables, il y a d'abord un rapport de synthèse qui fait, de mémoire, 22 pages. Il y a 10 annexes techniques. C'est beaucoup plus lourd, je crois que cela fait 700 pages. Puis, on a 19 propositions qui ont en particulier été concertées avec les acteurs et, singulièrement, avec les agences de développement territorial. On ne va pas toutes les détailler, mais vous les avez notamment comme base de réflexion.

Sur la question des scénarios macroéconomiques, c'est de la prospective. C'était loin d'être évident. On est parti de deux constats assez parlants. La bonne nouvelle, c'est que l'on ne peut pas vraiment parler, sur les 20 dernières années, de désindustrialisation de la Wallonie globalement, en particulier quand on regarde la part de la valeur ajoutée industrielle dans la valeur ajoutée globale produite en Wallonie. Il y a des fluctuations annuelles, mais globalement, sur les 20 dernières années, on tourne toujours aux alentours des 12-13 %.

Cela dit, quand on regarde les choses de manière un petit peu plus précise, derrière cette stabilité, il y a de très fortes fluctuations. Le plus spectaculaire, c'est par exemple ce qui se passe au niveau de l'industrie pharmaceutique. Dans ce 12-13 %, l'industrie pharmaceutique représentait 15 % en 2003 et représente 39 % en 2023. On voit qu'il y a de fortes mutations sur le plan économique, y compris dans le secteur industriel.

Sur les scénarios, on a travaillé avec la méthode des *focus groups*. On a sollicité une série d'experts, des représentants également des ministres. On a proposé différents scénarios. Je vais en mettre deux en évidence. Le scénario qui paraissait comme étant le plus probable – on l'a appelé le scénario stabilisation – serait une part toujours de 12-13 % en termes de valeur ajoutée industrielle par rapport à la valeur ajoutée globale. Et puis un scénario volontariste est repris dans la note.

C'est ce qui était recommandé au Gouvernement. On l'a titré Flandre, parce que la Flandre se caractérise par à peu près 15 % de valeur ajoutée industrielle dans sa valeur ajoutée. L'idée était d'avoir cela comme objectif. Combien cela représente-t-il en termes d'artificialisation ? C'est en particulier notre sujet. Pour fixer les ordres de grandeur, actuellement, on est plus ou moins à une artificialisation de 115 hectares sur une base annuelle.

Avec ce passage d'à peu près 12 à 15 % en termes de valeur ajoutée – c'est de la prospective –, on arrive à un chiffre précis via les calculs, mais en réalité, il faut le considérer comme une fourchette que l'on pense être relativement large. Le calcul arrive à 1 343, mais on peut globalement estimer des besoins supplémentaires entre 1 000 et 2 000 hectares, à comparer à ce rythme annuel qui est d'à peu près 115 hectares.

Quelle trajectoire de fin d'artificialisation ? Là, de nouveau, pour rappel, l'objectif est d'arriver à ce zéro artificialisation nette à l'horizon 2050. Dans la situation actuelle, on est donc plus ou moins à une artificialisation nette annuelle d'à peu près 115 hectares. Cela fixe les ordres de grandeur. Comme on vient de le dire, à peu près 1 000 à 2 000 hectares par rapport à ce scénario « réindustrialisation Flandres ». Ce sont globalement les ordres de grandeur.

Concernant les résultats de cette partie de la recherche, d'abord un premier résultat qui est quand même plutôt une bonne nouvelle par rapport à l'objectif de l'optimisation spatiale et donc du zéro artificialisation nette, c'est qu'il y a une progressive réduction de l'artificialisation pour les activités économiques. C'est en cela finalement que le zéro artificialisation nette apparaît comme quelque chose de finalement réaliste. Pourquoi ? On a créé des parcs d'activités économiques, en gros, depuis les années 60, on a multiplié les bâtiments. Ces bâtiments représentent une offre de plus en plus importante pour répondre aux

besoins des entreprises. De ce point de vue, il est cohérent d'aller vers le zéro artificialisation nette et il faudra quand même bien – à quelle époque, on verra – cesser de perpétuellement artificialiser.

Deuxième résultat, c'est que si l'on regarde la période 2012-2024, on a essayé de distinguer ce qui était artificialisé sur des terres vierges et puis, d'autre part, ce qui est artificialisé sur des terrains précédemment artificialisés. On arrive quand même déjà au seuil des 28 %, avec en particulier les situations de friche. L'objectif de 30 %, qui est mis en avant pour 2030, apparaît finalement assez raisonnable.

Comment mobiliser des terrains en évitant d'artificialiser ? Là, il y a globalement trois possibilités. La première possibilité, c'est de densifier les parcs d'activités préexistants. La deuxième possibilité est celle qui est peut-être la plus mise en exergue, mais qui n'est pas quantitativement la plus importante, c'est évidemment les friches. Puisque l'on parle d'artificialisation nette, la troisième possibilité c'est de désartificialiser, ce qui offre un nouveau potentiel pour artificialiser d'autres terrains. On a donc ces trois possibilités et l'on s'est efforcé d'objectiver les choses à l'échelle de différents sous-territoires au niveau de la Wallonie.

Ce qui ressort – personnellement, je ne m'attendais pas nécessairement à des chiffres de ce type –, c'est qu'en fait, le potentiel le plus important, ce ne sont pas les friches ; c'est la densification des parcs d'activités économiques préexistants qui occupent des superficies importantes avec beaucoup de terrains qui ne sont pas nécessairement valorisés de la meilleure manière. Le potentiel – on parle bien de potentiel – se monte jusqu'à 3 500 hectares. De nouveau, à comparer aux 115 hectares de consommation annuelle. Il y a donc un potentiel important.

Puis, un autre résultat aussi important qui clairement a été intégré dans la note, c'est que la Wallonie, de ce point de vue y compris, est hétérogène. Il y a des diversités par rapport à ces potentiels bruts. On sait que les territoires sont variés par rapport notamment aux friches. Or, ce que l'on a pu de nouveau aussi observer, c'est qu'ils sont variés en termes de potentiel au sein des parcs d'activités économiques. On sait qu'il y a moins de friches, par exemple, dans le Brabant wallon, mais on voit aussi que, dans les parcs d'activités du Brabant wallon, pour diverses raisons, il y a aussi moins de potentiel par rapport à ce qui se passe dans d'autres parties du territoire régional. Tout cela en particulier justifie le fait d'établir une comptabilité quelque part à l'échelle de la Wallonie et non pas, par exemple, à l'échelle des sous-bassins qui seraient utiles pour mesurer les phénomènes. Globalement, il faut toutefois appréhender les choses à l'échelle de la Wallonie. Travailler à l'échelle de la Wallonie et sans doute encore porter plus d'efforts par rapport à l'activation des terrains au sein des parcs d'activités économiques.

C'était globalement nos deux principales conclusions par rapport à ce questionnement.

On a réalisé une série de comparaisons internationales, de benchmarks. L'image ici me paraît quand même assez, assez pédagogique. On est dans le nord de la France, vous voyez les zones industrielles Artois-Flandres – entre Lille et Lens –, un parc d'activités important, vous voyez 6 000 emplois et un cas d'école.

On a une parcelle de cinq hectares avec un bâtiment logistique. L'entreprise cesse ses activités. Ce qui se serait passé spontanément, comme la valorisation foncière n'est pas au cœur de l'intérêt de l'entreprise, celle-ci aurait simplement vendu les cinq hectares. Ce qui s'est passé ici, c'est que le gestionnaire du parc a pu procéder à l'acquisition par la préemption et a subdivisé la parcelle. Cela a permis de créer une nouvelle parcelle de deux hectares. Voilà le genre de chose vers laquelle il faudrait aller pour valoriser le potentiel au sein des parcs d'activité économique, avec une hétérogénéité. Ces potentiels ne sont pas identiques partout en Wallonie. L'échelle des bassins d'optimisation spatiale est très bien pour la quantification, et cetera, mais l'idée est de travailler à l'échelle régionale.

Un autre questionnement est de savoir quels acteurs pour la stratégie régionale. Il y a trois types d'opérations, je crois que cela permet de clarifier le débat, avec des acteurs qui ne sont pas nécessairement les mêmes pour ces trois types d'opérations. Pour le premier type d'opération, on peut parler de protoaménagement, la terminologie n'est pas tellement utilisée en Wallonie, elle l'est un peu plus en France. Cela renvoie notamment aux friches. Il s'agit de préparer les terrains par de la démolition, de la dépollution, et cetera. Une fois les terrains assainis, vous avez de la promotion foncière, qu'elle se passe sur ces terrains assainis ou sur des terrains vierges jamais artificialisés. Pour la promotion foncière, on viabilise, on crée les infrastructures, et cetera. Les parcelles sont prêtes à être construites. Elles le sont via le troisième type d'opération, la promotion immobilière.

L'idée est qu'il est sans doute utile de distinguer ces trois types d'opérations. Une des questions auxquelles on s'est intéressé, c'est le rôle pour le marché et pour les acteurs privés. Cela recoupe à nouveau le sujet de l'audition du jour. Quel rôle pour le marché par rapport au rôle des acteurs « classiques », en particulier les agences de développement territorial ? Ce que l'on a pu observer se passe au niveau des parcs d'affaires, des *business parks*, qui se sont multipliés en Wallonie sur les 10 ou 15 dernières années. Il y a manifestement quelque chose qui se passe et c'est intéressant par rapport à l'artificialisation.

C'est intéressant en termes de développement économique, mais cela l'est aussi par rapport à la limitation de l'artificialisation, parce que l'on voit que

ces développements sont assez parcimonieux en utilisation du sol, avec des bâtiments mitoyens souvent standardisés. J'ai pris l'exemple du Business Park Aero à Charleroi, je ne sais pas dans quelle mesure vous avez l'habitude de vous balader dans les parcs d'activité économique, mais en général, on a des bâtiments qui sont beaucoup plus consommateurs de ressources. Ils sont liés à des services, mais aussi à de la petite entreprise industrielle. On est aussi dans le contexte de la réindustrialisation avec le secteur alimentaire, celui de la construction ou l'automobile.

On a interrogé des promoteurs qui sont à l'origine de ces opérations. Ils expliquent que ce qui les intéresse d'abord, c'est la promotion immobilière. Leur rentabilité arrive de la promotion immobilière et non pas de la promotion foncière. Ils acceptent de faire de la promotion foncière, mais sur des surfaces limitées de un à 10 hectares. On voit bien la complémentarité avec les agences de développement territorial. Ils ont des craintes par rapport aux révisions de plans de secteur. Il ne faut pas espérer les voir lancer d'opération s'il y a ces risques liés aux révisions de plans de secteur.

On voit que c'est lié de nouveau à la structure économique du territoire et que la demande vient des PME. La manière d'évaluer le marché de la part des promoteurs, c'est de regarder, dans un rayon de 10 minutes de voiture, ce qu'il y a comme PME susceptibles de s'implanter dans le développement en question. Globalement, il y a un dégradé nord-sud avec plus d'activités dans le nord de la Wallonie. L'intervention de ces promoteurs est plus importante dans cette partie plus active du territoire régional. À ce sujet, la sous-question porte sur les rôles qu'endossent les agences de développement territorial.

Au niveau du protoaménagement, il y a des choses bien connues qui existent, éventuellement en partenariat public-privé. Les ADT s'occupent également des révisions de plan de secteur, qui manifestement font peur aux promoteurs privés. Elles s'occupent de la promotion foncière à large échelle, puisqu'on n'a pas, en tout cas dans la situation actuelle, trouvé d'acteurs qui se spécialiseraient dans ce type de montage ; en particulier par rapport à un scénario de réindustrialisation lié à de grandes implantations industrielles. On peut penser qu'il y a, à cet égard, toujours un rôle important pour les ADT. Avec cette perspective 2050, on pourrait penser qu'il faille progressivement réduire les taux de subventions pour la viabilisation des parcs d'activité, en particulier sur terre vierge. S'il y a moins de subventions, cela veut dire qu'il peut y avoir un impact sur les prix. À ce sujet, on a pu montrer dans d'autres recherches de la CPDT – il y a 20 ou 25 ans – que disposer de prix relativement limités n'est pas nécessairement un atout fondamental en termes d'attractivité territoriale. Ce n'est pas cela qui, véritablement, fait le développement en termes de valeur ajoutée pour les entreprises. On peut donc penser que hausser un peu les prix avec des subventions moins

élevées ne serait pas nécessairement problématique par rapport à l'activité économique.

Je l'ai dit, on est dans une logique de recyclage grâce aux bâtiments de seconde main. Là aussi, on peut penser qu'il y a un rôle – c'est le genre de choses que l'on dit depuis quand même assez longtemps – pour les intercommunales à jouer quant aux marchés de seconde main, notamment avec le fait de disposer d'une meilleure information sur les bâtiments susceptibles de convenir aux entreprises – ne pas nécessairement, automatiquement ou trop facilement les orienter vers le terrain vierge, mais avoir une idée plus précise du stock bâti qui peut les intéresser.

Une autre grande problématique, c'est ce que l'on appelle parfois le *revamping*, donc, en d'autres termes, la rénovation des parcs d'activité économique. De nouveau, on crée des parcs d'activité économique depuis maintenant 60, presque 70 ans. Avec cet intérêt pour les parcs, on prend quand même de temps en temps la peine de s'y balader, et l'on voit la dégradation dans beaucoup d'endroits. C'est une problématique à laquelle il faudra, d'une manière ou d'une autre, s'attacher, ne serait-ce que pour l'attractivité des territoires. C'est à mettre en lien avec la densification. On peut profiter de la densification pour trouver des moyens à affecter à ces rénovations.

J'en viens à la dernière question : quel système d'information pour la stratégie régionale ? L'idée, c'est qu'une stratégie doit être en lien avec une information la plus robuste possible. On a réalisé une série de comparaisons. On est allé dans le Limbourg néerlandais, en Flandre, en Suisse et en France. Dans pas mal de régions, on voit des systèmes relativement sophistiqués en termes de données et d'informations sur l'immobilier industriel et sur l'immobilier d'entreprise.

Comme c'est illustré ici avec une image reprise de l'exemple de la Flandre, on a besoin de plus de données, en particulier sur les entreprises implantées dans les parcs d'activité économique. On voit que ce n'est pas nécessairement si facile que cela à obtenir comme information. Il y a également les données sur l'état d'avancement des projets, car cela prend énormément de temps de développer un nouveau projet de parc. Au sujet de l'offre immobilière de seconde main, il y a clairement des efforts à faire.

Tout cela est à coupler avec l'objectif de zéro artificialisation nette. Comment mesurer la réduction de l'artificialisation ? Ce suivi de données ne se limite pas aux terrains à vocation économique ou industrielle. Il doit de toute manière être effectué pour les autres types de développement, en particulier le logement.

Il me reste à vous remercier pour votre attention.

**M. le Président.** – Merci beaucoup, Monsieur Halleux, et merci pour le timing qui a été magnifiquement bien respecté.

**Audition de M. Géronnez et Mme Vialay, Expert et Consultante Immobilier & Développement territorial auprès d'Idea Consult.**

**M. le Président.** – La parole est à M. Géronnez.

**M. Loïc Géronnez,** Expert Immobilier & Développement territorial auprès d'Idea Consult. – Bonjour à tous. Jean-Marie a présenté toute une série d'éléments qui sont construits sur une longue période d'observation et d'investigation sur le sujet. Nous avons reçu une demande d'étude afin de nous appuyer sur tous ces éléments qui ont été construits au fil du temps et en tirer une mise en pratique dans le moyen terme sur une série de recommandations politiques. On s'est donc attelé à faire cela. On a décidé de repartir, jusqu'à un certain point, de questions qui sont assez fondamentales : jusqu'à quel point arrive-t-on à déterminer quelle est la place que l'on doit y donner, comment doit-on l'organiser pour accueillir la croissance économique qui est susceptible d'arriver à l'horizon 2050 ? C'est une question assez complexe parce qu'elle demande de corréliser des formes économiques à des formes spatiales. Comme Jean-Marie vient de le décrire, une fois que l'on dit les « formes spatiales », on n'a pas encore dit grand-chose : où se situent-elles ? Près d'un terrain mouillé ou pas ? Est-ce plus ou moins loin des autoroutes ? Cela, c'est un enjeu de situation.

Ensuite, il y a des enjeux de formes concrètes : bâtir une grande partie de la parcelle, ou pas ? Au final, il existe énormément de formes spatiales possibles pour toute une série de secteurs économiques. Le lien entre la croissance et l'espace qui est supposé l'accueillir est une question qui reste relativement difficile à résoudre et que l'on a essayé de s'employer à faire. C'était le premier élément : comment peut-on dimensionner la demande ? On s'est ensuite logiquement dit : on a cette demande attendue, on va avoir une offre qui en découle. On a essayé de comparer les deux. Cela a donc été le premier point de notre approche que je vais vous présenter.

Je passe les éléments d'analyse contextuelle que vous connaissez. Il y a des éléments de macro-tendances :

- la réindustrialisation – on en a parlé ;
- des moyens publics qui doivent être gérés avec plus d'efficacité ;
- des sols et une nature à préserver. Quelque part, on hérite de cette situation qui nous dépasse.

Ensuite, il y a la DPR que vous connaissez certainement aussi bien que moi. Ajoutons que la Cour des comptes souligne une série d'éléments qui manquent, notamment cet enjeu d'appréciation de la quantité d'espace nécessaire pour accueillir la croissance.

On a donc voulu investiguer cette question du besoin. Il y a un *slide* un peu compliqué, c'est normal. J'ai voulu le faire tenir en une *slide* pour pouvoir vous raconter cela. Si on rentre dans le détail, cela risque d'être assez long. Au départ, il y a toute une série de codes NACE dans lesquels on encode toutes les activités économiques : l'industrie, le commerce de voitures. On a fait une première investigation pour essayer d'identifier quelle était la forme spatiale qui était associée à ces codes NACE et en faire des groupements qui soient cohérents. On voit, par exemple, que le commerce de gros en matière automobile a une forme d'occupation du sol qui est similaire au commerce de gros en matière de bâtiments. Ce sont toute une série d'exemples. On a regroupé ces codes NACE pour en faire 38 catégories. On les a ensuite observés du point de vue du territoire, on a regardé où l'ensemble des entreprises se situaient sur le territoire. Quand des endroits rassemblaient jusqu'à, par exemple, 30 % des codes NACE qui étaient affectés à l'agriculture. On a déterminé que c'était un type « agriculture ».

Quand on a vu que 70 % – ou en l'occurrence 67 %, on a des optimisations de régression linéaire pour s'assurer qu'on ait les meilleures corrélations et les meilleures explications statistiques possibles –, quand on a vu que 67 % de codes NACE sont affectés à l'industrie, on a déterminé que c'étaient des îlots qui avaient un caractère industriel. Puis on a fait toute une série de variations, du mix avec de l'industrie, du commerce, de l'HORECA, de la culture et du sport, des services et des services en commerces. Une fois que l'on a cela, on a des regroupements cohérents sur un plan spatial, on les reprojette sur le territoire, on voit où sont les entreprises et l'on voit comment elles peuvent s'assimiler davantage à du territoire qui supporte de l'activité économique, de l'agriculture ou du territoire qui supporte de l'activité économique, industrielle, et cetera. On a regardé comment ces parcelles étaient configurées. Étaient-elles les unes à côté des autres, contiguës ? Sont-elles fortement ou faiblement bâties ? Quelle est l'emprise au sol sur l'ensemble de la parcelle du bâtiment, des parkings, et cetera, et puis y a-t-il de la mixité sur cet îlot avec au moins un logement ? Y a-t-il une mixité de logements et d'industrie ? Quand on a fait ces trois étapes, finalement, on obtient 32 formes de territoire qui caractérisent l'économie.

On a donc de l'agriculture qui est sur des parcelles qui sont contiguës, avec une emprise au sol de bâtiment qui est faible. Cela nous donne donc un type, et cetera. On peut faire autant de croisements qu'il y a ces 32 types. Cela nous donne une description du territoire que vous voyez ici.

Par rapport à cela, on sait aujourd'hui que la meilleure manière d'apprécier ce lien entre la forme spatiale demandée et le développement économique, en fait, c'est le nombre de travailleurs et l'on sait que l'on a de bons outils de projection du nombre de travailleurs

en Belgique, qui sont les études produites par la Banque nationale. On a repris ces études et on les a projetées dans nos 32 types en disant que les types « industries avec continuité de parcelles », c'est probablement plutôt du parc d'activités économiques, industries séparées, c'est plutôt du parc d'activités économiques, industrie discontinue avec logement, là, sans doute qu'on est plutôt dans de l'industrie, en milieu urbain, et cetera. On a redéfini cet ensemble et l'on a projeté nos croissances sur le territoire.

À partir de là, on est capables de dire la masse d'espace qui est nécessaire pour accueillir 100 % de la croissance économique wallonne attendue à l'horizon de plus de cinq ans.

On est capable de dire, de cette masse, si on la distribue de la façon la plus crédible entre les différentes formes spatiales qu'on a, quelle est la part susceptible d'arriver dans les parcs d'activités économiques.

C'est l'exercice que l'on a fait et l'on arrive à une masse totale pour accueillir l'activité économique, 100 % de l'activité économique, donc *retail*, commerce, agriculture, industrie, et cetera. On a une masse totale qui est de l'ordre de 1 000 hectares bruts. On sait que les 100 % de la croissance attendue dans les cinq ans devraient occuper plus ou moins 1 000 hectares bruts. On sait que si l'on rapporte – et l'on ne considère que les types de tissus qui accueilleront des activités susceptibles d'arriver dans les parcs d'activité économique – on arrive à 405 hectares bruts. Sur les cinq ans qui viennent. Pour faire très simple, à l'horizon 2035, on est à deux fois cela, mais là, on est vraiment sur des hypothèses très basiques. Mais en tous les cas, l'hypothèse +5 ans, elle est ferme, elle est crédible. Là, on est donc à plus 405 hectares sur les cinq années qui viennent.

#### *(Réaction d'un intervenant)*

C'est à l'échelle de la Région. On a fait une projection à l'échelle de chaque sous-zone, qui sont les unités de regard et de rapportage du territoire depuis une quinzaine d'années. Je me retourne vers la CPDT qui a construit cela historiquement, et donc on a regardé la forme, donc la quantité de chacun des types dans chacun des sous-bassins et l'on a dit que si l'on projette à l'identique ces 408 hectares et que l'on regarde la quantité de chacun des types par sous-bassin, chaque sous-bassin devrait accueillir vraisemblablement telle quantité d'activité économique devant atterrir dans des parcs d'activités économiques.

Il faut bien se dire que, comme il y a une croissance probablement assez forte à l'échelle de la Belgique, la Banque nationale fait un découpage par Région, qui nous donne, de nouveau, une certaine qualité. Plus on descend dans le découpage, moins on est totalement fin. Le nombre de 400 hectares bruts est très fiable à l'échelle de la Wallonie. Il est fiable à l'échelle des

périmètres d'intercommunales ou des provinces. Il est légèrement moins fiable à l'échelle des sous-bassins, mais nous avons voulu le maintenir parce que c'est quand même là que nous pouvons voir des espaces de tension entre une disponibilité et un afflux attendu des espaces de production.

Je vois que vous lancez déjà les questions. Moi, je veux bien.

*(Réactions dans l'assemblée)*

Je continue sur ma lancée. Nous pourrions y revenir parce que c'est important. Effectivement, on est en deçà des besoins qui ont usuellement été anticipés. On n'est pas tellement en deçà, si je reprends ce que je viens d'entendre du côté de Jean-Marie : 115 hectares par an. Vous regardez, on est à 400 sur cinq ans, ça fait grosso modo 90 hectares par an. Ce ne sont pas non plus des quantités de sous-estimation si élevées par rapport à l'écoulement historique, mais à vue de nez, il y a quand même une réduction de 15 %. C'est significatif. Définir davantage les besoins futurs nous permet d'être un peu plus rigoureux dans l'usage du territoire. C'est pour cela que nous essayons d'être le plus rigoureux possible. Il y a toute une série d'éléments sur cette appréciation des 405 hectares qui nous ont amenés à plutôt les voir à la hausse qu'à la baisse. Nous pourrions y revenir, mais nous avons pris l'hypothèse d'un développement industriel constant, alors qu'aujourd'hui nous constatons un développement industriel qui est plutôt en baisse, malgré toute une série de volonté, et cetera. C'est un des éléments. On a repris un rapport brut-net qui est relativement en faveur de la demande d'espace, puisqu'on a un rapport brut-net qui est de l'ordre de 60 %-40 %. C'est observé sur de grands développements. C'est un peu moins vrai à la parcelle, c'est-à-dire que l'on a quand même plus que 60 % qui sont effectivement utilisés à la parcelle. Si on optimise l'espace, on est sans doute sur un rapport brut-net qui est plutôt de 25 %-75 %. Tout cela pour vous dire que, dans cette appréciation – c'est décrit dans le document –, on est plutôt sur une appréciation maximaliste que minimaliste. Voilà du côté de la demande. Du coup, on a une sous-segmentation de la demande. Plus on va à une fine échelle territoriale, plus la qualité de l'estimation est fragile, puisque ce n'est pas à l'échelle à laquelle on collecte les données au départ.

Ce besoin de 400 hectares est à rapporter à ce que l'on a déjà. Qu'a-t-on en portefeuille aujourd'hui ? Beaucoup d'éléments ont évolué par rapport à tout cela, puisqu'il y a une série de réglementations qui amènent un *reporting* nécessaire du côté des intercommunales. Il a néanmoins fallu faire un travail de collecte important pour arriver à obtenir les stocks. Là, par contre, la sous-division territoriale est rigoureusement correcte, puisque c'est un rapportage de l'ensemble des intercommunales qui nous permet de définir, à l'échelle de chacun des sous-bassins, quel est le stock disponible aujourd'hui. Il

s'agit bien de stocks complètement disponibles – infrastructures, routes, et cetera.

Il y a peut-être une question en termes de fourniture d'énergie, mais c'est un autre point que notre étude n'a pas tellement approfondi, s'agissant d'autres travaux en parallèle. Nous avons ici 1 150 hectares de terrain qui sont disponibles et qui sont distribués diversement sur les territoires.

Nous avons refait un petit exercice d'intégration des données de la CPDT par rapport aux friches mobilisables. On nous a dit : vous envisagez de prendre des terrains, c'est très bien, mais il y a toute une série de friches – remobilisez-les. C'est vrai, nous les avons prises et nous avons regardé ce qu'il en était. Nous avons constaté, en faisant des sélections dans l'ensemble des friches, qu'il y avait grosso modo 373 hectares de friches privées et 72 hectares de friches publiques qui étaient mobilisables.

Si l'on considérait les filtres ci-dessous, ils sont au minimum de cinq hectares de taille – ils font, au minimum, six terrains de foot – ; ils sont à maximum 15 minutes d'une voie routière, du rail ou de l'eau ; ils sont en dehors des périmètres de reconnaissance économique, sous peine de quoi ils sont déjà identifiés par le travail des ADT ou de la Région ; leur surface est contrainte, appréciée comme nulle ou faible à partir d'un *screening* d'experts qui a été fait par la CPDT. Je ne m'étends pas parce que M. Halleux en a parlé.

Par rapport à tout le travail de recherche du potentiel foncier, on a ajouté une série de filtres un peu plus durs qu'ils avaient en partie anticipée. Elle nous permet d'avoir une sélection et de voir l'écart entre cette offre de 1 150 hectares et ce besoin de 400 hectares attendus. À l'échelle de la Région, on a cependant encore un souci. Si l'on considère que 100 % du besoin doit être accueilli sur le territoire des sous-zones, on voit que l'on a grosso modo 250 hectares nécessaires pour résoudre la tension. Il y a en effet des espaces où il y a beaucoup de disponibles et une faible croissance attendue ; il y a aussi des espaces où il y a une forte croissance attendue et une faible disponibilité.

On est donc devant le fameux paradoxe wallon qui nous revient en permanence avec toute une série d'acteurs qui disent : « On n'a pas de terrain disponible clé sur porte en Wallonie », avec toute une série de questions soulevées par l'élément. D'autres disent : « On a mis 150 hectares, qu'est-ce que c'est que cette histoire ? ». On a ces deux éléments d'appréciation coexistants qui sont également vrais. Par contre, il faut, à ce stade, optimiser le fonctionnement. C'est tout le fond de notre document qui consiste à préciser les quantités et les lieux – on vient d'en parler –, ce qui doit aboutir à une stratégie territoriale régionale. On a un enjeu d'organisation, donc on a une stratégie de gouvernance, organisationnelle. Puis, on a un enjeu d'anticipation : comment peut-on essayer de monitorer

au plus près la consommation et le besoin sur les années qui viennent ?

J'ai déjà pris beaucoup de mon temps, donc je vais essayer d'aller un peu plus vite. En gros, on a hiérarchisé cela dans une approche et dans le document qui nous permet de dire, à chacune des étapes, ce que nous pensons nécessaire à accomplir comme pas pour arriver à ce que, en 2050, la Région wallonne soit organisée efficacement, qu'elle soit dotée de surfaces suffisantes – pas excédentaires – et délimitées – pas partout, mais à des endroits précis – pour soutenir à la fois son déploiement économique de 400 hectares, mais également la préservation de ses sols et de ses paysages qui par ailleurs génèrent également une série de recettes, directes ou indirectes.

Par rapport à cela, on doit fournir des opportunités fluides pour l'ensemble des types identifiés dans le SDT, un peu évidents : start-up et petites entreprises dynamiques, tissu PME et TPE qui sont les 95 % de l'économie, mais aussi grandes entreprises à caractère stratégique qui doivent, à un moment, disposer de plus grandes surfaces d'un seul tenant et être plus ou moins sur terrain mouillé, et cetera. Il y a toute une série de caractéristiques de la demande qui peuvent être ajoutées. C'est bien cela les enjeux : il faut suffisamment, aux bons endroits et avec une fluidité de parcours pour l'ensemble de ces profils.

On ne peut pas tout faire d'ici demain. On a donc essayé de séquencer cela et c'est déjà ambitieux par rapport à 2030. On a un horizon en 2050 avec des surfaces suffisantes, bien situées, avec une fluidité de parcours. Par rapport à cela, il faut faire des pas et les mesurer dans l'espace et dans le temps. On propose d'avoir des objectifs intermédiaires. Il faut donc d'abord dimensionner le nécessaire, le suffisant et le bon endroit. Je ne vais pas m'étendre sur les différents profils d'entreprises.

On précise un élément : pour cibler ces fameuses entreprises qui ont besoin de terrain d'un seul tenant, avec une certaine rapidité de mise à disposition et qui ont un caractère stratégique – c'est dans la définition proposée à la fois dans notre document et dans la note au Gouvernement –, il y a un enjeu de construire une réserve qui ne soit pas nécessairement une masse disponible à la vente directe, et qu'elle soit régionale. Il faut décaler le rythme d'écoulement et le rythme de mise à disposition du rythme classique de la vente et de cession de terrains opérés par les ADT, qui est relativement plus adéquats aux TPE ou PME.

On a également un enjeu de préservation des sols. À cet égard, on a décliné les enjeux d'artificialisation du sol. Ensuite, on a un tableau de bord qui reprend des cibles que l'on pourrait donner à l'échelle de chacun des territoires pour les terrains qui sont susceptibles d'accueillir les TPE et PME – avec un management un peu classique, soit d'opérateurs privés, soit des ADT –

et pour les terrains qui sont nécessaires à l'activité régionale. Le tableau de bord, tel qu'il est repris dans les documents et que vous le voyez, décline ces différentes surfaces.

À l'époque, je tiens à préciser que l'on n'avait pas encore les résultats de l'étude CPDT par rapport à la capacité d'accueil des parcs déjà existants. Tout le travail de redensification, on l'a identifié, on a estimé qu'il était nécessaire, mais on ne l'a pas complètement intégré dans les projections. Il y aura aussi, sans doute, un travail d'intégration en partie réalisé par la note du Gouvernement – c'est bien la capacité d'intégration des différentes études qui a pu jouer à cet égard. On a, en gros, des manières d'intervenir sur le territoire sont adossées à chacune des surfaces à développer dans le futur.

On a une manière d'intervenir dans l'existant qui consiste, de manière générale, à intensifier l'usage – un peu comme M. Halleux l'a démontré par le remembrement foncier dans son exemple. La fragilité actuelle relevée dans cette intensification, c'est la capacité pour les acteurs publics ou les intercommunales d'exproprier ou en tous cas de se ressaisir de terrains qui seraient sous-utilisés. Il faut pouvoir agir à ce niveau. On propose, en discussion avec les juristes – c'est nous et le bureau Elegis et CMS Debacker qui avons mené ce travail –, d'établir un guide régional d'urbanisme à l'échelle des zones – zones industrielles, zones industrielles mixtes – qui permette d'imposer des critères à remplir dans l'aménagement des zones, sans lesquels il y aurait une faculté d'expropriation ou de périmètre de préemption, et cetera. L'enjeu est de doter les opérateurs d'une capacité d'intervention sur le territoire. C'est nécessaire, parce qu'ils ont hérité de parcs vendus depuis 65 ans, parfois à des acteurs privés ou des acteurs communaux. Ensuite, ils ont récupéré la maîtrise sur ces terrains communaux, parfois avec une logique où la question foncière n'existait pas. Une entreprise arrivait. Elle disait qu'il lui fallait 17 hectares, alors qu'elle allait n'en occuper que cinq dans un premier temps, avec pour résultat des courses qu'il y en a 12 qui sont vides. Il faut pouvoir les récupérer. Pour cela, il faut pouvoir réacquérir la parcelle, la démembrer et la revendre. Cela suppose toute une série d'opérations qui, aujourd'hui, sont relativement complexifiées.

Par rapport à l'existant, il y a des préconisations, comme l'intensification. Il y a des outils que l'on propose de développer dans le temps, à l'échelle de la Région wallonne, et qui seraient de l'ordre du guide régional d'urbanisme. Il pourrait s'agir d'autres outils, si il est démontré qu'ils sont plus faciles à mettre en œuvre, avec le même niveau d'efficacité.

Au niveau des finances, on maintiendrait la proposition des incitants. Pour ce travail, des incitants seraient en place. À ce stade, on a une bonne connaissance du potentiel, mais on n'a pas

nécessairement une bonne connaissance des montants nécessaires pour réaliser ces opérations. Il y a encore un travail d'investigation dont on souligne que l'administration devrait utilement pouvoir le mener.

On pourrait encore avoir des prix légèrement subsidiés sur ce type d'intervention, sachant que, dans les types de procédures que l'on soumet, vu leur caractère relativement limité dans l'espace, on propose que les procédures classiques d'urbanisme soient maintenues. Je ne vais peut-être pas tout décliner, parce que cela va nous emmener un peu loin, mais vous voyez la logique. L'enjeu est d'adresser ce type de réflexion en matière de levier, en matière de type de financement public qui serait mobilisable, en matière de prix et de fixation du prix, ainsi qu'en matière de procédure dans la décision sur le plan urbanistique. On essaie de l'adapter en fonction de chacune des catégories. On propose un arbre décisionnel pour les 1 150 hectares déjà valorisables. Que fait-on avec ce patrimoine et qui sera valable pour l'ensemble du reste ?

L'intensification, on a parlé ; les GRD, on en a parlé. On proposait, avant de pouvoir vendre des terrains, qu'on établisse un plan guide : plutôt que de vendre la parcelle x et x lots, on établit un volume capable de l'ensemble des sites dont on dispose. On va essayer d'avoir une démarche un peu proactive, pourquoi pas via la promotion privée – c'est l'enjeu qu'on soutient – pour qu'ils puissent prélotir, vendre et exercer leur activité immobilière.

Il y a un enjeu de lecture de son patrimoine pour voir comment on peut le développer de manière intensive, sachant que le rôle de développement intensif n'est pas la fonction d'une entreprise. Une entreprise doit développer du terrain pour faire son activité de vente de x, de construction de y. Elle ne peut pas faire une opération immobilière d'intensification. Ce n'est pas son job, elle ne sait pas comment faire.

Ceux qui savent le faire, c'est la promotion immobilière. C'est pour cela que là, on dit plan-guide, puis éventuel appel à la promotion. On est sur une logique à nouveau de procédure classique, puisque les terrains sont déjà en bon zonage, et cetera. Il n'y a pas tellement d'enjeux à ce niveau.

Il reste par contre les enjeux plus critiques sur le plan de l'artificialisation. Ce sont ces fameuses surfaces excédentaires qui ne sont pas rencontrées par la demande actuelle des 1 150, mais qui doivent être développées. On a besoin de 254 hectares supplémentaires qui sont à définir dans des lieux concrets. C'est le *business as usual* des intercommunales, à la nuance qu'on leur applique l'ensemble des considérations qu'on a pu avoir précédemment.

On a une intervention sur les gisements fonciers, donc les friches privées. Elles peuvent faire l'objet de

subventions pour une simple raison qui est que les coûts de dépollution peuvent être tellement désincitants que si l'on n'a pas le soutien public, cela ne marche possiblement pas. On se retrouve avec une mise en veille et en jachère du territoire qui n'est pas souhaitable à l'heure de la rigueur dans l'usage du foncier.

On a 396 hectares à développer en pleine terre pour le développement des réserves foncières régionales. On a une quantité additionnelle de pleine terre, mais qui serait soumise à la logique de la réserve et à une attribution précautionneuse en fonction d'une série de critères.

Ce sont des critères liés à une décision de Gouvernement. Moyennant l'évolution du décret, on verra comment elle se module. En tous les cas, elle doit répondre à une série de questions. Quels sont les secteurs stratégiques dans lesquels la Wallonie veut se développer ? Quel est le niveau de production d'emplois qu'on veut lui assigner ? Il s'agit de ce type d'éléments auxquels on propose des résolutions.

Les grandes évolutions de cette première partie sont :

- un outil prospectif sur la demande qui nous permet de dimensionner à 406 hectares le besoin pour les plus de cinq ans qu'on a ;
- un gap de 254 hectares, malgré la disponibilité de 1 150 ;
- une opérationnalisation et une spatialisation de parcs d'activité régionaux qui sont déterminés pour répondre à ce besoin des entreprises stratégiques ;
- une mise en œuvre du GRU ou équivalent pour permettre l'action sur les parcs d'activité économique existants ;
- des arbres décisionnels adossés à chacun des types d'intervention du développement des surfaces d'activité économique ;
- des plans guides qui permettent d'intensifier ou d'anticiper l'intensification des usages.

En ce qui concerne les objectifs intermédiaires, je vais essayer d'aller chaque fois un peu plus vite, puisqu'il me reste un peu moins de temps. Il y a toute une série d'enjeux de gouvernance. Jean-Marie en a parlé, on a repris beaucoup d'éléments. Il s'agit de faire évoluer les rôles de chacun pour permettre une optimisation.

Les développeurs privés sont sollicités et sont mis au cœur du développement autant que possible, sachant qu'il y a un principe : s'il n'y a pas de rentabilité financière, ils n'iront simplement pas. Jean-Marie a décrit une série de cas où il était moins évident qu'ils agissent, notamment quand il y a des évolutions de plan de secteur, et cetera.

De nouveau, on est sur une quantité relativement limitée de besoins d'évolution de plan de secteur. On

positionne les développeurs à l'ensemble de ces étapes comme un opérateur central.

Les ADT, par contre, si l'on diminue un petit peu la subvention du prix, cela veut dire qu'il y a tout de même une série de missions étaient tout de même remplies par les ADT sur base des recettes des ventes : on subsidiait de 65 % à 85 % l'hectare, indépendamment de son prix de vente, puis, sur le prix de vente, le coût réel pour les ADT pouvait être de 50 % ou de 40 % de l'ensemble et le différentiel était affecté à toute une série de missions. C'est très bien, ils ont pu en résoudre toute une série. Ici, notre enjeu, si l'on veut assurer que le prix du terrain soit revalorisé et que l'on permette une intensification, il faut à un moment donné refaire jouer le prix, ne plus permettre aux ADT de se financer par une marge. Dès lors, cela veut dire que toutes les autres missions qu'ils réalisent sont mises à mal.

On propose alors de distinguer, dans les flux de financement qui allaient auparavant dans l'infrastructure économique, ce qui est du registre de l'animation économique du territoire – mettre les promoteurs ensemble, identifier les bonnes friches, faciliter les accords, identifier les bons partenariats, construire les écosystèmes – serait financée directement. Par contre, l'action de promotion immobilière se ferait à coût zéro, c'est-à-dire qu'ils ne recevraient jamais plus que le nécessaire pour l'infrastructure du parc moyennant prix de vente ; a priori, prix de vente ré-élevé puisqu'on travaille sur des libérations où la demande est plus élevée.

Un élément important par rapport aux ADT, pour faire évoluer ce rôle, on propose de définir des contrats d'objectifs, c'est-à-dire que :

- on sait les types de surfaces qui sont nécessaires sur chacun des territoires ;
- on donne ces enjeux comme cibles aux différentes ADT, à leur charge de décliner, en discussion avec le Gouvernement et avec la DEPA, la manière dont ils veulent y parvenir.

Ils ont toute une série d'opérations qui sont déjà en portefeuille, ils ont une série de points de tension qu'ils ont identifiés et que notre outil n'a possiblement pas repérés, ils ont une connaissance granulaire du territoire. À un moment donné, on leur fixe des cibles qui sont cohérentes à l'échelle régionale, à eux de traduire la manière opérationnelle dont ils veulent s'en saisir et de le discuter avec le Gouvernement et la DEPA. Cela veut dire que la DEPA a un rôle additionnel de coordination à ce niveau, qui doit pouvoir être anticipé : coordination, négociation, et cetera.

Puis, on a un choc de simplification. Nous ne sommes pas tellement rentrés dans le sujet, sachant qu'il était déjà traité par ailleurs. Il y a toute une série de procédures d'accélération d'obtention de permis, par

décision du Gouvernement dans certains cas précis, qui sont définies dans les arbres décisionnels.

Dernier élément, une stratégie prospective, on l'a vu, on a eu six mois d'étude, on a eu l'ensemble des données sur le stock à un mois d'atterrir sur les recommandations. Ce travail de collecte de l'information est encore extrêmement laborieux aujourd'hui. C'est lié à un historique, c'est-à-dire que chacune des ADT a construit ses propres outils de monitoring, avec plus ou moins d'efficacité d'ailleurs, mais que la Région est seulement en train de construire ses propres outils d'observation du territoire. À ce niveau, il faut être absolument rigoureux. Une annexe 9 est déjà stipulée dans le décret et dans son arrêté d'exécution. Il faut qu'elle soit saisie, vérifiée, monitorée et il faut que ce soit une bonne base. Par contre, elle va remplir une série de besoins, elle ne va pas les remplir tous. Cela va nous donner une lecture du stock disponible. Nous suggérons qu'il y ait dans cet outil d'évaluation plusieurs fonctions possibles :

- donner une lecture du stock disponible ;
- permettre un suivi des éventuels financements de l'administration ;
- permettre aux acteurs du développement économique – aux entreprises, quelle que soit leur catégorie – de savoir où ils peuvent trouver un terrain efficace.

Ces trois fonctions sont derrière un système d'information un peu cohérent et doivent être remplies. Probablement que les mêmes sources de données peuvent être utilisées, mais l'accès à cette information doit être différent. Dès lors, un travail est à réaliser et, à nouveau, on précise les manières dont on entend y parvenir.

On a une série de retours des ADT qui sont à nouveau à géométrie variable, mais qui sont à retraduire dans les contrats d'objectifs, qui vont être discutés dans le futur. Les ADT sont globalement désireuses de pouvoir faire évoluer leur métier. On a un panneau d'ensemble. Je ne rentre pas dans le détail, mais on reprend le diagnostic de départ, l'objectif 2050 et les trois objectifs intermédiaires – territoriaux, organisationnels et prospectifs et évaluatifs – sur lesquels on suggère que la Région wallonne puisse assigner des résultats, puis une série de sous-actions nécessaires.

Voilà pour la présentation. J'ai été trop long, mais il y a eu quelques questions au milieu qui m'exonèrent de quelques minutes.

**M. le Président.** – On a l'habitude de quelques longues questions de Mme Cremasco, mais cela ne dure jamais plus de 13 minutes.

*(Réaction d'un intervenant)*

Voilà, et en comptant les 12 minutes de Mme Cremasco, on est bons.

**Mme Veronica Cremasco** (Ecolo). – Je ne me rappelle pas avoir eu la parole.

(Rires)

**M. Loïc Géronnez**, Expert Immobilier & Développement territorial auprès d'Idea Consult. – C'était passionnant, que voulez-vous ! Il y a beaucoup de choses à dire et à investiguer.

**M. le Président**. – Merci beaucoup pour votre présentation très éclairante, notamment au travers des différentes cartes de la Wallonie et des sous-bassins.

### *Échange de vues*

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

**M. Germain Mugemangango** (PTB). – D'abord, un grand merci pour ces présentations qui sont extrêmement complètes et extrêmement riches. On vous remercie pour le travail produit, en amont, afin de procéder à ces présentations de qualité.

Le débat porte sur la manière dont on va traiter les différentes zones qui sont propres à accueillir des entreprises, de l'activité économique. Il y a deux options. Soit on continue à étendre ces zones d'activité économique, soit on essaie de rentabiliser celles qui existent et qui seraient sous-utilisées ou en friche. L'option que je retiendrais – comme d'autres, je pense – serait de tenter d'utiliser ce qui existe déjà et d'éviter d'étendre ce type de zone.

À ce sujet, j'ai trois interrogations, mais, à mon avis, les interventions de mes collègues m'inspireront d'autres questions à vous poser. Tout d'abord, qu'en est-il d'instruments qui nous permettent de disposer d'un cadastre précis de ces zones qui reprendrait leur situation géographique, mais aussi leur situation technique, c'est-à-dire leur possibilité d'accueillir tel ou tel type d'activité ? Quelles sont les mesures à prendre pour disposer de ce type de cadastre de manière transparente, c'est-à-dire de façon à ce que l'ensemble des acteurs et les citoyens puissent y avoir accès de manière lisible ?

Ensuite, de quel type de structures ces zones devraient-elles être équipées pour être rentabilisées, aussi bien pour les acteurs économiques que pour les travailleurs et les travailleuses qui devraient s'y rendre ? Je pense à deux éléments particuliers, qui ont déjà fait l'objet de débats, dans cette commission ou dans d'autres. Le premier, c'est la mobilité, avec l'importance de disposer d'espaces économiques accessibles. Je pense, par exemple, à une zone économique du côté de Herstal où, régulièrement, des travailleurs et des travailleuses nous disent la difficulté qui existe pour avoir accès à cette zone, compte tenu de

l'organisation actuelle de la mobilité autour de celle-ci. Le second élément, c'est la question de l'accès à l'énergie et au réseau. Vous avez dit que c'était un débat en soi. Vous avez bien raison, mais en même temps, c'est un peu l'éléphant au milieu de la pièce, puisque cela empêche plusieurs projets de naître dans ces zones économiques.

Enfin, ma dernière interrogation de cette prise de parole porte sur la question des friches qui existent. J'habite dans le centre de Charleroi. Tout autour de ce centre, il existe des zones industrielles – du côté de Marchienne-au-Pont, par exemple – qui sont là depuis des années, et dont la réhabilitation est toujours une question hyper épineuse. Je voudrais un peu vous entendre par rapport à ces zones, devenues friches industrielles, qui ont été intensivement utilisées.

Comment peut-on faire pour les réhabiliter ? Surtout, à la fin, qui paye ces réhabilitations ? En effet, ces zones ont servi à des activités économiques importantes avec à la clé des bénéfices pour les uns et pour les autres. Quelle est la possibilité d'avoir une forme de chronologie, d'historicité d'occupation de ces zones, pour pouvoir décider, à un moment donné, qui doit mettre la main au portefeuille pour les réhabiliter ?

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

**Mme Veronica Cremasco** (Ecolo). – Merci aux deux équipes d'avoir réalisé cette étude et d'être venues nous la présenter. Cela demande du travail de venir ici au Parlement. Merci beaucoup de répondre à notre demande.

Deux points macro sous-tendent tous les choix – vous l'avez expliqué l'un et l'autre – et auxquels je n'ai pas vraiment de réponse. Le premier point fondamental, c'est le choix économique. On sait à quel point la question est aiguë aujourd'hui, que ce soit en termes de résilience par rapport au contexte géostratégique global de la planète ou par rapport à la réindustrialisation de la Wallonie, qui est d'ailleurs une des conséquences de ce choix global. Vous nous expliquez très clairement que l'on ne peut pas définir une stratégie territoriale ou immobilière économique, si l'on ne s'est pas dit ce que l'on va faire. D'ailleurs, M. Halleux a commencé par dire : soit on a un scénario 12 %, soit on a un scénario 15 % version Flandre. Ces choix économiques sont fondamentaux pour aller de l'avant. Quelque part, entre vos études et les choix du Gouvernement qui vont être faits, cela change tout. Comme vous l'avez dit, en fonction de l'économie et du redéploiement industriel que l'on va vouloir faire ou pas, il y a une série d'activités que l'on peut garder dans le tissu existant. On peut faire du *revamping* dans les zones d'activités économiques existantes, mais aussi dans les centres des villages et centres urbains existants ou pas.

Je ne vois pas clair dans le choix qui est fait aujourd'hui par le Gouvernement quant aux formes

d'activités économiques que l'on va redéployer et la forme territoriale ou immobilière que cela va prendre. Pourtant, cela change absolument tout. D'ailleurs, M. Géronnez a pris le temps de nous faire l'exposé sur l'ensemble des codes NACE, sur les grosses catégories, sur la manière dont on fait. Réinsérer un redéploiement économique commercial ou venir déployer de grosses chaînes industrielles, ce n'est pas du tout la même chose. En termes d'hectares, cela ne se joue pas du tout de la même façon.

Avez-vous des précisions par rapport à ces scénarios ? Monsieur le Ministre, le Gouvernement a-t-il fait des choix par rapport à cela ? Parce que s'il n'y a pas de choix, tout cela ne sert à rien. Il y a un vrai choix quant à savoir quel type d'activités économiques pour redéployer la Wallonie. Comment va-t-on faire face à cela ? Ces enjeux sont cruciaux. Si l'on ne fait pas ce choix maintenant, je ne sais pas lequel on doit faire. Je ne vais pas vous faire la situation géopolitique globale du monde et l'importance pour la Wallonie de se redéployer économiquement, ce qui veut dire choisir des segments. Quand on choisit des segments, on choisit des terrains, on choisit des lieux d'implantation. C'est la question macro à laquelle je n'ai pas vraiment de réponse. Toutes vos études disent qu'il y a un lien imminent entre ces choix économiques et ce qui va se passer sur le terrain. Je ne vois pas quand ce choix est fait, et comment on écarte certains scénarios et pas d'autres.

Monsieur Géronnez, j'ai voulu rebondir sur la question de M. Bastin : vous mettez en évidence des critères économiques et vous nous présentez une carte, mais on a l'impression que c'est réparti de façon isotrope en ce sens que l'on prend une somme d'hectares et qu'on les répartit dans les différentes sous-zones des intercommunales de développement économique. Or, j'ai l'impression que l'on apprend de l'interlocuteur précédent qu'il faut un choix économique – x emplois n'est pas égal à un hectare. On peut déployer de l'activité économique dans les centres existants et dans le bâti existant. On n'a pas nécessairement besoin de terrains vierges. Vous l'avez tous dit. Mon point de vue est que plus on va recycler, plus on va réinsérer de l'activité économique dans le bâti existant, plus on va continuer à faire vivre une autre activité économique – qui est, pour moi, extrêmement importante à redéployer –, à savoir l'agriculture. Cela résout une partie du problème de cet antagonisme entre activité économique et agriculture. C'est de dire que l'on va essayer de recaser un maximum – c'eût été moi, j'aurais mis cela comme objectif de la recherche – dans le bâti existant pour préserver la zone agricole et l'activité économique agricole.

Concernant votre répartition, Monsieur Géronnez, quand on voit la carte avec les différentes sous-zones des intercommunales de développement économique, on a l'impression que c'est un nombre d'hectares réparti de façon isotrope, partout la même chose. Or, on nous

explique que ce n'est pas vrai, qu'il y a des spécificités à garder, même s'il faut une option générale et transversale régionale. Que répondez-vous à cela ?

Quels sont les gros axes de redéploiement économique de la Wallonie ? Sur quoi mise-t-on ?

Ce n'est pas la même chose de développer des *data centers*. Ce n'est pas la même chose en termes d'immobilier nécessaire, d'électricité nécessaire, et cetera, et de mobilisation de terrain, que de dire que l'on va miser d'autres champs industriels ou d'autres champs d'activités économiques, comme il y avait, par exemple, le commerce, l'HORECA et d'autres choses qui peuvent être très certainement valorisées. Quelles sont les grandes lignes directrices en termes de redéploiement économique ?

Comment sont-ils transférés sur le territoire ? En particulier, Monsieur Géronnez, prenez-vous cela en considération dans vos différents plans de répartition ? C'était un peu plus clair du côté de la CPDT.

Ma deuxième question fondamentale était cette échéance que j'ai essayé d'introduire : l'échéance du Stop béton. M. Halleux le met bien en évidence en disant « il y a une vraie tension, il faut aller chercher des terrains ». Là, cela dépend des choix économiques que l'on fait, de la capacité à réintégrer tout cela dans le bâti ou pas, mais admettons. Il faut une série de terrains parce qu'il va falloir au moins dégager quelques hectares – enfin, j'imagine, cela dépend des choix – et de cette échéance du Stop béton. Comment prenez-vous cette considération ? J'ai l'impression que M. Halleux dit « c'est un problème de base de notre recherche, cette tension entre le déploiement de l'activité économique et le Stop béton ». Je n'ai pas nécessairement l'impression que, du côté d'Idea Consult, l'on soit parti de cette base.

Troisième question, au Gouvernement, on est bien d'accord que cela, par rapport aux décisions qui vont être prises, c'est la définition de notre politique industrielle et économique, d'une part, et le Stop béton, d'autre part. Comment arrive-t-on à concilier les deux ? De mon point de vue et quand je vous écoute, on n'a pas l'impression que c'est si fort que cela, que les deux objectifs sont sur un pied d'égalité. À un moment, il faut trier cela à l'aune de « on ne consommera plus un hectare sur les terrains naturels et les terrains agricoles à échéance de 2050 ». Je suis assez étonnée quand je vois que, pour une série d'objectifs en 2030, M. Halleux dit « c'est complètement jouable ». Par rapport aux objectifs que le Gouvernement met sur la table des 405 hectares, c'est jouable. À l'échéance de 2030, ce qui est mis sur la table, c'est complètement jouable dans la situation existante. Alors, on doit essayer de faire moins. L'objectif du Stop béton ne m'a pas l'air défendu à l'aune de ce que j'en espérais. L'objectif majeur, c'est de ne pas aller chercher un hectare de plus sur la terre agricole. C'est une des hypothèses de cette étude.

Voilà concernant les remarques préalables qui me semblent énormes par rapport aux vrais tenants et aboutissants, si ce n'est de la recherche, au moins de la décision gouvernementale qui va suivre.

J'ai des questions plus ponctuelles à poser à M. Halleux concernant les 15 % version Flandre ou 12 %. Un choix a-t-il été fait ? Vous avez étudié les deux. Monsieur le Ministre, on doit faire un choix, 12 ou 15 %. Si oui, quels sont les axes stratégiques de développement industriel ?

Dans la densification des ZAE pour l'étude de la CPDT, on dit que 3 500 hectares sont potentiellement disponibles dans la densification, le problème est résolu. C'est toujours moyennant le type de développement économique que l'on veut faire. Si j'entends bien – je vous demanderai, Monsieur Halleux, de confirmer qu'il y a une spécialisation à faire – ce n'est pas parce que l'on a une vue générale sur toute la Wallonie que l'on ne doit pas spécialiser certaines zones et offrir un écosystème économique dans certaines zones différentes.

Selon moi, c'est tout à fait jouable et cela doit être maintenu à ce niveau. Monsieur Géronnez, prenez-vous cette spécificité en considération ? Des zones de la Wallonie ont développé des activités économiques et un cluster. Comme vous l'avez bien mis en évidence, des entreprises ne recherchent pas simplement du terrain, mais un environnement économique stimulant et favorable. Est-ce pris en considération ? Dans la carte que vous avez présentée, on a l'impression que l'on divise le nombre d'hectares sur l'ensemble de la Wallonie, mais je suis sûre que vous avez beaucoup de choses intéressantes à répondre à cela. Autrement, vous n'auriez pas exposé vos fameux groupes NACE.

Vous avez terminé par la base de données que l'on réclame depuis perpète. La base, c'est d'avoir une base de données qui soit communicable. J'ai en tête l'exemple de Futerro parce que j'ai été traumatisée. On pourrait développer en Wallonie une industrie du bioplastique. Ils ont dit officiellement – je ne fais pas de grandes révélations – avoir été ballottés d'une intercommunale à une autre pour finalement ne pas avoir le terrain ad hoc pour développer leur activité en Wallonie. Ils sont évidemment partis à l'étranger, voire hors Europe, ce qui est regrettable parce que l'on avait des terrains qui correspondaient à leur demande. Le nerf de la guerre, c'est comment mettre à disposition l'existant par rapport aux entreprises et arriver à le valoriser, encore une fois, pour aller chercher le moins possible sur les terrains agricoles ? Comment faire par rapport à cette base de données ? Comme vous l'avez relevé, Monsieur Géronnez, les intercommunales de développement territorial savent à quel point il y a matière à améliorer l'accès à la base de données. D'ailleurs, le rapport de la Cour des comptes était assasin sur le sujet.

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

**M. Bruno Lefèbvre (PS).** – Je vous remercie pour le travail que vous avez réalisé et la présentation que vous nous en avez faite parce que c'est très intéressant.

Je vais rejoindre une partie des considérations de ma collègue Cremasco. Quelles sont les orientations et quels sont les choix de réindustrialisation que nous voulons pour notre Wallonie ? Ce sont les questions importantes que l'on devrait se poser avant de déterminer les espaces sur lesquels on voudrait déployer l'une ou l'autre activité économique, et non pas l'inverse. Ce préambule – sur lequel on n'a actuellement pas de réponse – étant posé, je voudrais vous poser quelques questions à l'un et à l'autre sur une série de points.

Tout d'abord, sur la maîtrise publique du foncier, comme on le voit dans de nombreux domaines – le logement, l'agriculture et le développement économique –, la maîtrise foncière est fondamentale. Concernant les zones d'activité économique, les ADT ont une place centrale. Soutenez-vous la logique d'une maîtrise foncière publique ? Le cas échéant, selon vous, quels outils juridiques et financiers devraient être renforcés pour garantir une véritable maîtrise publique du foncier économique à long terme plutôt qu'une logique de simple mise à disposition au marché ?

Sur le recours au privé, les opérateurs publics doivent agir de manière complémentaire aux opérateurs privés. Le secteur public reste indispensable là où le privé n'intervient pas, à savoir, comme vous l'avez évoqué, les grands parcs régionaux, les territoires moins attractifs et les zones nécessitant une révision du plan de secteur. Comment éviter que cette complémentarité ne conduise à terme à réserver au public les projets difficiles ou déficitaires et au privé les zones les plus rentables ? Il s'agit d'éviter que, dans 20 ans, on nous dise que le public coûte cher. Si l'on pouvait avoir une réflexion sur ce point, ce serait important.

En ce qui concerne les partenariats public-privé dans les projets de reconversion ou de développement économique, quels garde-fous recommandez-vous pour que ces partenariats ne se traduisent pas par une perte de contrôle public sur le foncier, le prix des cessions, les choix d'implantation ou les conditions imposées aux entreprises ?

Sur l'emphytéose, qu'en est-il d'un recours plus systématique à celle-ci ? Vous avez parlé tout à l'heure de préemption, c'est intéressant aussi, sauf que la préemption nous pousse parfois sur des tarifs fort importants. Peut-être que l'emphytéose devrait devenir la règle dans les nouveaux parcs d'activité économique, pour éviter la vente définitive du foncier public.

Sur la récupération des terrains sous-utilisés, quels mécanismes vous paraissent les plus efficaces pour récupérer ou remobiliser des terrains économiques sous-

utilisés ? Est-ce le droit de préemption, le droit de réméré, la fiscalité sur les terrains inoccupés, les clauses anti-spéculatives, les expropriations ciblées ? Les outils actuels sont-ils suffisants ou devons-nous aller vers autre chose ?

Sur le risque de spéculation foncière, la raréfaction du foncier économique peut accroître sa valeur, on en est tous conscients. Comment éviter que cette rareté favorise la spéculation, la rétention foncière ou la hausse excessive des prix au détriment des PME et TPE et des activités réellement créatrices d'emplois ?

Sur les subsides publics, il est prévu une baisse progressive et différenciée des subsides à l'équipement de nouveaux parcs, notamment sur les terrains vierges. Comment garantir que cette réduction ne fragilise pas les opérateurs publics dans les territoires moins attractifs, où le privé ne viendra pas spontanément investir ? On pourra reparler de ces « surplus » que les ADT touchaient jusque-là, mais ce n'était pas pour faire de la spéculation, c'était pour faire d'autres projets, pour développer d'autres choses à l'échelle des territoires. C'est important d'avoir cela en tête aussi.

Sur la justice territoriale, les besoins et les potentiels fonciers sont très inégalement répartis entre les bassins, on l'a vu sur les différents schémas. Quels mécanismes de solidarité territoriale recommandez-vous pour éviter que certaines sous-régions, notamment rurales ou moins attractives, soient pénalisées dans l'accès à de nouveaux projets économiques ?

Sur les terres agricoles, comment arbitrer concrètement entre l'objectif de réindustrialisation qui peut nécessiter de nouveaux hectares et la préservation de ces terres agricoles ? Quels critères devraient rendre une artificialisation acceptable ou inacceptable, même au nom du développement économique ?

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

**M. Vincent Crampont (PS).** – Ma première question porte sur les friches : les friches mobilisables rapidement sont rares et spatialement inégales. Dès lors, comment faire des friches une vraie priorité opérationnelle et pas seulement un principe politique, notamment lorsque leur dépollution est coûteuse et leur reconversion longue ? Comment accélérer la mobilisation de ces friches ? Certaines friches peuvent être davantage utiles à la renaturation qu'à la reconversion économique. Quels critères objectifs permettraient de décider qu'une friche doit être renaturée plutôt que réindustrialisée ?

En ce qui concerne la densification des parcs existants, celle-ci est présentée comme un levier majeur. Quels freins concrets avez-vous identifiés ? Priorité privée des parcelles, contraintes urbanistiques, mobilité, accessibilité des entreprises, coût d'aménagement, absence d'outils contraignants, quels leviers publics permettraient de les dépasser ?

Sur l'emploi par hectare, plusieurs sources pointent une densité d'emploi parfois faible dans les parcs actuels. Faut-il, selon vous, conditionner davantage l'accès au foncier économique public à des critères de qualité de l'emploi, de valeur ajoutée locale ou de contribution à la transition écologique ?

Par ailleurs, il est recommandé un système d'information régional et un rapportage périodique. Quelles données devraient être rendues publiques pour assurer un vrai contrôle démocratique ? Disponibilité foncière, taux d'occupation, prix de cession ou encore bénéficiaires des aides ou les emplois créés ?

Sur le rôle des futures ADT, quel doit être celui-ci dans la mise en œuvre de la stratégie ? Comment garantir que ces opérateurs restent des outils publics d'aménagement économique au service de l'intérêt général, et non simplement facilitateurs du marché foncier privé ? Quels moyens humains, techniques et financiers doivent être garantis ?

Sur la réindustrialisation de la Wallonie – c'est un enjeu majeur –, il s'agit d'un concept que le Gouvernement met souvent en avant dans ses communications. Dans le dossier qui nous occupe, il y a un double écueil. D'abord, on a l'impression que l'on met la charrue avant les bœufs. On propose un nombre d'hectares à rendre disponibles, mais on n'a pas de stratégie industrielle. Des hectares, mais pour faire quoi ?

Ensuite, on a l'impression que l'on ne fait pas de distinction entre les hectares industriels et les hectares pour des activités mixtes. L'implantation d'une industrie doit répondre à plusieurs critères, comme les surfaces, un équipement spécifique pour l'énergie, voire la décarbonisation et la proximité des voies de communication adaptées. Comment prenez-vous en compte ces critères pour définir les besoins des industries ?

En ce qui concerne la dimension transfrontalière en termes de terrain, on sait que les régions voisines à la France subissent une grande concurrence due aux prix des terrains, mais également en termes de coûts d'énergie et d'approvisionnement. Comment cette dimension transfrontalière doit-elle être intégrée dans le cadre de la réforme envisagée par le Gouvernement ?

Ma dernière question s'adresse à vous, Monsieur le Ministre. Aujourd'hui, les ADT continuent à travailler. Dans ce contexte, une série de dossiers sont aujourd'hui en cours d'instruction, que ce soit en termes de reconnaissance, de modification du plan de secteur, voire inscrits dans le plan pluriannuel d'investissement des ADT. Quelle garantie pouvez-vous donner aux ADT en termes de continuité administrative ? Quelles seront les mesures transitoires afin d'assurer la robustesse légale de ces dossiers ?

Pour finir, on a deux études qui ne disent pas la même chose, voire qui s'opposent sur certains points. Comment faire la synthèse et arbitrer les orientations ?

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

**M. Jean-Paul Bastin** (Les Engagés). – Merci pour vos présentations. Un point a déjà été évoqué par mes collègues, sur lequel je voudrais bien insister. Il s'agit de cet équilibre urbain-rural. On voit sur vos cartes qu'il y a des points de tension sur les bassins historiques plus industrialisés que sont Liège, Charleroi et Namur. Comment faire en sorte, en conciliant le principe de zéro artificialisation des sols avec le Stop béton, qu'il y ait du développement économique aussi dans des zones rurales plus excentrées, avec l'enjeu d'autonomie alimentaire qui est présent ?

D'autant plus que ce sont des zones qui souvent sont moins bien desservies en transport en commun, voire qui cumulent également une capacité électrique plus limitée. Un élément qui serait intéressant dans les différentes cartes, c'est de voir comment concilier ces cartes de disponibilité avec cette disponibilité électrique et de croissance électrique qui est prévue actuellement, ou qui est projetée dans les prochains mois. Il s'agit quelque part de concilier l'espace-temps.

Quand je parle du temps, cela m'évoque une deuxième question. Comment s'assurer qu'un entrepreneur, quand il arrive auprès d'une agence de développement territorial, puisse être en phase avec son espace-temps en tant qu'entrepreneur et le mandat qu'il a pour pouvoir implanter son activité, et le temps que met l'agence de développement territorial pour lui octroyer une réponse la plus satisfaisante par rapport à ses besoins évoqués, non seulement en termes de disponibilité de terrain, mais aussi de capacité, qu'elle soit électrique ou que l'on parle de raccordements sur les différents éléments ?

Ensuite, c'est par rapport à l'évolution du métier des agences de développement territorial. Par le passé, elles achetaient du terrain, elles l'équipaient, elles le vendaient, puis elles animaient des zones d'activité économique. Désormais, ce modèle est profondément revu. Quels sont les aménagements par rapport à des cultures d'entreprise qui doivent profondément évoluer ? Qu'en est-il de la supportabilité financière aussi, puisque tout le modèle économique se retrouve complètement modifié, avec des activités qui ne sont pas directement rentables, en tout cas pas directement monnayables et pas directement chiffrées, dans un environnement où l'argent public se fait plus rare et où l'on a parfois pu voir que certaines avaient le réflexe d'aller demander des compléments aux communes, ce qui ne fait que rallonger le temps de décision ou rendre le montage financier encore plus compliqué. In fine, l'entrepreneur ne développe pas son activité dans la zone concernée.

Sur cet aménagement, on est donc sur un nœud. Il serait intéressant d'avoir vos lumières ou vos sensibilités sur ces éléments.

**M. le Président.** – La parole est à M. Di Antonio.

**M. Carlo Di Antonio** (Les Engagés). – Je remercie ici les intervenants pour leurs présentations riches en informations et fort intéressantes.

Tout d'abord, un constat : tout le monde se rend compte que le problème est loin d'être insurmontable. On parle d'une Wallonie avec 1 700 000 hectares, et on est sur des enjeux en centaines d'hectares, avec des solutions qui sont proposées. C'est donc davantage un problème d'organisation qu'une crise liée à un manque d'espace sur le territoire, comme peuvent le vivre des régions voisines. La Flandre est dans une situation beaucoup plus critique pour son développement économique que nous ne le sommes.

Concernant les solutions qui sont mises en évidence ici, il y a toujours le débat sur les friches et les sites à réhabiliter. On estime qu'il y a environ 10 000 hectares de friches en Wallonie, voire plus. Les comptes ne sont pas toujours les mêmes selon les études, mais en tout cas, il y a au moins 3 500 hectares répertoriés en sites à réhabiliter. Donc rien que là, on se rend compte de l'énorme potentiel. Il y a aussi tout ce que vous évoquez, qui semble une évidence lorsque l'on parcourt nos zonings, nos zones d'activité économique.

C'est la question de la densité et de la hauteur aussi, qui est bien différente de ce que l'on peut voir dans d'autres Régions ou dans d'autres pays. Il y a donc des pistes de solution assez évidentes pour à la fois utiliser des zones déjà dénaturées et les zonings tels qu'ils existent. Pour ce qui est des friches, on peut se poser la question de l'organisation plutôt que du manque. Aujourd'hui, le moteur de décision dans les choix d'investissement des intercommunales, c'est de créer de nouvelles zones. Vous avez bien identifié le problème.

Si aujourd'hui les finances de l'ensemble des activités des intercommunales sont supportées par le fait d'avoir des projets à développer, elles sont toujours demandeuses de tels projets, quels que soient les besoins sur une zone. Dans l'intercommunale que je connais bien, des terrains sont disponibles à profusion, mais on est toujours avec de nouveaux dossiers, parce qu'il faut faire tourner les bureaux d'études.

Il faut dès lors séparer le financement de ces structures de l'intérêt que l'on peut avoir à développer des terrains. Sinon, on a un biais dès le départ et cela ne contribue pas à l'intérêt général d'agir de cette façon. Cela, c'est en termes de gouvernance critique. Ce que l'on doit faire, c'est séparer ces deux fonctions. Les choix et les besoins ne peuvent être motivés par l'intérêt économique de l'opérateur public local, l'intercommunale qui gère le territoire.

Sur la seconde vie des terrains, le problème que l'on rencontre aujourd'hui, c'est le coût. Nos législations – décret Sols et autres – impliquent un certain nombre d'actions coûteuses. Il y a donc un travail à faire sur la manière de subsidier et de soutenir la réhabilitation et la deuxième vie de ces friches. Ne sommes-nous pas trop exigeants sur certaines réhabilitations lorsque nous voulons rendre au terrain sa vocation industrielle ou économique ?

A contrario, d'autres SAR, d'autres sites – un travail de classement doit être fait – devraient être abandonnés pour l'activité économique et être desartificialisés, si tant est que la nature n'y ait pas repris ses droits. Mais peut-être y a-t-il un travail à faire, qui permette de compenser une série d'investissements nécessaires.

La question est donc : comment faciliter la seconde vie des terrains en jouant à la fois sur les normes et les objectifs de dépollution, dans une manière de travailler de l'administration parfois un peu trop contraignante ?

Si, sur un espace SAR de 10 hectares, vous avez besoin d'une intervention pour installer une entreprise d'un hectare, les demandes faites par rapport au taux de dépollution à obtenir, y compris sur la parcelle totale, sont parfois disproportionnées. Monsieur le Ministre, avec votre collègue, le ministre de l'Environnement, il y a un travail à faire sur cet aspect et sur les normes. Il faut protéger l'essentiel, l'eau, les nappes phréatiques. Les ressources en eau doivent être protégées, elles sont sous surveillance aujourd'hui, mais est-ce nécessaire, pour certains types d'activités, de revenir à un niveau de dépollution tel qu'une zone naturelle ou une zone agricole ? Ce n'est sans doute pas le cas.

Quant à mieux utiliser les espaces sur la hauteur et la densification, vous avez évoqué une bonne piste à travers le Guide régional d'urbanisme, il y en a peut-être d'autres, mais celle-là en est une. Il faut croiser ces données avec la disponibilité en énergie, qui devient un gros problème pour de nombreux projets. La seule restriction que je fais à votre présentation, c'est que l'on n'est pas certain que ce que vous mettez en évidence comme terrains disponibles soit activable – ou alors ce sont des données disponibles dont je n'ai pas pris connaissance – et utilisable, quel que soit le type d'entreprise, à cause de ce problème d'énergie. Dans ma commune, il y a un site de 80 hectares, mais il y a très peu d'énergie disponible ; c'est un des plus grands sites en Wallonie encore disponible aujourd'hui, mais ses possibilités d'être alimenté sont très faibles ou il faut aller du côté français où il y aurait suffisamment d'énergie près du site de Toyota. On ne va pas rentrer dans les détails, mais il y a un vrai problème de ce type qui est une dimension supplémentaire par rapport à ce que vous avez présenté.

Se pose, en outre, la question du nombre d'emplois par hectare. On est aujourd'hui sur des exigences à 15, parfois 10 emplois par hectare, mais on a aussi des

projets qui nous arrivent qui sont très demandeurs en énergie avec peu en emplois à l'hectare. Il y a les *data centers*, des entreprises de stockage, qui ont besoin d'énormément d'espace pour très peu d'emplois. En même temps, c'est un soutien au reste de l'économie. Comment traite-t-on ce genre de choses ? Je crois qu'il y a un groupe de travail au niveau du Gouvernement sur les *data centers*. C'est un vrai problème, car c'est beaucoup d'espace et d'énergie, mais pas beaucoup d'emplois, mais avoir ce type d'infrastructure sur notre territoire sont des occasions à ne pas rater.

Quand vous parlez d'artificialisation, une zone aujourd'hui industrielle, inscrite au plan de secteur, voire, le cas échéant, déjà équipée, mais non utilisée est-elle considérée comme artificialisée ou pas ? Dans les objectifs, ce n'est pas du tout la même chose. Si l'on considère aujourd'hui qu'une zone qui, visuellement, est une zone agricole, mais, en pratique, au plan de secteur, est une zone industrielle, considère-t-on que la mettre en œuvre est de l'artificialisation ? D'autant plus quand les travaux d'équipements, les impétrants et la voirie ont été réalisés. Mettre des contraintes sur ce type de zone de compensation rendrait difficile leur activation rapide, alors que, quand on a des projets qui arrivent, les entreprises demandent que cela aille vite. Si l'on doit avoir cette dimension de compensation qui entre dans le débat et pas uniquement la question déjà compliquée du permis, c'est un problème supplémentaire.

Je ne sais pas si, dans les données, vous avez les infos sur l'évolution de l'artificialisation en zone agricole due, non pas à de l'activité économique industrielle, mais à l'agriculture elle-même, puisqu'il y a une évolution de l'agriculture avec plus de stockage, des constructions sont permises en zone agricole. Visuellement, on a l'impression que la zone agricole s'artificialise de par ce qui est permis aujourd'hui en zone agricole via le CoDT.

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

**M. Grégory Chintinne (MR).** – Merci aux auteurs pour la présentation de ce rapport qui était assez dense. Je retiendrai trois mots : qualité, méthode et rigueur. Après mon collègue Di Antonio, j'en viendrai directement aux questions, parce qu'il a évoqué énormément de thématiques que je comptais également aborder.

Monsieur Géronnez, vous avez parlé tout à l'heure de la réserve régionale. Il s'agit d'une réserve prévue dans les zones dites en tension, ce qui concerne surtout les provinces de Namur et de Luxembourg. Quels pourraient être les critères de déclenchement pour l'octroi de cette aire en pleine terre ?

Par ailleurs, l'objectif poursuivi par la réforme est de densifier les parcs existants, tout en mobilisant davantage le secteur privé. Toutefois, comment garantir que cette stratégie ne pénalisera pas les zones rurales ni

les TPE et PME, qui ont besoin de ces petites parcelles, celles-ci constituant un type de terrains délaissé par les opérateurs privés, faute de rentabilité ? Un de mes collègues a posé exactement la même question tout à l'heure.

Le ministre a indiqué vouloir supprimer les subsides lorsque les projets sont rentables par eux-mêmes. Comment ce seuil de rentabilité pourrait-il être déterminé afin d'éviter que le privé se concentre uniquement sur des projets simples – on en a parlé tout à l'heure –, tout en laissant des sites plus complexes à la charge des agences de développement territorial ?

Enfin, la réforme à venir prévoit de faire évoluer les missions des ADT vers un rôle d'animation économique du territoire, en plus de leur rôle de concepteurs et d'aménageurs de parcs d'activité économique. Les objectifs ainsi poursuivis sont la gestion de communautés d'énergie, la mutualisation des infrastructures et de la mobilité, la mise en place de projets d'économie circulaire, et cetera. Comment accompagner les ADT dans cette transition ? L'étude de la CPDT préconise la gestion, par les huit intercommunales de développement économique, d'un inventaire permanent, en ligne, de l'offre immobilière à vocation économique, en vue de dynamiser le marché de seconde main. Les ADT disposent-elles aujourd'hui des outils juridiques et cadastraux nécessaires pour assurer la gestion d'un pareil inventaire ?

**M. le Président.** – La parole est à M. Halleux.

**M. Jean-Marie Halleux,** Représentant habilité de la Conférence permanente du développement territorial (CPDT). – Merci pour les réactions et les questions. Pour structurer mon propos, je dirais que l'on peut distinguer l'aspect macro, qui relève plutôt de la stratégie – on a bien souligné les liens entre nos travaux et une stratégie plus globale de développement économique –, et l'aspect micro, qui concerne les aspects opérationnels et la politique foncière. Il convient de distinguer ces deux niveaux.

Une question sur les scénarios m'a été adressée spécifiquement. De nouveau, on a travaillé avec des *focus groups* rassemblant une série d'acteurs. On a proposé différents scénarios ; j'en ai évoqué deux ici, mais il y en avait d'autres, notamment un scénario de renforcement de la désindustrialisation. Ce qui paraissait le plus probable, c'était la stabilisation, avec 12 % de valeur ajoutée industrielle dans la valeur ajoutée globale. Toutefois, le scénario recommandé était plutôt celui à 15 %, ce qui est une option plus volontariste, et c'est effectivement celle qui a été reprise dans la note adressée au Gouvernement.

Quant aux aspects stratégiques, je pense que M. Maldague aura des choses à dire. Je propose donc qu'il reprenne ensuite la parole à ce sujet. Pour ma part, ce qui me frappe en Wallonie depuis longtemps –

comme je l'ai dit, on travaille sur ces sujets, notamment avec Jean-Marc, depuis au moins une vingtaine d'années –, c'est que l'on a toujours un peu l'idée, même si elle s'amointrit, que le développement peut suivre parce que les terrains ou les infrastructures sont là. En réalité, ce n'est pas ce qu'il se passe. Ce qui me frappe également depuis longtemps, c'est le décalage entre la réalité et le discours des opérateurs, à commencer par les intercommunales, à propos desquelles il n'est plus politiquement incorrect de souligner qu'elles sont à la fois juge et partie. Pendant longtemps, elles ont eu intérêt à prétendre qu'elles avaient besoin de terrains pour soutenir le développement, et cetera.

Dans mon rôle d'universitaire, lorsque je regarde la littérature scientifique sur le développement économique régional, je ne lis pas, dans les travaux, que le terrain est un facteur fondamental. Il y a en Wallonie un biais à ce sujet, qui s'explique, à mon avis, par le caractère matériel. On a besoin, quelque part, d'être rassurés par la matérialité des terrains. Cela s'explique aussi par le fait que, le système étant ce qu'il est, les acteurs ont intérêt à rester dans leurs modalités de financement.

Ce n'est pas le terrain ni l'infrastructure qui va faire le développement. Par contre, si l'on a du développement grâce en particulier à toute une série de facteurs immatériels – de compétences, de réseaux, d'entreprises, d'innovation, et cetera –, il faut que les entreprises puissent trouver l'infrastructure pour répondre à leurs besoins.

On a besoin de voir dans quel sens vont les causalités. Cela recoupe aussi les questions qui ont été posées par rapport aux territoires « ruraux ». Il faut voir ce que l'on appelle un territoire rural dans un contexte comme la Wallonie. Sur la base de ce que je viens de décrire, il y a beaucoup de situations où l'on a offert des terrains et où le développement ne suit pas, puisque les ressources territoriales fondamentales pour le développement n'y sont pas. On a beau mettre les terrains, il ne faut pas nécessairement attendre beaucoup de développement. Je dis cela, j'observe de nouveau de la littérature scientifique. Maintenant, excusez-moi de le prendre comme cela, mais on est dans la sphère politique et c'est à vous de voir, au niveau de la stratégie régionale, comment cela peut être géré.

Au niveau de la stratégie, on a parlé de l'optimisation spatiale, qui date du SDT qui est tout récent. Notamment dans les travaux avec le comité d'accompagnement, l'optimisation spatiale et le zéro artificialisation nette restaient un objectif tout à fait clair. Cela me frappe par rapport à ce que j'entends. Je ne devrais peut-être pas m'exprimer ainsi pour ne pas donner de mauvaises idées. Quand je suis à l'étranger et quand je vois notamment mes collègues français, mais aussi allemands, on sent ce détricotage du zéro artificialisation nette que je ne sens pas encore en

Wallonie. Je ne devrais peut-être pas l'exprimer comme cela, mais notamment tout ce que les Allemands font par rapport à la crise du logement, tout ce que les Français font. Par contre, au niveau de nos travaux, les lignes directrices étaient claires. Il fallait rester dans cet horizon 2050, avec le zéro artificialisation nette.

M. Maldague pourra compléter, parce qu'il s'est notamment intéressé plus spécifiquement sur les liens entre stratégie de développement et stratégie d'aménagement.

Sur les aspects plus micros de politique foncière, ce n'est pas non plus une nouveauté de constater qu'en Wallonie il y a une problématique de politique foncière. Je me souviens du premier colloque de la CPDT – cela ne nous rajeunit pas – sur la politique foncière, une nécessité oubliée, en 2001. Je me permets de le souligner. Cela s'explique pour des raisons historiques. Je n'ai pas le temps de développer ici ce que je prends 15 heures avec les étudiants. Des réalités historiques expliquent tout cela, mais il n'est en même temps jamais trop tard pour bien faire.

M. Géronnez a parlé du fait que l'animation économique devait en particulier être financée au niveau des agences de développement territorial. Cette intervention en termes de politique foncière mériterait d'être réfléchie en termes de financement, parce que toutes les opérations ne vont pas nécessairement être équilibrées ou rentables.

La première chose, c'est l'observation foncière, c'est avoir des données un peu robustes sur l'état des marchés. On a invoqué la préemption. Si vous n'avez pas de données robustes sur la préemption, cela peut causer problème. Je me permets de renvoyer à des travaux d'une dizaine d'années de la CPDT sur l'observation foncière. C'est le préalable. Cela fait 25 ans que l'on travaille sur ces sujets, donc je me permets d'avoir la parole ici pour le rappeler. La première étape serait d'avoir une observation foncière un peu plus sérieuse. Cela a encore été rappelé, les intercommunales travaillent dans leur coin, et cetera.

L'observation foncière sur les prix, l'observation foncière que l'on pourrait aussi articuler avec la fiscalité. On n'a pas parlé de fiscalité, mais, pour des terrains non valorisés, il y a peut-être un ressort au niveau de la fiscalité.

M. Di Antonio a parlé de l'artificialisation. Il y a des données aussi, mais ce sont des choses sur lesquelles la CPDT en particulier travaille. Comment objectiver l'artificialisation ? Ce n'est pas si simple que cela. Le diable est souvent dans les détails. C'était ce que je voulais dire rapidement.

Comme je l'ai dit, M. Maldague a travaillé sur la stratégie territoriale ; il peut peut-être en dire un mot. Il y a une série de questions sur l'observation foncière. M. Lambotte a travaillé en particulier sur l'observation

foncière dans différents territoires proches. Je propose que mes collègues poursuivent et approfondissent ces deux sujets.

**M. le Président.** – La parole est à M. Maldague.

**M. Hubert Maldague,** Représentant habilité de la Conférence permanente du développement territorial (CPDT). – Je vais commencer à partir de la question de Mme Cremasco, car cela résume un peu les questions que l'on s'est posées au travers de nos deux années de recherche.

Premièrement, sur la réindustrialisation, il est évident que l'on ne réindustrialise pas pour réindustrialiser. Il y a une finalité sociétale. Historiquement, en Wallonie, quand on parlait de réindustrialiser, c'était pour rehausser le niveau socioéconomique de la Région, favoriser le développement de l'emploi, et cetera.

Ces dernières années, on voit de la part de l'Europe des invitations à ce que l'industrie se décarbone, mais qu'elle contribue aussi à la décarbonation de la société.

Enfin, il y a d'autres injonctions en termes de construction d'une meilleure résilience économique européenne. Voilà pour les généralités.

Quelle activité économique privilégier ? Je vais peut-être décevoir, mais ce n'était pas notre rôle. On s'est très vite mis d'accord avec le comité d'accompagnement, dès la première année de la recherche, ce n'est pas à nous de porter un regard critique, qu'il soit positif ou négatif, sur la politique économique wallonne.

Par contre, on a voulu essayer d'attirer l'attention sur plusieurs choses. La première consiste à dire – pour rebondir sur une intervention de M. Crampont – : attention aux barrières que l'on se mettrait en essayant de favoriser l'implantation d'activités uniquement sur un critère de taux d'emploi par hectare. C'est un sujet sur lequel, au sein de l'équipe de recherche, on n'est pas nécessairement tous d'accord.

Cela a été très bien dit : l'économie, l'industrie, c'est un système, et amputer une partie du système économique en empêchant le développement de tel ou tel type d'industrie ou tel type d'activité peut empêcher la mise en place d'une réelle résilience économique.

Je donne un exemple un peu caricatural : notre vieille industrie traditionnelle – que l'on appellerait industrie de base de soutien, proche des premières phases de transformation de la matière –, certes, a une image négative et connaît actuellement d'importants problèmes, mais elle est essentielle à la soutenabilité d'un système économique qui soit résilient.

Autre élément, pourquoi parler plus spécifiquement de la question du taux d'emploi ? Historiquement,

l'industrie est de moins en moins intensive en emploi. Au fur et à mesure des décennies, on voit que par unité de valeur ajoutée produite, de moins en moins d'emplois y sont consacrés. C'est l'hypothèse que l'on peut faire avec le développement de la robotique, avec le développement de l'intelligence artificielle, et cetera. Sans doute que cette tendance va se poursuivre.

Doit-on se mettre des barrières avec des taux d'emploi par hectare dans les activités que l'on accueille ? Le débat est ouvert, mais quelques éléments laissent à penser que cela pourrait potentiellement poser une série de soucis.

Un autre élément par rapport à cette question des activités économiques à privilégier : de quelle forme territoriale parle-t-on ? À partir du moment où ce n'était pas notre job, on n'est pas allé dans un profilage par secteurs des différentes activités. Tout simplement, quand on parle d'un secteur économique – la chimie, l'agroalimentaire, et cetera –, on est face à quelque chose d'extrêmement hétérogène, avec un panel d'acteurs, de tailles, d'entreprises, de besoins extrêmement hétérogènes, c'est donc assez compliqué de dire : « Pour la chimie, on serait plutôt sur tel besoin, pour l'alimentaire, on serait plutôt sur tel besoin en termes de foncier, d'immobilier ou en termes d'infrastructures d'accueil des activités économiques ».

On parlait de ne pas trop brider l'accès au terrain, mais de toute façon, il y a un équilibre à avoir. Une série de terrains que l'on considérerait comme stratégiques, il ne faut pas les vendre au premier venu. Il y a un équilibre à avoir entre cette volonté de ne pas trop brider, mais aussi de ne pas vendre des terrains qui seraient extrêmement stratégiques.

Pour l'instant, par exemple, dans la région liégeoise, on est occupé à réhabiliter une série de friches en bord de Meuse. De nouveau, on est à la limite du champ politique. On pourrait se dire : « Les donne-t-on à des logisticiens flamands qui n'ont plus de place dans le port d'Anvers ? Ou bien les garde-t-on pour d'autres types d'activités économiques plus bénéfiques pour le développement économique wallon ? »

J'ai brossé toute une série de questions. N'hésitez pas si je suis resté trop général et s'il faut que je précise certains points. Il est assez compliqué d'être précis quand on doit synthétiser une matière aussi complexe. Par ailleurs, je vous renvoie vers les rapports de la CPDT où tout ceci est bien sûr davantage détaillé.

**M. le Président.** – La parole est à M. Lambotte.

**M. Jean-Marc Lambotte,** Représentant habilité de la Conférence permanente du développement territorial (CPDT). – Concernant la question du cadastre des PAE et de leurs équipements. Actuellement, les intercommunales, en vertu du décret de 2017, sont déjà tenues de remplir les tableaux qui figurent dans l'annexe 9 du décret. Ces derniers reprennent toute une

série d'informations. Une partie de ces informations devait servir théoriquement à alimenter le site internet WalSpace. Visiblement, certaines intercommunales n'ont pas rempli ces tableaux avec la même assiduité, la même régularité que d'autres, et cette information a perdu en qualité. Il s'agit sans doute de remettre l'ouvrage sur le métier.

Les intercommunales se sont retrouvées dans la situation où elles fournissaient l'information comme indiqué par le décret. Puis, dès qu'une question apparaissait, on les réinterrogeait – par exemple, l'entreprise que Mme Cremasco a citée. Dès qu'il y a une entreprise précise ou une question parlementaire précise, on réinterroge l'intercommunale, alors que l'information est normalement censée se trouver dans la base de données sur base des informations fournies par les intercommunales. Il faut sans doute améliorer cela. La plupart du temps, cela ne pose pas de problème. A priori, les informations sont disponibles dans les intercommunales et elles peuvent être fournies. Voilà pour les informations sur l'ensemble du parc d'activité économique.

Ce qu'on a vu en Flandre, notamment, mais aussi aux Pays-Bas et en Allemagne, c'est qu'aujourd'hui on met à disposition des informations avec les parcelles, mois par mois. Sur une des diapositives qu'a montrées Jean-Marie Halleux, on voyait une carte sur l'état d'occupation de tel parc d'activité économique. Cela se trouvait du côté de Louvain, je pense. On peut voir chaque parcelle et avoir des informations dessus.

Parmi les informations critiques aujourd'hui, il y a la question de l'électricité. Pour les intercommunales, il est très compliqué d'avoir une information fiable à ce propos. Quand on aménage un parc, on fait une prévision sur le type d'activité que l'on va recevoir. Il se peut que l'on ait aujourd'hui sous-estimé l'ampleur de la puissance dont on a besoin dans un parc d'activité économique. Des entreprises existent parfois depuis 20 ou 30 ans et elles décident de changer leurs *process* industriels, de se passer de gaz ou de pétrole pour faire tourner leurs machines et d'investir dans quelque chose utilisant l'électricité. Tout d'un coup, elles accaparent une partie importante de la puissance qui devient insuffisante pour les nouvelles entreprises qui voudraient s'implanter. Il est très compliqué pour les intercommunales d'avoir une vue prévisionnelle là-dessus. Les opérateurs eux-mêmes, de type ORES ou Resa, ont des difficultés. Cela restera toujours un point sensible, mais il n'est pas que wallon, je vous rassure. C'est un point sensible dans toute l'Europe au moins, voire dans le monde entier vu les processus d'électrification en cours partout à travers le monde.

Concernant les ratios d'emplois par hectare dont on a parlé, différentes pratiques coexistent pour l'instant en Région wallonne. Le plus volontariste à cet égard est InBW qui, depuis maintenant 30 ans, applique un ratio de 30 emplois par hectare. En comparaison aux régions

voisines, ce ratio est assez élevé, même s'il est beaucoup plus faible qu'aux Pays-Bas.

Cependant, un taux aussi élevé peut avoir un effet néfaste. Il faut sans doute moduler les choses en fonction du type d'activité que l'on veut accueillir. Si l'on veut absolument faire de la réindustrialisation, il faudra être plus fin. De même, certaines activités économiques ne sont pas compatibles avec un tel ratio, ce qui pose problème pour les TPE et PME en particulier. Dès que l'on s'adresse à des TPE et PME, que l'on travaille entreprise par entreprise, qu'on leur vend un terrain et qu'elles construisent un bâtiment, en tenant compte du recul par rapport aux limites de parcelles, on arrive vite à un bâtiment qui n'occupe que 30 % ou parfois même 25 % de l'espace qu'on lui a cédé. Cela pose un problème, d'autant plus que, en Wallonie, il y a énormément de TPE et PME dans nos parcs d'activité économique et très peu de grandes entreprises.

Un haut ratio d'emplois par hectare est compliqué dans la formule actuelle, mais on peut aller vers la formule que proposent les promoteurs privés. En effet, ceux-ci ne se limitent pas à la promotion foncière, comme le font les intercommunales, mais vont jusqu'à la promotion immobilière. Comme Jean-Marie Halleux l'a expliqué pour la promotion immobilière, leurs filières permettent d'avoir des bâtiments mitoyens et d'optimiser fortement le ratio d'emplois par hectare ainsi que le ratio de surfaces construites sur la surface au sol de la parcelle qu'ils utilisent. Les promoteurs privés optimisent d'autant plus cela qu'ils n'appliquent pas le cahier des charges qui porte sur l'équipement de la voirie que doivent appliquer les intercommunales de développement économique. Par exemple, ils font en sorte que le tracé des voiries soit beaucoup plus orthogonal et que les voiries soient moins larges. Dès lors, ils optimisent beaucoup plus le foncier qu'ils utilisent. C'est grâce à l'optimisation du foncier qu'ils utilisent et à la plus-value liée à la construction des immeubles qu'ils réalisent une marge bénéficiaire suffisante.

Il ne faut pas avoir peur de la concurrence entre opérateurs privés et opérateurs publics, mais plutôt penser que les deux sont complémentaires. C'est déjà le cas aujourd'hui dans certains parcs d'activité économique, notamment le long du sillon Sambre-et-Meuse, où des parties de grands parcs d'activité économique ont été cédées. Par exemple, 5 hectares ont été cédés à des opérateurs qui construisent des immeubles mitoyens destinés aux PME et TPE. Les entreprises susceptibles d'aller vers ce type d'offre immobilière sont celles qui ont besoin de bâtiments très standardisés. Dès que ce n'est pas une offre standardisée, on reste plus dans le mode traditionnel d'implantation des entreprises dans les parcs d'activité économique, à savoir que l'on achète un foncier puis on passe par un architecte et par différents corps de métiers, à moins que l'on passe aussi par ces

promoteurs. Dans la formule build-to-suit, on adapte vraiment le projet aux desiderata du demandeur.

Les opérateurs privés ne viendront que dans une partie de la Wallonie. M. Halleux a précisé leur critère principal de choix : le volume de PME que l'on peut retrouver dans un rayon de 10 minutes en voiture. Ils nous disent que, globalement, c'est rencontré dans une très large partie au nord du sillon Sambre-et-Meuse et dans le sillon Sambre-et-Meuse. Toutefois, pour eux, ce n'est pas non plus complètement le désert au sud du sillon Sambre-et-Meuse. Ils estiment que des pôles tels que Libramont, Bastogne, Ciney et même Malmedy pourraient très bien leur convenir aussi.

Pour l'instant, ils ne sont pas actifs là-bas, mais ils pourront réaliser aussi de petites opérations. Le fait qu'ils aient une formule beaucoup plus optimale en termes d'utilisation du foncier, permet aussi à ces opérateurs d'intervenir davantage au sein des centralités urbaines, au sens du SDT. Ils peuvent intervenir sur des sites qui font 1,5 hectare. Ils peuvent lancer le type d'opération qu'ils font, tandis que pour les intercommunales de développement économique, il est exclu d'intervenir en dessous de cinq hectares. L'opération n'est pas rentable, et elles peuvent même être davantage intéressées par des projets qui font au minimum 15 ou 20 hectares, ce qui exclut d'office qu'elles travaillent au sein des centralités urbaines.

Dès lors, si l'on veut remettre davantage d'activité dans nos centralités, la formule des immeubles mitoyens, telle que la réalisent certains opérateurs privés, est vraiment optimale. Soit l'opérateur privé fait la totalité, soit on conclut un partenariat public-privé. C'est déjà la formule qui a été décidée par le Gouvernement wallon pour plusieurs des grands projets que gère Wallonie Entreprendre – on parle de Chertal, tantôt on parlait de Carsid. C'est ce genre de sites là. Je pense que c'est la formule des PPP qui coûtera le moins cher pour la Région wallonne.

**M. le Président.** – La parole est à M. Géronnez.

**M. Loïc Géronnez,** Expert Immobilier & Développement territorial auprès d'Idea Consult. – Je vais essayer de répondre dans l'ordre, mais en regroupant les questions, puis en passant plus vite sur les éléments que j'ai déjà abordés. Où peut-on situer, à un moment donné, les redéveloppements, sachant la disponibilité de friches, la réintensification possible de parcs, et cetera ?

Je crois qu'il y a deux choses différentes. D'abord, la question des friches. C'est un sujet. On voit qu'elles ne sont pas nécessairement bien positionnées. Là où il y a une forte demande, il n'y a pas nécessairement beaucoup de friches. Cela rend la chose difficile, d'autant que s'il n'y a pas une forte demande, une fois la friche refaite, sa valorisation n'est pas très facile

puisque vous allez vouloir répercuter vos coûts d'investissement sur le prix.

On a quelque chose qui est un peu compliqué et qui amène à devoir un peu séparer, dans le raisonnement, ce qui relève du registre du maintien en ordre du territoire – qui comprend la récupération de friches, que cette récupération se fasse pour renaturation ou pour développement économique – de ce qui relève du registre de l'infrastructure du territoire pour accueillir le développement économique. Pour moi, il y a une différence entre ces deux registres. Nous, nous essayons d'aller le plus loin possible dans l'utilisation des friches. On suggère, dans les mécanismes que l'on a esquissés – même s'ils doivent être approfondis –, que quand le déficit d'autofinancement sur des friches est trop important, ce ne soit plus du registre de l'infrastructure du territoire pour l'accueil du développement économique, mais que cela ressorte d'autres politiques. Quand on dit cela en Wallonie, cela fait peur, parce que l'on est en période de précarité budgétaire. Notre enjeu, en tous cas, c'est de séparer les choses.

Je groupe cette réflexion avec les questions de *revamping*, d'intensification et de montée en hauteur, parce que le mécanisme d'investissement est un peu similaire. En effet, ce sont toutes des opérations qui supposent des coûts fixes, comme des coûts de remembrement foncier, des coûts d'études, des coûts de transformation du patrimoine immobilier par des travaux de rénovation, et cetera. Or, ces coûts fixes vont être rapportés à une dimension variable, qui est le prix de revente. Quand on procède de la sorte dans des endroits où il n'y a pas de valorisation du prix de revente, en fait, on a énormément de difficultés à répercuter sur l'investissement ce que l'on a injecté dans l'opération. C'est un peu délicat. L'enjeu est de travailler là où il y a une tension sur le marché, c'est-à-dire là où il y a une vraie demande et où il n'y a pas de disponibilité. Il est probable qu'à ces endroits, il y a une vraie capacité d'intervention dans le *revamping*, dans la densification et dans la montée en hauteur. Ce n'est sans doute pas tout à fait vrai ailleurs, où il y a souvent beaucoup de disponibilité du foncier. Dans ces cas-là, à moins que l'on ne cale l'écoulement des surfaces déjà mises à disposition, on ne va pas réussir à rendre attractives les remobilisations du foncier existant. C'est donc un enjeu financier délicat.

Toute la démarche que nous entreprenons ici, c'est-à-dire de réduire un petit peu la voilure en matière de mise à disponibilité du foncier dans le futur – c'est notre enjeu d'être en deçà de la méthode habituelle qui mise sur 100, 115, 120 ou 150 hectares de prévision, en misant sur 85 hectares nécessaires –, elle vise à renchérir le foncier pour faciliter toutes ces opérations qui vont répercuter leur coût sur le prix de vente.

Pour cela, il faut néanmoins rétablir un marché du foncier un peu plus dynamique et un peu plus cohérent par rapport à la réalité. Cela soulève d'autres questions

– je réponds en ce sens à d'autres remarques formulées –, puisque certains soulignent que l'on risque de pénaliser les TPE et les PME qui ne peuvent pas impacter la valeur du foncier dans leur modèle financier. À nouveau, je pense que l'on est sur deux choses un peu différentes. Aujourd'hui, on donne de manière indiscriminée une bonification à toute entreprise, qu'elle soit dans le domaine pharmaceutique, qu'elle soit dans le digital, qu'elle soit dans une scierie ou une menuiserie. Le subside transmis via une bonification sur le prix du foncier est identique pour tout le monde : on vend à 35, 40 ou 50 euros le foncier qui vaut 110, 115 ou 120 euros.

C'est tout à fait plat, alors que l'on pense qu'il y a un enjeu à différencier. On dit de garder, de rétablir ou de renforcer une sorte de dynamique du foncier qui va créer de la rareté et augmenter le prix, parce qu'elle sera plus cohérente par rapport à la demande réelle. Par contre, on dit de faire attention et de mettre en place un mécanisme de vigilance sur les entreprises qui ne peuvent pas impacter ce prix. À cet égard, on a proposé des mécanismes – en discussion avec les juristes – qui étaient du registre des aides *de minimis*, et qui permettent de cibler des entreprises sur une série de critères, par exemple, un turnover qui soit relativement faible, des taux de rentabilité, et cetera. Il s'agit de toute une série de paramètres que la Commission européenne cible et que l'on a repris, parce que ce serait un soutien qui pourrait être pertinent. Néanmoins, par ailleurs, il y a toute une rationalisation des soutiens économiques aux entreprises. Là, il y a un enjeu de cohérence à penser sur l'ensemble du système de soutien aux entreprises.

Notre enjeu, comme dit M. Halleux, c'est remettre un peu de l'ordre dans les choses. L'aménagement du foncier pour les friches, c'est une chose. Le déploiement d'une infrastructure d'accueil de l'activité économique, c'en est une autre. Le marché foncier dynamique avec une valeur réelle de sortie va permettre d'intensifier et de faciliter une série d'opérations. Par contre, séparons cela du soutien d'entreprises qui auraient des difficultés à le répercuter sur leur système de financement.

Sur le plan puissance, je ne vais pas m'étendre parce que c'est complexe. C'est traité. Tout ce que je peux dire – c'est vrai pour le numérique, l'accès ou l'infrastructure en fibre optique, et cetera –, c'est que l'on est devant des évolutions en termes de modes de production. Sur la puissance, on est dans l'électrification puis l'arrivée de nouveaux besoins locaux comme les voitures électriques, et cetera.

Là, il y a un enjeu qui est à travailler et qui se travaille d'ailleurs à l'échelle régionale. Sur la base de notre travail, on ne peut pas en dire grand-chose. Ce que l'on pourrait faire, ce sont deux éléments, mais qui seraient d'une nature d'investigation ; je ne pourrais donc pas vous donner les résultats.

D'abord, c'est d'essayer d'assortir aux différents secteurs économiques une intensité anticipée d'usage, soit en fibre optique, soit en intensité énergétique. Dans ces 400 hectares attendus, si l'on ne fait plus une relation hectare-travailleur en fonction des secteurs, mais bien une relation puissance-secteur ou fibre optique-secteur, on pourrait sans doute avoir une vue un peu plus précise du futur. Mais aujourd'hui, il faudrait que l'on fasse la recherche. Cela demande en effet une investigation sérieuse et qui est complexe.

Ensuite, on pourrait revoir le stock et – on en a parlé – la fameuse annexe 9 qui oblige les intercommunales à documenter leurs surfaces. On pourrait un peu la rationaliser, y retirer quatre ou cinq colonnes et y rajouter deux ou trois. Les quatre, cinq, je ne vais pas revenir dessus, mais sur les deux ou trois que l'on pourrait rajouter, une pourrait être le niveau de desserte énergétique et la deuxième pourrait être l'investissement en fibre optique.

Dans tout cela, on est toujours dans un équilibre entre un investissement de départ et une certaine résilience possible. Ce n'est pas évident. Quand on regarde en fibre optique, le moindre parc d'activité économique en Angleterre, par exemple, est infrastructuré dix fois plus que ne l'est la norme minimale des parcs wallons. Cible-t-on le critère anglais ? Mais alors, on va de nouveau faire gonfler une série de coûts par anticipation. Ou essaie-t-on de trouver quelque chose d'un petit peu plus parcimonieux ? Dans cette parcimonie, de nouveau, il faut de l'investigation.

Aujourd'hui, il faut que ces espaces, par exemple de connexion numérique, soient desservis par plusieurs opérateurs. Si l'on en a un qui lâche, il faut que le suivant puisse prendre le relais, et cetera. Il y a des nœuds de couches de couverture numérique qui sont des lieux où il faut privilégier les implantations de serveurs, et cetera. Cette lecture du territoire demande de l'investigation. On ne l'a pas aujourd'hui. Cela fait donc partie des éléments. Dans notre recherche, on dit que sur le plan puissance, il y a des éléments qui peuvent être travaillés, y compris avec les outils – CPDT ou IDEA –, mais il faut le faire. C'est pareil sur la desserte énergétique.

Sur la forme et les choix qui vont être pris, je propose que Gaëlle Vialay donne un petit mot sur la manière dont on a travaillé. Mme Vialay a en effet travaillé sur cette répartition spatiale de la croissance. Ce n'est pas quelque chose d'isotrope. Je l'ai très mal pris. Non, je rigole.

**Mme Gaëlle Vialay**, Consultante Immobilier & Développement territorial auprès d'Idea Consult. – Sur la répartition – c'était la *slide* un peu complexe présentée par M. Géronnez avec les quatre colonnes –, on a calculé la croissance totale de la Région par typologie. C'étaient les 32 types qui étaient tout à droite de la *slide* et qui prenaient à chaque fois la typologie

économique et spatiale des îlots. Par exemple, on avait des îlots qui avaient de l'industrie et d'autres activités. Ces îlots mixtes avec industrie étaient croisés avec du logement plus ou moins dense, et cetera.

On a donc calculé le nombre d'emplois par mètre carré sur chacun de ces types d'îlots. En projetant la croissance, on arrive à cette croissance totale de 406 îlots. La répartition totale se fait aussi par typologie. Je prends un exemple au hasard. Si Liège avait 30 % de la surface des îlots d'un certain type, on a projeté 30 % de la croissance de ces îlots sur le territoire de Liège. On projette une image de la réalité qui existe. Il y a un biais à ce niveau, mais on n'a pas projeté de manière aléatoire. C'est bien par typologies d'îlot que l'on a projeté cette croissance.

**M. le Président.** – La parole est à M. Géronnez.

**M. Loïc Géronnez**, Expert Immobilier & Développement territorial auprès d'Idea Consult. – On l'a fait de telle sorte que la projection reproduise la forme actuelle du territoire. Les territoires qui ont aujourd'hui beaucoup d'industries sont supposés accueillir davantage d'activités industrielles dans le futur, pour simplifier un peu. Et ceux qui en ont moins sont supposés en accueillir moins. On considère que c'est la forme du territoire qui permet cela. Par ailleurs, elle a été mise en regard de l'offre disponible. Cette projection-là, mise en regard de l'offre disponible, donne les fameux 250 hectares que l'on préconise de pouvoir encore « reprendre » sur les champs, pour revenir sur le nœud du débat.

Cela répond en partie à la question : on ne fait pas cela de manière aléatoire. On projette des croissances isotropes, pour reprendre ce terme. Ce n'est pas une masse découpée en fonction de tailles de territoire, mais une masse que l'on projette en fonction de la forme actuelle du territoire sur le fil de l'eau. Si le territoire garde la même forme, alors ces quantités sont distribuées. Par contre, ce qui est nécessaire et ce qui crée la tension, c'est cette forme, moyennant le fil de l'eau, et ce qui déjà disponible. Nous faisons ainsi une soustraction et, là, on arrive à quelque chose. Avec cette méthode-là pour les 254 hectares, on est quatre fois en dessous de ce qui était rétrospectivement mis dans le pipeline en termes d'artificialisation.

Là, je réponds à la deuxième question. Nous prenons évidemment très au sérieux la trajectoire de la non-artificialisation dans notre approche. On paramètre le plus finement possible la quantité nécessaire. Par contre, au final, cela veut dire que les 1 100 sont déjà disponibles, plus les 250. Là, on a effectivement une augmentation, mais les zones de tension ont des caractéristiques singulières. Je pense à l'Est wallon, au pourtour liégeois, et cetera, où il y a aujourd'hui un déficit avéré avec une tension dans un territoire à la croisée – je réponds en cela à la question des zones transfrontalières – des bassins des Pays-Bas, allemands,

wallons et avec une certaine proximité, d'ailleurs, de la Région flamande. Il y a une singularité, avec ces pressions multiples : 220 euros du mètre carré de surface d'activité économique du côté des Pays-Bas, et 150 du côté flamand. Il y a en fait un vrai potentiel de captation qui est saturé, tant par rapport à la croissance interne du territoire que par rapport à la captation d'investissements externes des communautés riveraines. Il n'y a rien à faire : cette configuration spatiale n'est pas la même si l'on descend – je ne vais pas citer d'autres zones du territoire pour ne pas créer de comparaison malvenue –, car elle n'est pas pareille partout. C'est pareil du côté du Brabant wallon. En effet, qu'on le veuille ou non, il y a une concentration de la plus grande université francophone, du secteur pharma et de toute une série de choses. À cet endroit-là, on n'a pas de surface qui soit susceptible d'accueillir une croissance. Or, cette croissance a besoin de tout ce dont M. Halleux a parlé, à savoir des écosystèmes qualitatifs, des réseaux d'acteurs, des réseaux de chercheurs, et cetera. Cela se trouve jusqu'à un certain point dans le Brabant wallon, mais pas n'importe où. C'est un point de départ. Même si, quand on identifie les 254 hectares, on les situe de manière très précise par rapport à des configurations spatiales singulières.

C'est vrai que nous n'avons pas fait le « réexercice » de la spécialisation industrielle du territoire ou de la spécialisation économique d'ailleurs. Ici, on ne parle pas que d'une spécialisation, mais aussi de ce qui est utile pour M. et Mme Tout-le-Monde, notamment pour refaire sa maison. Bref, toutes les activités de l'économie ordinaire doivent aussi se retrouver, jusqu'à un certain point, dans les parcs d'activité économique. Il est vrai que l'on n'a pas tellement remis des outils là-dessus. Par contre, il s'agit de créer des dispositifs là où il y a un enjeu stratégique. On donne la capacité à la structure régionale pour agir, mais aussi pour réserver des espaces. C'est là que l'on parle de la réserve foncière stratégique régionale ; sur ces espaces-là, on donne à la Région la capacité d'agir vite par rapport à des besoins stratégiques, mais à avoir une logique de réservation, c'est-à-dire l'activer de manière un peu parcimonieuse à nouveau.

Ce choix d'activation par rapport au caractère stratégique, on l'a dimensionné. On a dit : « Ce sont les investissements liés à la spécialisation intelligente de la Wallonie. » Toute une série d'études ont été menées. Elles permettent de dire dans quel segment on est le plus différenciant, on crée le plus de valeur ajoutée, on a le plus de capacité de recherche et de développement. Ce sont les secteurs de la spécialisation intelligente.

Quand on est dans ces secteurs, par hypothèse, la Région pourrait attribuer les terrains. On y ajoute le secteur de la défense, parce que, bon an, mal an, on est dans une obligation de réindustrialisation, dont une partie malheureusement significative pourrait se retrouver dans la défense. Il y a une appréciation politique de décider si c'est une bonne option ou pas.

Nous considérons qu'il y a de bonnes chances qu'il y ait une demande à cet égard et qu'elles doivent pouvoir être spatialisées. C'est sur les aspects de spécialisation économique et donc d'entretien, d'écosystème, et cetera. Tout cela devrait être lié à terme.

Par ailleurs, on dit aussi que ce sont des besoins de plus que cinq hectares qui supposeraient l'éligibilité à ces réserves foncières stratégiques. On a mis une cible d'emploi qui est de 100 emplois, par hypothèse, sur cinq hectares, donc 20 emplois à l'hectare. C'est faible par rapport à une configuration urbaine, qui est élevée par rapport à la pratique de beaucoup de parcs d'activité économique et qui est moyenne si l'on regarde l'état actuel de la donne. Par contre, on a pris une valeur un peu moyenne, du fait que l'on a des difficultés à désigner la manière dont va évoluer la relation entre l'emploi et la surface.

Il y a 10 ans, on produisait des tonnes de verre avec 1 200 employés. Aujourd'hui, on produit trois fois plus avec la moitié d'employés. Il y a une déconnexion entre la quantité d'emploi et la forme territoriale destinée à une production. Cette histoire est compliquée, parce que cela veut dire que le besoin de réindustrialisation ou d'espaces d'industrie n'est pas tellement lié à l'emploi, malheureusement. Cela crée toute une série de problèmes, parce que les gens disent : « On va mettre une industrie dans mon jardin, alors que je n'y ai pas d'emploi. » C'est une réaction que l'on peut comprendre. Il y a une espèce de déconnexion des externalités positives de l'emploi. Il faut pouvoir la gérer.

Ce qu'il faut surtout faire, c'est se mettre en capacité. Si une industrie a beaucoup de valeur ajoutée, est dans les secteurs de spécialisation, mais crée peu d'emplois, il faut se mettre en préparation pour accueillir l'emploi créé dans les services, dans tout ce qui est la sous-traitance, et cetera.

Je partage à nouveau un exemple logistique : tout ce qui concerne les logiciels de dispatching des colis dans un entrepôt sur quatre étages qui va densifier à 40 000 mètres carrés une surface qui a 5 000 mètres au sol. Les 5 000 mètres au sol, c'est très peu. Les cinq étages, c'est beaucoup. Tous les logiciels de programmation, toutes les infrastructures qui vont permettre de monter sur les cinq étages, les rails, et cetera, tout cela vont être des services qui ne vont pas être liés au lieu, où il n'y a pas un emploi qui est créé grosso modo. Cela va être lié à l'ensemble de la chaîne de valeur. C'est compliqué.

**M. le Président.** – Je vous coupe pour que M. le Ministre puisse s'exprimer et s'extirper. Après, on reviendra à vous et aux questions. La présence de M. le Ministre n'est pas obligatoire pour des auditions, mais c'est intéressant qu'il s'exprime et que l'on continue ensuite nos travaux jusqu'à je ne sais pas quelle heure.

La parole est à M. le Ministre Desquesnes.

**M. François Desquesnes**, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Brièvement, je remercie les orateurs et les répondants aux différents éléments. Il y a un élément fondamental, le professeur Halleux l'a souligné : ô combien, pour le développement économique de la Région, la disposition de terrains économiques n'est pas le facteur majeur. C'est un moyen nécessaire lorsque la demande est là pour répondre au développement économique.

Pour preuve, regarder la situation des intercommunales et le nombre de parcs qui restent vides dans certaines régions, ce n'est pas le facteur déclenchant. Il ne suffit pas d'avoir des hectares aménagés pour que les entreprises y viennent.

Quelque part, il y a un biais quand on dit que l'on a aménagé. Cela arrive. Les ministres, et moi-même je le dis : on crée un parc d'activité économique avec x hectares, et on fait un ratio par le nombre de créations d'emplois, et on dit que cela va permettre la création de x emplois. Ce n'est pas tout à fait la vérité, c'est un raccourci tronqué. Vous avez eu raison de le souligner.

Nous avons tiré les enseignements des conclusions de ces rapports. Premièrement, il y a la nécessité d'avoir une stratégie régionale et non plus des stratégies infrarégionales – qui ne sont pas toutes cohérentes –, un pilotage foncier, des outils de démembrement, de fiscalité, de règles d'urbanisme. C'est tout un package de mesures qui sont clairement identifiées dans les conclusions des rapports et qui sont reprises dans la note d'orientation que j'ai fait passer au Gouvernement wallon.

Le deuxième élément, c'est le distinguo entre les parcs d'activité économique à vocation locale qui accueillent des PME au sein de zones artisanales et une réserve stratégique foncière régionale qui doit pouvoir répondre à des projets d'une plus grande ampleur, mais avec une vision régionale.

Le troisième élément, c'est de revoir les outils régionaux, avec l'intensification des parcs d'activité économique, qui colle à la fois avec une utilisation rationnelle des deniers publics, mais également avec le zéro artificialisation nette. Le deuxième élément au niveau des outils concerne le métier des ADT. Les ADT ne doivent plus être principalement des développeurs économiques, immobiliers et fonciers. Cela ne doit plus être leur rôle principal. Leur rôle principal, c'est d'animer leur territoire. Elles se sont d'ailleurs requalifiées comme agences de développement territorial. C'est toute une série de tâches : trouver les bonnes entreprises pour les bons endroits ; créer une capacité, une force d'action et d'interaction entre des entreprises ; assurer, comme M. Mugemangango l'a dit, des enjeux, par exemple de mobilité entre les pôles de

transport collectif et les parcs d'activité économique ; faire une gestion rationnelle de l'énergie, des flux de chaleur, des flux de froid, des déchets-ressources. Ce sera le rôle des ADT demain. Nous passerons avec elles des contrats d'objectifs. Elles seront financées pour ce faire.

C'est aussi laisser plus de place au secteur privé. Parce que là où il y a un équilibre financier aujourd'hui, il n'y a pas de raison – cela se passe ainsi dans les autres Régions – que les opérateurs de développement économique et immobilier soient des opérateurs publics. Là où il y a un défaut du privé, oui, et c'est la norme du taux d'autofinancement qui doit être mise en place. C'est d'ailleurs conforme aux règles européennes. Aujourd'hui, on est un petit peu borderline de ce point de vue. Enfin, ce sont des règles de simplification administrative.

Ces éléments fondamentaux, y compris le zéro artificialisation nette, c'est toujours bien dans le *scope* du Gouvernement. C'est ce qui guide notre action, et nous avons suffisamment de réserves foncières, de friches sur notre territoire pour pouvoir atteindre ces objectifs. En tout cas, dans les prochaines années, il n'y a pas de difficulté. Les chiffres et le travail mené par la CPDT montrent que c'est possible, pour autant – c'est important – que nous regardions les choses à l'échelle du territoire wallon. Cela a été dit de façon très précise. Si évidemment nous ne regardons cela qu'à l'échelle de deux territoires infrarégionaux, nous allons avoir des problèmes, par exemple, en Brabant wallon, où il y a saturation des espaces économiques et quasiment pas de friches.

Quelle est la suite de la méthode ? La note d'orientation a été validée par le Gouvernement wallon, elle est disponible. Je pense qu'elle a été diffusée largement. La prochaine étape est une nouvelle concertation pour affiner les objectifs avec les acteurs – les acteurs économiques, les ADT, mais également AKT for Wallonia, l'UCM, et cetera. C'est également la mise en place d'un nouvel outil juridique. On le voit bien aujourd'hui, la logique de dire « on crée de l'espace économique à un prêt aménagé, les entreprises viennent » n'est plus valable. Nous devons revoir nos outils juridiques. Un marché d'assistance juridique est en cours. Troisièmement, le travail de la *task force* « friches », auquel d'ailleurs la CPDT est associée, doit maintenant « mixer » les conclusions, l'analyse universitaire menée par la CPDT, avec la réalité des agences de développement territorial. L'objectif est d'avoir un dialogue pour affiner le modèle et avoir un bon équilibre entre une vision stratégique régionale d'une part, et d'autre part, une forme de décentralisation pour les demandes locales qui restent évidemment dans le *scope* des agences de développement territorial. Voilà pour les grandes lignes.

Je rajouterai, puisqu'il y a eu des questions sur l'énergie, que les compétences qui sont les miennes en

matière de territoire et de parcs d'activités économiques, ce ne sont qu'une des pièces du puzzle. Il est clair que Cécile Neven, avec sa fonction de ministre de l'Énergie et le pilotage du plan Puissance, doit pouvoir agir.

Quelles thématiques ? Quels enjeux économiques sur la stratégie wallonne ? Ces questions relèvent de la stratégie de spécialisation économique dont s'occupe mon collègue, Pierre-Yves Jeholet, de même que la recherche appliquée. L'ensemble de ces éléments doit pouvoir déterminer la stratégie de réindustrialisation que la Wallonie et le Gouvernement entendent mener.

**M. le Président.** – La parole est à M. Géronnez.

**M. Loïc Géronnez,** Expert Immobilier & Développement territorial auprès d'Idea Consult. – On a abordé énormément de choses. Une question se posait sur la maîtrise foncière publique. Qu'en est-il de nos considérations par rapport à cela ou de ce que l'on met dans le document ? On préconise qu'il y ait une généralisation de l'emphytéose à tout type de cession. Cela va un peu grincer, mais ceux qui ne veulent pas de cela disposent d'un marché secondaire qui est relativement important : 3 000 hectares par hypothèse. On postule que ceux qui ne veulent pas, ils ont la capacité d'aller chercher ailleurs un bien non grevé d'emphytéose.

L'emphytéose est un droit réel démembre. On pense qu'il faut le faire et que si l'on investit de l'argent public, l'enjeu est de maintenir sa fonction sociale dans le long terme.

Je ne réponds pas à chacun item par item, parce que toute une série de choses ont déjà pu être évoquées, notamment sur la densification, et cetera.

Les enjeux de justice territoriale ont été soulevés. Quand on voit la disponibilité actuelle des 1 150 – le stock disponible –, on a une répartition spatiale qui laisse penser que, dans les territoires ruraux, il y a une disponibilité avérée. On ne considère pas dans ces 1 150, les terrains sous options et le marché secondaire. Il y a une vraie disponibilité. Là où il n'y a pas de disponibilité, on est sur les surfaces additionnelles que l'on a pu mentionner.

On a parlé d'enjeux de densité, de remobilisation des friches, de seconde vie des terrains, de *data centers*.

Concernant la question sur l'artificialisation, je vous avoue que l'on est un peu mis à mal. Je reprends un peu de temps là-dessus parce qu'aujourd'hui il y a une difficulté dans cette question. Pour le moment, on n'a pas tellement de définition à laquelle se référer. Le terme est mentionné dans le CoDT, dans le SDT, mais n'est pas rigoureusement défini. Aujourd'hui, toute une série de définitions sont en cours de précision à l'échelle européenne, notamment dans la directive Sols.

L'artificialisation comporte deux composantes :

- une évolution réglementaire : faire passer de la forêt en terrains industriels ou en terrains habitables ;
- une composante de couverture du sol : faire passer un terrain qui est aujourd'hui couvert par de l'herbe en terrain couvert par du béton.

Ces deux dimensions sont différentes : d'une part, l'artificialisation liée au réglementaire et d'autre part, l'artificialisation au sens de l'imperméabilisation. La première anticipe bien souvent la seconde.

Aujourd'hui, cette ambiguïté est extrêmement compliquée parce qu'elle est rarement définie comme telle. Dans le SDT, elle n'est pas définie.

Si l'on considère que l'artificialisation consiste à passer d'une affectation à caractère naturel vers une affectation à caractère humain – habitat ou économie –, alors le système que l'on propose ici est largement dans les clous. On considère que faire passer un champ de maïs – qui est infrastructuré par des impétrants, par une route, par de l'accès à la fibre optique et la puissance énergétique – à une industrie, ce n'est pas l'artificialisation. Cependant, il y a matière à débat. Pour pouvoir préciser à quelle cible on se fie, il faut pouvoir préciser ce point de départ.

L'autre appréciation serait de dire que ce sont les terrains artificialisés au sens d'imperméabilisés. Là, je vais garder le débat ouvert parce qu'une friche qui est renaturée en grande partie n'est plus imperméabilisée. Par contre, elle est polluée et peut être profondément artificialisée.

À ce stade, il y a un vrai enjeu : garder la cible qui est obtenue de 30 % dans des surfaces déjà artificialisées à l'horizon 2030. Il y a une trajectoire à définir pour arriver à zéro surface artificialisée en 2050. Pour faire ce chemin-là, il faut savoir à quelle définition et à quelle ligne de base on se réfère. Aujourd'hui, on manque de clarté dans le SDT, on manque de clarté dans les SDC – dans les futurs schémas de développement communaux qui doivent être travaillés – et, sur le plan parlementaire, il y a un vrai travail – même si beaucoup de littérature ont été référées sur le sujet – de précision juridique à faire et à traduire dans les lois. Ce travail n'est pas très compliqué et vaut la peine d'être réalisé. Lorsque ce sera fait, on pourra avoir les deux trajectoires : une trajectoire de non-artificialisation, de zéro artificialisation nette au sens réglementaire – changement d'affectation – et une trajectoire de zéro artificialisation nette au sens de la couverture et donc de l'imperméabilisation.

Je pense avoir brossé beaucoup des éléments qui m'avaient été soumis. J'ai sans doute omis des choses qui auraient mérité d'être précisées, mais je pense que les interventions précédentes et le temps déjà écoulé me limitent.

**M. le Président.** – Merci beaucoup, à chacune et à chacun, pour vos réponses. J'avoue que ce n'est pas simple.

M. Mugemangango a dû nous quitter également.

La parole est à Mme Cremasco.

**Mme Veronica Cremasco** (Ecolo). – Il faut au moins que je réponde à M. Géronnez, parce que je ne veux pas l'avoir frustré ou vexé avec le terme « isotrope ». Néanmoins, je pense avoir bien fait de poser la question, et lorsque vous dites que cela vous a vexé avec un grand sourire, je le prends bien.

Les explications que vous nous avez données en nous disant qu'il s'agit d'une projection par spécialisation sur la base de l'existant sont importantes, car nous allons les utiliser pour dégager des lignes politiques. Je voulais que cela soit clair pour tout le monde.

Par ailleurs, j'avais un peu loupé l'information, mais je me doutais que vous aviez une explication méthodologique, avec les catégorisations que vous aviez données avant. Je le disais bien que vous n'aviez pas fait tout cela pour n'en tirer aucune conclusion sur les cartes. Vous êtes passé un peu vite à ce moment-là.

Ceci étant, quand vous décrivez le processus, certes il n'est pas isotrope, mais il est à politique économique constante. Nous attendions une réponse du ministre que nous n'avons pas eu. M. Jeholet est ministre de l'Économie, Mme Neven est ministre de l'Énergie : ce serait bien qu'ils se coordonnent tous les trois pour avoir une vraie décision politique, économique et industrielle pour jauger de la faisabilité en fonction de vos études. Il va falloir faire fonctionner vos deux groupes d'étude lorsque l'on aura la définition de la politique économique que l'on veut mener.

Personne n'abandonne le zéro artificialisation nette en 2050 – j'ai entendu M. le Ministre le rappeler, mais personne n'a dit qu'il fallait le remettre en doute. Cela conforte M. Halleux sur ce qu'il a mis en place. Ce qui est certain, c'est que l'on n'y dérogera pas et que l'on va vers cela. On sait aussi que par rapport à d'autres pays européens, notre région est l'une des plus denses d'Europe. Pour nous, l'enjeu est vital, que ce soit en termes d'agriculture ou de biodiversité. L'enjeu est nettement supérieur à toute une série de pays d'Europe. Ne pas le remettre en question est une question de survie. On sait à quel point on dispose d'une économie importante dans l'économie agricole, mais aussi dans le déploiement local qui est primordial dans notre résistance et notre résilience par rapport aux différents chocs subis qui nous viennent de l'extérieur. On ne remet pas en question cet enjeu vital.

Il nous faut une ligne industrielle et économique pour, au vu des résultats que vous nous avez transmis, concilier les deux. Il faut que cela converge, sinon, on

peut faire des études en boucle. Des études sur le foncier, sur l'immobilier ou sur le développement de l'activité économique, on en a, comme M. Halleux l'a dit. Des décisions, par contre, on en a nettement moins.

Dès lors, c'est important, à un moment, de faire converger et que l'on arrive à de vraies conclusions. Pour l'instant, j'attends la réponse du Gouvernement qui dirait que, sur base de ces décisions et de ce que l'on a appris dans les deux études, on va faire ces choix-là, parce que l'on conciliera à la fois nos enjeux de résilience et de résistance par rapport à l'insécurité du monde en général, par rapport au « zéro artificialisation nette » et par rapport à notre volonté de nous redéployer économiquement, parce que c'est un enjeu énorme pour la Wallonie. Cela reste mon point de vue, parce que je suis sans réponse à ce sujet.

Le rôle des intercommunales est au cœur du problème. Je rejoins M. Di Antonio dans son analyse et Ecolo plus globalement. Il faut qu'ils changent de métier : l'idée n'est plus d'équiper des terrains et de les vendre. D'ailleurs, M. Halleux rappelle, repris par M. Géronnez, que cette disposition de terrains équipés, donc artificialisés, ne sert pas l'économie. Je ne vais pas répéter ce que M. Di Antonio a dit à ce sujet, donc il faut qu'ils changent de métier.

Par rapport à ce que M. le Ministre a avancé sur les contrats d'objectif, c'est intéressant de changer l'objectif, notamment de se demander comment on développe le plan industriel wallon, quand on en aura un, notamment dans les différentes sous-régions. Il faut une stratégie globale – c'est ce que disait la Cour des comptes sur l'ensemble de la Wallonie –, mais cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas de sous-spécialisation.

Je viens de l'Est de la Belgique ; tout ce qui est activités économiques se développe, est un peu à saturation dans cette zone. C'est la même chose pour le Brabant wallon. Il faut dès lors pouvoir différencier et équilibrer sur l'ensemble – c'est un problème de justice sociale et de répartition, c'est une décision politique –, en sachant qu'il y a des spécialisations. Il ne faut pas non plus tout réduire à des problèmes basiques. C'est pour cela que j'insistais sur le côté non isotrope de la chose : ce n'est pas partout pareil, hectare par hectare, sur l'ensemble de la Wallonie. Il y a des spécificités, il faut s'en nourrir et les valoriser, certainement pas les rejeter en disant que c'est partout pareil. Tout le monde connaît les enjeux derrière.

Je pense que les intercommunales et les agences de développement territorial on a y gagner. C'est génial de réactiver de l'économie dans les centralités. M. Lambotte y faisait écho. Par exemple, il faut remettre de l'activité économique dans les centralités. On a tous voté le SDT, on ne remet pas en question le ZAN, donc il faut le faire et les dynamiser. Que ce soit une mission des intercommunales, pourquoi pas,

notamment par rapport au foncier et à l'immobilier. C'est important.

M. Lambotte disait : « On le fait via des partenariats public-privé. » Je suis de ceux qui plaident, suite à un rapport de la Cour des comptes, pour dire « un partenariat public-privé nécessite un partenaire public fort ». La Cour des comptes dit : « Regardez vos prisons. Si vous ne vous organisez pas et s'il n'y a pas de pouvoir public fort, c'est mort, vous allez perdre beaucoup d'argent. » C'est ce qui va se passer au niveau des intercommunales aussi.

Elles reprendraient ce rôle du public et cette négociation de partenariat public-privé pour pouvoir faire des réhabilitations de moins de deux hectares dans les centres. Pour cela – je m'adresse aussi bien à M. le Ministre qu'aux partenaires libéraux –, pour développer des partenariats public-privé forts, il faut un partenaire public fort. Il ne faut donc pas dézinguer l'administration ni le service public ; c'est ce qui est éminemment important là-dedans.

Nous sommes de ceux qui croient à la liberté d'entreprendre et à l'émancipation, à condition qu'elle soit orientée notamment vers le zéro artificialisation nette et vers la valorisation de la terre agricole. On peut faire les deux en même temps, il n'y a pas de problème, même si l'on a souvent dit l'inverse.

J'ai déjà dit quelque chose qui m'est bien revenu dans la figure : un nombre d'emplois à l'hectare est trop basique. Pour le redéploiement économique de la Wallonie, il faut créer des chaînes industrielles, mais parfois il manque un chaînon. Par exemple, le chaînon de la Filière Bois que je n'ai cessé de défendre sur Chertal et que l'on a complètement oublié après avoir mis des millions dans des études et avoir lancé des appels à projets. Désormais, on dit que ce n'est pas grave et que l'on fera de la logistique. Il faut retrouver et recréer des chaînes industrielles en Wallonie. Si cette chaîne ne donne pas beaucoup d'emplois à l'hectare, elle est néanmoins vitale parce qu'elle fait vivre tous les autres.

Comme vous l'avez très bien précisé, Monsieur Géronnez, il faut que le territoire soit capable d'absorber tous ces emplois indirects générés par cette chaîne industrielle complète qui sera revalorisée. Or, il n'y a pas un mot sur la chaîne industrielle et sur ce que l'on veut exactement valoriser. Si vos études sont éminemment importantes parce qu'elles alimentent le socle, il faut ensuite une décision politique forte pour arriver à quelque chose de cet acabit.

La base de données est éminemment importante pour avoir une stratégie globale. L'histoire de la stratégie régionale que je voulais mettre en avant avec Futerro, c'est qu'il est hors de question d'avoir des intercommunales qui ont des prés carrés, qui vendent des terrains et qui ne veulent absolument pas que

quelqu'un leur « vole la vedette ». On a vu que cela ne rapporte rien et que c'est mieux d'aller dans la promotion immobilière que dans la promotion foncière. On laisse la promotion immobilière aux autres et notamment au privé. C'est en cela que les intercommunales pourraient, à travers des partenariats public-privé, récupérer une plus-value. Pour le commun des mortels et les gens qui ne sont pas spécialisés, vendre des terrains rapporte beaucoup moins que de vendre des bâtiments. Dès lors, il est important de rediriger cela pour avoir une activité rentable.

Il est important de rendre accessible cette base de données sur l'ensemble de la Wallonie. Cela ne veut cependant pas dire gommer les spécificités de l'activité économique puisqu'elles sont très différentes en Wallonie, comme vous l'avez pertinemment mis en évidence. Pour rebondir sur les propos de M. Lambotte, cette base de données a été mal alimentée par les intercommunales. De mon côté, lorsque M. Borsus était ministre de l'Économie, je n'ai pas arrêté de plaider sur le fait qu'il ne fallait pas se limiter aux terrains des intercommunales parce qu'il faut mettre à disposition toute l'activité économique et notamment les ports autonomes. C'est un enjeu crucial d'acheminer toute cette production via la voie d'eau. Dès lors, il faut une base de données consolidée avec des critères qui correspondent à ce qu'attend le futur investisseur en Wallonie. Chez nous, la base de données est trop floue alors que, comme M. Lambotte l'a indiqué, d'autres pays mettent ces bases de données afin de connaître systématiquement ce qui va arriver et ce qui peut être mobilisé. Il faut une solidarité entre tous les coins de la Wallonie sans pour autant gommer leurs spécificités. Cela demande une réflexion politique, mais j'ose espérer que c'est jouable.

Pour conclure, il est très important d'avoir une vraie stratégie de redéploiement de l'activité économique qui soit complètement cohérente avec le ZAN. À propos de l'artificialisation, vous m'étonnez parce que je pense que la notion d'artificialisation est bien à débattre. M. Di Antonio a soulevé la question en évoquant la page 16 du SDT. Évidemment que cela ne concerne pas le statut juridique des terrains. Le plan de secteur offre beaucoup trop de terrains à bâtir. Si l'on admet qu'il faut arrêter d'artificialiser, il faut aussi arrêter de rendre juridiquement artificialisables des terrains contre des autres, on peut arrêter maintenant. L'idée est de ne pas artificialiser tous ceux qui le sont déjà de droit. Je pourrais refaire l'historique du plan de secteur, mais je resterais avec vous jusqu'à minuit.

Ceci étant, pour que tout le monde comprenne bien – Monsieur Géronnez, je ne vous en veux pas du tout –, on discute entre experts. Quand les gens regardent cela de l'extérieur, ils disent que c'est à n'y plus rien comprendre. Il existe un statut de droit, qui s'appelle le plan de secteur, où les terrains sont artificialisables. On va à l'asphyxie parce qu'il y en a beaucoup trop. L'enjeu est de ne pas les artificialiser. L'enjeu n'est pas

de dire que l'on va ajouter des artificialisables au plan de secteur. Il faut arriver à ne pas artificialiser, ce qui est déjà de droit. Comme M. Di Antonio l'a dit, il ne faut pas construire tout ce que l'on peut éventuellement construire.

Je suis contente d'avoir pris ces quelques minutes pour le repréciser parce que c'est au cœur du cœur de l'enjeu wallon de l'aménagement du territoire en 2050, c'est l'enjeu. C'est déjà bien que, à tout le moins, nous le comprenions tous. Ce n'est pas une position politique de ma part, mais un élément objectivable.

**M. le Président.** – Madame Cremasco, je vous confirme que nous allons terminer la nuit ensemble parce que vous avez la dernière question orale.

*(Réaction de Mme Cremasco.)*

C'est toujours un plaisir de voir cela dans l'ordre du jour.

**Mme Veronica Cremasco** (Ecolo). – Je vous remercie pour votre *teasing*. En plus, cela concerne les tours de Tihange, c'est sympa.

**M. le Président.** – La parole est à M. Géronnez.

**M. Loïc Géronnez**, Expert Immobilier & Développement territorial auprès d'Idea Consult. – J'irai revoir la définition en page 16, parce que je n'ai pas le sentiment que cette différenciation figure dans le texte, mais c'est très bien si c'est précis.

L'une des difficultés auxquelles nous avons été confrontés dans notre étude concerne l'état de l'imperméabilisation des sols en Wallonie. Désormais, cela se fait par photo-orthoplan, ce qui coûte 300 000 euros si c'est externalisé et 150 000 euros en personnel à l'interne de l'administration si c'est répété annuellement. C'est l'un des éléments sur lesquels, à nouveau, il faut une ligne de base qui est celle de départ.

Sur la protection des surfaces, le modèle que nous avons fait pour la Wallonie, nous l'avons fait aussi en Flandre, où le croisement de la couche d'imperméabilisation dans la relation entre les secteurs d'activité économique et leur typologie est plus significatif si l'on intègre la dimension d'imperméabilisation. Dès lors que c'est une appréciation politique, je ne vais pas me positionner pour ou contre la régulation ou l'imperméabilisation. Le fait est qu'il faut une trajectoire et une ligne de base par rapport à l'imperméabilisation. Cette couche de données permettra aussi d'améliorer la prédiction sur les projections en besoin de surfaces d'activité économique.

**Mme Veronica Cremasco** (Ecolo). – Vous avez complètement raison parce qu'il faut clarifier le débat.

**M. le Président.** – Je vous remercie, Madame la Présidente faisant fonction.

*(Rires)*

La parole est à M. Lefèbvre.

**M. Bruno Lefèbvre** (PS). – Je vous remercie pour les compliments que vous nous avez transmis. Il y a un certain nombre d'éléments sur lesquels nous reviendrons plus tard, notamment les outils de maîtrise foncière sur lesquels nous devons nous pencher davantage.

J'évoquais surtout le mécanisme de solidarité territoriale pour certaines sous-régions qui seraient pénalisées par le fait qu'elles n'intéressent pas les opérateurs potentiels. C'est là que je voudrais un mécanisme de compensation ou, en tout cas, quelque chose qui met en place une certaine solidarité territoriale. Nous devons nous y repencher parce que c'est important. Par exemple, je ne suis pas sûr que Couvin – sans vouloir l'attaquer – intéressera beaucoup de structures de développement économique qui auront une folle envie d'aller s'implanter dans un centre de...

*(Réactions dans l'assemblée)*

Oui, il y a de la surface, mais si personne dans le privé n'a envie d'y aller, il peut y avoir beaucoup de surface, mais le privé n'ira pas. Pour les locaux, il y aura potentiellement une difficulté, c'est ce que je voulais dire.

Nous y reviendrons.

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

**M. Vincent Crampont** (PS). – Je m'associe aux remerciements de mon collègue pour les précieuses réponses apportées. Nous continuerons à travailler et nous tenterons d'apporter des solutions afin d'aiguiller un peu le ministre dans les futures décisions qui seront prises.

**M. le Président.** – La parole est à M. Di Antonio.

**M. Carlo Di Antonio** (Les Engagés). – J'aimerais revenir brièvement sur l'artificialisation et sur l'incertitude entourant les définitions, notamment celle figurant à la page 16, à laquelle Mme Cremasco a fait référence : « Le processus par lequel les terrains agricoles, forestiers ou naturels sont urbanisés par une construction ou le placement d'une ou plusieurs installations fixes en vertu d'un permis d'urbanisme ». La question se pose donc quand même pour une parcelle qui est aujourd'hui équipée – c'est-à-dire qu'on l'a dotée de routes, d'équipements et d'impétrants –, mais dont l'intérieur n'est pas occupé par des entreprises. La question se pose d'autant plus lorsqu'on considère le caractère inutile de ces travaux si l'on devait considérer que ces voiries et impétrants serviraient uniquement à de la production agricole. J'estime donc que la définition mérite tout de même d'être un peu challengée dans ce cas de figure, qui concerne un certain nombre

d'hectares en Wallonie. On a notamment évoqué le nombre de terrains en zone industrielle qui ont été équipés et qui ne sont pas utilisés aujourd'hui.

A contrario, Madame Cremasco, je pense que l'objectif de 0 % d'artificialisation doit aussi être interrogé vis-à-vis des zones agricoles, car, à mon sens, 20 hectares de pommes de terre avec 15 pulvérisations par an, des engrais et du labour intensif, c'est tout autant artificialisé que d'autres zones à usage de PME. Dès lors, cet objectif de 0 % doit aussi se lire entre l'impossibilité que l'on doit avoir de passer d'une zone forestière à une culture de sapins de Noël ou d'une prairie à un champ de pommes de terre.

**Mme Veronica Cremasco** (Ecolo). – Je ne peux que vous rejoindre, Monsieur Di Antonio. Toutefois, s'il n'y a plus de terre et qu'elle est bétonnée, on ne peut même pas changer et aller vers de l'agriculture bio. S'il y a de la terre, on peut espérer pouvoir le faire.

**M. le Président.** – Je vous remercie pour cette deuxième intervention, Madame la Présidente faisant fonction. Jamais deux sans trois ; vivement cet après-midi, donc.

La parole est à M. Chintinne.

**M. Grégory Chintinne** (MR). – Je serai très bref. J'aimerais remercier les différentes personnes qui ont répondu à nos questions. On reviendra probablement sur ce sujet passionnant.

Je tiens aussi à rassurer M. Lefèbvre : il y a encore des gens qui ont envie de venir à Couvin. En tout cas, on essaiera de tout faire pour cela.

*(Rires)*

**M. le Président.** – Je ne sais pas si cela le rassure ou plutôt si cela rassure son entourage.

Plus personne ne souhaitant s'exprimer dans l'échange de vues, je propose de le clôturer. Je remercie chacune et chacun pour vos apports à ce débat qui fut plus que riche et qui reviendra probablement sur nos tables.

Je remercie également MM. Halleux, Maldague, Lambotte, Géronnez et Mme Vialay pour cette matinée passée en notre compagnie.

### ***Confiance au président et au rapporteur***

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

## **PROJETS ET PROPOSITIONS**

### **Pétition contre le projet de poulailler industriel à Bourlers**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle l'examen de la pétition contre le projet de poulailler industriel à Bourlers.

#### ***Désignation d'un rapporteur***

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

La parole est à M. Chintinne.

**M. Grégory Chintinne** (MR). – Je propose M. Di Antonio comme rapporteur.

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

**M. Bruno Lefèbvre** (PS). – Je propose M. Crampont comme rapporteur.

**M. le Président.** – À l'unanimité des membres, MM. Di Antonio et Crampont sont désignés en qualité de rapporteurs.

#### ***Présentation de la pétition***

**M. le Président.** – Il me revient de vous indiquer qu'en date du 26 août 2025, M. Roland a introduit une pétition en ligne visant à demander aux autorités compétentes de refuser l'octroi du permis unique sollicité en vue de la construction d'un poulailler d'engraissement d'une capacité de 39 900 unités à Bourlers, près de Chimay.

Cette pétition a été clôturée le 26 février 2026 et a recueilli 38 signatures.

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

La Commission peut toutefois décider d'auditionner malgré tout l'auteur de la pétition ou tout autre signataire désigné à cette fin, à condition évidemment de motiver sa décision. Je vous rappelle également que nous pouvons demander un rapport au Gouvernement wallon, s'il échet. Nous pouvons aussi soumettre la question au médiateur.

## *Échange de vues*

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

**M. Vincent Crampont (PS).** – J'aimerais tout simplement vous dire que, quand on parle du projet d'un poulailler industriel, je ne peux m'empêcher de penser au film *Au nom de la terre*, avec Guillaume Canet – je ne sais pas si vous l'avez vu, Monsieur le Président –, et à sa fin tragique.

Bien entendu, pour l'agriculteur qui souhaite construire ce type d'infrastructures, il s'agit souvent d'une question de survie pour son exploitation. Hélas, c'est souvent un mirage. En général, il s'agit de filières complètement intégrées. On parle de bâtiments, de poussins, de nourritures, d'abattages et de commercialisations qui emprisonnent les agriculteurs. Malheureusement, dans ce type de dossier, ce n'est pas un choix urbanistique dont il est question, mais plutôt une question de modèle agricole. Je pense qu'il faudra vraiment réfléchir à cette problématique également.

**M. le Président.** – Y a-t-il d'autres remarques ? Mentionnons simplement que le permis a entre-temps été délivré. Je me permets de vous donner cette information qui me semble intéressante.

Dès lors, je vous propose de valider ces conclusions, à savoir que la Commission de l'aménagement du territoire, de la mobilité et des pouvoirs locaux a pris connaissance de la pétition déposée par M. Roland contre le projet de poulailler industriel à Bourlers.

Je vous propose les conclusions suivantes :

« Considérant que la pétition n'a recueilli que 38 signatures, au regard de l'article 127.6 du Règlement du Parlement de Wallonie, la Commission décide de clore l'examen de la pétition ».

## *Vote*

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

## *Confiance au président et au rapporteur*

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

La séance est suspendue.

*- La séance est suspendue à 12 heures 33 minutes.*

## REPRISE DE LA SÉANCE

*- La séance est reprise à 14 heures 30 minutes.*

**M. le Président.** – La séance est reprise.

## INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

### Question orale

**de Mme Mathilde Vandorpe  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « l'état d'avancement du contournement de  
Lessines »**

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

La parole est à Mme Vandorpe pour poser sa question.

**Mme Mathilde Vandorpe (Les Engagés).** – Monsieur le Ministre, il y a un an, le Gouvernement wallon validait la relance du projet de contournement de Lessines, visant à terminer, enfin, le tronçon entre la N42 et la N57, chaînon manquant essentiel pour améliorer la mobilité et détourner le trafic de transit, notamment des poids lourds, hors du centre-ville.

Ce dossier est attendu depuis de nombreuses années par les Lessinois et usagers de ce tronçon. Il a connu différentes phases d'avancement, mais aussi des périodes de gel et d'incertitude, générant incompréhension et attentes importantes sur le terrain. On peut rappeler, en 2019, le blocage complet du dossier par le ministre Ecolo de l'époque pendant que son ministre-président, Elio Di Rupo, rassurait par courrier le bourgmestre local en lui disant qu'il n'était nullement prévu d'abandonner ce projet. C'était la cacophonie du Gouvernement à l'époque.

Pour ma part, j'ai gardé ma ligne de conduite et j'ai eu l'occasion d'interpeller à de nombreuses reprises les ministres compétents afin de plaider pour la concrétisation de ce projet structurant. Nous avons obtenu, non sans satisfaction, qu'il apparaisse dans le Déclaration de politique régionale. Maintenant, les Engagés sont à la barre ; on avance et l'on vous en remercie.

En septembre dernier, lors d'une visite en terres lessinoises, vous expliquiez que la première étape était de faire des relevés topographiques. Ces derniers permettraient d'identifier la nature du sol pour faire le

choix du meilleur tracé pour la route. Il fallait aussi encore régler la question du retour du contournement avec la chaussée pour que le RAVeL puisse lui aussi être connecté.

Monsieur le Ministre, je souhaite faire le point sur l'état d'avancement. Où en sommes-nous dans ce dossier ? Où en est actuellement l'étude relative aux relevés topographiques ? La question de la liaison avec le RAVeL a-t-elle pu être réglée ? Avez-vous un calendrier des étapes de ce projet à nous donner et une estimation pour la concrétisation des travaux ?

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

**M. François Desquesnes**, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, ce dossier nous tient à cœur et je vous remercie pour le suivi attentif que vous portez au projet de bouclage de contournement de Lessines, qui constitue l'une des priorités de la Déclaration de politique régionale. Comme vous l'avez rappelé, le Gouvernement a décidé, il y a un an, de relancer ce projet afin de finaliser le tronçon reliant la nationale 42 à la nationale 57, tournant le dos au dogmatisme de mon prédécesseur. C'est un chaînon manquant essentiel pour détourner le trafic de transit, en particulier le trafic lourd hors du périmètre urbain bâti de Lessines, et redonner de l'air, de la qualité de vie aux habitants de ces quartiers du nord de la ville.

Conformément aux engagements pris lors de ma visite en septembre dernier, la première étape consistait à relancer les études préalables, notamment les relevés topographiques et géotechniques indispensables au choix du tracé. Ces relevés ont bien été réalisés par l'administration afin de préciser la nature des sols, les contraintes techniques et les enjeux environnementaux. Cela a permis de définir le tracé dans un haut niveau de précision. C'est à cela que sert cette étape indispensable.

Dans ce contexte, la question de la liaison avec le RAVeL est pleinement prise en compte. Des échanges ont déjà eu lieu entre le SPW MI et les autorités locales et les partenaires concernés, afin de garantir une solution cohérente, tant pour la continuité des itinéraires cyclopiétons que pour la sécurité de l'ensemble des usagers. Cette articulation fait aujourd'hui partie intégrante du scénario à l'étude.

S'agissant du timing, un calendrier prévisionnel complet a été présenté, à ma demande, par le directeur général du SPW MI au Gouvernement, le 9 avril dernier. L'objectif reste de finaliser les études techniques et le choix du tracé définitif dans les tout prochains mois, afin d'engager, cette année, les procédures administratives nécessaires. Je rappelle que plusieurs volets doivent être menés en parallèle : la finalisation des études techniques, les expropriations, la demande de permis. Il est donc prématuré, à ce stade, d'annoncer

une date ferme pour le début des travaux, mais je peux déjà vous dire que l'on aura de bonnes nouvelles en 2027, si tout va bien, ou en début 2028, si cela a pris un peu de retard. Je ne peux donc que vous confirmer que ce dossier avance de manière concrète, méthodique et crédible. Après trop d'années d'attentes, de reports et d'incertitudes, j'en assure un suivi attentif afin de pouvoir franchir les prochaines étapes.

**M. le Président.** – La parole est à Mme Vandorpe.

**Mme Mathilde Vandorpe** (Les Engagés). – Enfin du concret, un investissement clair et net, une efficacité de votre côté et du côté du cabinet et de l'administration ! Au moins maintenant, on a une échéance, même si l'on sait que de nombreuses étapes doivent encore être mises en route. On commence à voir le bout du tunnel, ou plutôt le début de la route.

**Question orale**  
**de M. Eddy Fontaine**  
**à M. François Desquesnes, Ministre du**  
**Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et**  
**des Pouvoirs locaux,**  
**sur « les centaines de milliers d'euros perdus**  
**dans le cadre de la vente des biens expropriés**  
**pour le contournement de Couvin »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Fontaine à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les centaines de milliers d'euros perdus dans le cadre de la vente des biens expropriés pour le contournement de Couvin ».

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

**M. Eddy Fontaine** (PS). – Monsieur le Ministre, le contournement de Couvin a mis des années et des années à se faire, mais celui-là est réalisé. La réalisation du contournement de Couvin a nécessité de nombreuses expropriations, dont plusieurs bâtiments. Avant la mise en service de l'autoroute, ils étaient tous habités et bien entretenus. Aujourd'hui, ils tombent en ruine et devraient être vendus. Avec un peu plus de célérité, la SOFICO et donc la Wallonie auraient pu gagner de l'argent. Aujourd'hui, malheureusement, elle va vendre des bâtiments qui sont délabrés, squattés ou en ruine.

Monsieur le Ministre, pourquoi avoir attendu près de 10 ans pour vendre des biens immobiliers qui sont aujourd'hui abandonnés ? Quel est le préjudice estimé pour la Wallonie ? À quel prix ces bâtiments ont-ils été achetés dans le cadre de l'expropriation ? Quelle est aujourd'hui la valeur estimée de ces bâtiments ?

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

**M. François Desquesnes**, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, sous forme de boutade, j’aurais envie de vous dire que l’on pourrait interroger le précédent président de la SOFICO sur le sujet, mais je ne le ferai pas.

Les biens concernés ont été acquis dans le cadre d’un projet d’infrastructure majeur, avec un objectif clair : garantir la maîtrise foncière indispensable à la réalisation du contournement de Couvin. Vous savez très bien, Monsieur le Député, vous qui êtes de Couvin, combien ce dossier était attendu des citoyens et combien des tentatives antérieures s’étaient enlisées.

La maîtrise foncière est un préalable indispensable à de tels projets. C’est la raison pour laquelle, dans ce type de projet, certaines acquisitions sont volontairement anticipées, bien avant les travaux, afin d’éviter tout blocage ultérieur et de sécuriser l’intérêt général.

S’agissant de leur revente, l’administration m’indique que des démarches ont bien été entreprises et qu’une offre avait notamment été conclue en 2021 – il y a cinq ans –, mais il y a eu un désistement de l’acquéreur qui a interrompu le processus en 2022. La remise en dynamique du dossier s’est opérée dans une phase plus récente, en lien avec une reprise coordonnée du suivi de ces biens, ce qui explique la relance des procédures depuis 2024. L’administration me précise que nous ne sommes pas face à des ventes immobilières classiques. Ces dossiers impliquent des contraintes juridiques, techniques et administratives importantes, ainsi que l’intervention de plusieurs acteurs publics, dont le comité d’acquisition d’immeubles.

Aujourd’hui, plusieurs dossiers avancent concrètement, en collaboration avec ledit comité d’acquisition d’immeubles de Namur. Citons, par exemple :

- la ferme Nival, en phase de finalisation, notamment pour organiser les visites ;
- la villa des Sept Frères, faisant l’objet d’un suivi actif, avec des éléments administratifs en cours de traitement.

Concernant l’état des bâtiments, il est vrai que des biens inoccupés peuvent être exposés à des dégradations ou à des occupations non autorisées, et ce, malgré les mesures de sécurisation mises en place.

Sur le plan financier, tant qu’une vente n’est pas concrétisée, les estimations immobilières restent par nature théoriques. La valeur d’un bien dépend non seulement de son état, mais aussi de sa localisation, de son potentiel et du projet porté par l’acquéreur. En outre, dans le contexte d’une expropriation pour faire passer une route deux fois deux bandes, il est clair que toute comparaison directe entre le coût initial d’achat de ces biens et le prix de revente ultérieur est tronqué,

puisqu’il y a une dévalorisation contextuelle importante de la propriété.

Que ce soit à Couvin ou ailleurs, la bonne gestion implique que les emprises acquises par la Région et devenues inutiles ne restent pas dans le patrimoine régional, a fortiori bien sûr dans les temps budgétaires difficiles que nous connaissons. C’est une demande claire que j’adresse au SPW MI et à la SOFICO.

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

**M. Eddy Fontaine (PS).** – On peut se rencontrer et se retrouver sur plusieurs points. Vous ne m’avez pas donné de chiffre, mais je reviendrai vers vous avec une question écrite, ce sera plus adéquat.

À l’heure où le compte 2025 est difficile – on le sait, vous le répétez –, vous allez devoir de nouveau serrer la vis. Certes, ce ne sont pas les quelques bâtiments couvinois qui vont redresser le compte de la Wallonie, ce serait trop beau, mais il est vraiment très important que ce soit à Couvin pour ce dossier ou que ce soit ailleurs pour d’autres dossiers, d’être proactifs. Les bâtiments ont une certaine valeur. Vous avez dit qu’il y a une perte de valeur due à la situation, mais il est très important de faire ces ventes le plus rapidement possible, avant que les bâtiments ne se dégradent et ne perdent encore de la valeur.

**Question orale  
de M. Bruno Lefèbvre  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « l’état réel du pont de Grandglise sur la  
N50 »**

**M. le Président.** – L’ordre du jour appelle la question orale de M. Lefèbvre à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l’état réel du pont de Grandglise sur la N50 ».

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

**M. Bruno Lefèbvre (PS).** – Monsieur le Ministre, en avril dernier, je vous interrogeais déjà sur les travaux du pont de Grandglise. Vous m’indiquiez en substance que, pour des raisons techniques et pour préserver la structure de l’ouvrage, il avait fallu faire des travaux de grande ampleur et fermer le pont à la circulation. On en a parlé à plusieurs reprises.

Au-delà de la réouverture qui a eu lieu il y a quelques semaines maintenant, la question est de savoir si la structure du pont n’est pas plus endommagée que ce que la réouverture de la circulation laisse transparaître. En effet, depuis quelques semaines, des

photos prises sous le pont montrent des dégradations dans le béton, des fers qui apparaissent. Ces photos ont été publiées par des riverains sur les réseaux sociaux.

Vos services disposent-ils d'un diagnostic précis de l'état de ce pont ? En effet, les photos sont vraiment interpellantes : on voit les structures métalliques sous le béton, les pièces de béton qui sont tombées. S'il a été rouvert, j'imagine qu'il n'y avait pas de danger rapide. Cela étant, d'autres travaux de réfection sont-ils prévus ? Le cas échéant, entreront-ils dans votre programme de rénovation sur les ouvrages d'art ?

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

**M. François Desquesnes**, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, je vous remercie pour votre enquête et votre question. L'avancement des travaux de réfection du pont surplombant le canal Blaton-Ath et supportant les voies de la nationale 50, entamés en juin dernier, permet bien la réouverture partielle de la voirie régionale. Celle-ci est effective depuis le 24 avril. La circulation sur la nationale 50 à hauteur du pont du canal Blaton-Ath a donc repris sur une bande par sens – je pense que vous aviez demandé et que cela s'ouvre plus vite – avec une vitesse limitée toutefois à 50 kilomètres par heure.

Pourquoi cette réouverture limitée à 50 kilomètres par heure ? Parce qu'effectivement, les travaux ne sont pas terminés. Le chantier se poursuit principalement au niveau de la face inférieure de l'ouvrage – c'est-à-dire là où on ne le voit pas quand on roule sur la voirie – pour une durée estimée à quatre mois, sous réserve bien sûr des conditions d'avancement du chantier et des conditions météorologiques. Des interventions mineures resteront également à réaliser sur le niveau supérieur à hauteur des trottoirs.

Pour rappel, la fermeture complète de l'ouvrage à la circulation avait été rendue nécessaire afin de permettre la réalisation de certaines interventions techniques requérant une absence totale de vibrations. Ce chantier comprend donc plusieurs travaux : la réparation du béton du tablier, le renouvellement de l'étanchéité de l'ouvrage ainsi que le remplacement des joints de dilatation.

Ce chantier de 930 000 euros est financé par la SOFICO en sa qualité de maître d'ouvrage et est mené en collaboration avec son partenaire technique, le SPW Mobilité et Infrastructures, en qualité de maître d'œuvre.

Je vous confirme qu'à l'issue de ces travaux, le pont aura retrouvé un bon état de santé structurel. Aucun chantier complémentaire de réfection n'est donc programmé à ce stade, mais les travaux, vous l'aurez compris, ne sont pas terminés.

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

**M. Bruno Lefèbvre (PS).** – Merci, Monsieur le Ministre, pour ces éléments d'information. Je pense que tout le monde sera évidemment rassuré, puisque ces photos avaient un peu déchaîné la toile. Il est toujours important d'expliquer les choses correctement.

**Question orale  
de M. Bruno Lefèbvre  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « les difficultés rencontrées par le  
Gouvernement pour adopter le nouveau plan  
Infrastructures »**

**Question orale  
de M. Olivier Maroy  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « le futur plan « Mobilité et  
infrastructures » »**

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

- M. Lefèbvre, sur « les difficultés rencontrées par le Gouvernement pour adopter le nouveau plan Infrastructures » ;
- M. Maroy, sur « le futur plan « Mobilité et infrastructures » ».

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

**M. Bruno Lefèbvre (PS).** – Monsieur le Ministre, on attend depuis plusieurs mois maintenant le nouveau plan Infrastructures, mais nous ne voyons rien venir à ce stade. Comme le 7 avril dernier, j'ai toujours une série de questions sans réponse.

Quel sera le budget dédié au plan Infrastructures dans sa totalité et en base annuelle ? Comment cette trajectoire s'intègre-t-elle dans celle du Gouvernement ? Quelle sera la durée de la programmation ? Allez-vous au-delà de 2029, limitant ainsi les capacités d'action du prochain Gouvernement ? Quelles seront les familles d'actifs concernées au-delà des ouvrages d'art, des voies hydrauliques et de l'entretien du réseau ? Qu'en sera-t-il des travaux géolocalisés ? Quid de la mobilité douce ?

Alors que vous avez bouclé votre ajustement, je suppose qu'aujourd'hui vous êtes en mesure de répondre à l'ensemble de ces questions : quels seront les budgets dédiés à la mise en œuvre du plan Infrastructures au cours du deuxième semestre 2026 ?

Quel va être l'impact de la guerre au Moyen-Orient sur les travaux routiers, sachant qu'on évoque une hausse de 30 % du prix du bitume ?

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

**M. Olivier Maroy (MR).** – Monsieur le Ministre, lors de l'examen du budget 2026 en décembre dernier, vous aviez indiqué que le futur plan Infrastructures, initialement attendu fin 2025, serait finalement adopté courant 2026, avec une ambition budgétaire renforcée. Voilà une bonne nouvelle. Mais nous sommes déjà à la mi-mai et nous ne voyons encore rien venir. Comme mon collègue, on vient un petit peu aux nouvelles.

Dans ce contexte, Monsieur le Ministre, pouvez-vous me préciser où en est concrètement aujourd'hui l'élaboration de ce plan, tant au niveau stratégique que budgétaire ?

J'ai lu la réponse que vous aviez accordée il y a quelques semaines seulement à mon collègue Bruno Lefèbvre, et en fait, vous n'aviez rien répondu, pour le dire franchement – vous allez me dire que ne rien répondre, c'est quelque part une réponse.

Plus précisément, quelle temporalité de programmation retenez-vous ? Ce plan s'inscrira-t-il strictement dans la mandature actuelle – donc jusqu'à mi-2029 – ou envisagez-vous une planification au-delà de 2029 ? Quelles seront les familles d'actifs concernées, au-delà des ouvrages d'art, des voies hydrauliques et de l'entretien, notamment en matière de réseaux structurants, de sécurité, de gestion du trafic ou encore d'infrastructures innovantes ?

Sur quelles bases reposera la priorisation des chantiers ? C'est un aspect important ; les critères sont donc également. Dès lors, quels critères objectifs seront retenus pour hiérarchiser les investissements ? Quelles bases de données sont aujourd'hui mobilisées pour éclairer ces choix ? Recourez-vous uniquement aux données internes de l'administration ou intégrez-vous également des données issues d'opérateurs privés, notamment en matière d'accidentologie, de flux de trafic ou de dégradation des chaussées, afin d'objectiver et d'affiner les décisions ? En effet, comme vous le savez, il existe des opérateurs privés qui suivent cela de manière très pointue et qui nous envoient d'ailleurs, tous les quelques mois, des relevés intéressants. Je pense qu'il pourrait être intelligent de s'en inspirer, sans fonder tout là-dessus non plus.

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

**M. François Desquesnes,** Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Messieurs les Députés, je vais tenter de vous donner quelques éléments d'information, mais je ne peux évidemment pas commenter une décision du

Gouvernement tant qu'elle n'a pas été prise. Si une telle décision avait eu lieu, vous en auriez été informés par un communiqué gouvernemental. J'espère donc que vous ne m'en voudrez pas et que vous ne me répondrez pas, comme dans la fable de Perrault : « Je ne vois que le soleil qui poudroie et l'herbe qui verdoie ».

Comme vous le savez, la Déclaration de politique régionale prévoit que le Gouvernement développera une stratégie d'investissement dans le réseau routier et que celle-ci sera adaptée, priorisée et planifiée à long terme. L'engagement du Gouvernement est donc très clair : tant l'administration que les entreprises ont effectivement besoin de prévisibilité.

Le plan actuel, approuvé sous la précédente législature, portait sur cette année, puisqu'il s'étendait de 2020 à 2026. J'entends donc proposer également un plan pluriannuel d'investissement couvrant sept années – c'est ce que je défends auprès de mes collègues du Gouvernement –, soit la période 2027-2033. Cela offrirait à la Wallonie une trajectoire claire, tant pour ses services administratifs, qui pourront préparer les dossiers, mais également pour les entreprises.

Deuxièmement, ce nouveau plan Infra sera découpé en thématiques principales axées sur les différents types d'infrastructures : les voiries, les ouvrages d'art, les voies hydrauliques, les infrastructures de mobilité active, mais aussi d'autres thématiques telles que la lutte contre le bruit et la modernisation technologique de notre système de mobilité. Bien entendu, la dimension sécuritaire sera aussi pleinement intégrée, dans la droite ligne des recommandations issues des États généraux de la sécurité routière, avec une attention particulière à la protection et à la sécurisation des lieux définis comme accidentogènes, au départ des données objectives dont dispose aujourd'hui la Région grâce aux différentes *data*.

L'administration centrale a analysé les propositions de projets sur la base du travail des directions territoriales, mais également selon les demandes des communes, qui ont été sollicitées l'an dernier. En effet, vous vous souviendrez qu'il a été demandé à chaque commune de transmettre ses demandes concernant les voiries régionales pour la fin du mois d'août dernier. L'ensemble de ces propositions est donc analysé par thématique, sur la base de critères objectifs propres aux différentes familles d'actifs, les différents types d'investissements ne correspondant pas aux mêmes critères de priorisation. C'est logique.

La réhabilitation du parc d'actifs existant étant prioritaire, l'état de santé relevé par le SPW MI est évidemment l'un des critères dont le poids est le plus important dans le classement. Comme vous le savez, depuis le début de cette législature, j'ai également souhaité rehausser les moyens dévolus à l'entretien préventif de nos routes et de nos infrastructures afin de préserver davantage nos *assets*. Ces investissements,

insuffisants au cours des années antérieures, ont malheureusement abouti à une dégradation globale de notre réseau, ce qui, à terme, se révèle de plus en plus coûteux. J'entends donc poursuivre cette priorité de l'entretien préventif, y compris dans le nouveau plan d'infrastructures.

Par ailleurs, comme vous le savez, deux volets de ce plan Infra ont déjà fait l'objet de choix par le Gouvernement, avec un cadre budgétaire clair : le plan Ponts qui reprend les ouvrages d'art et le Plan d'investissement dans les voies hydrauliques. Il s'agissait de répondre structurellement, d'une part, aux rapports sur l'état des ouvrages d'art commandités par la SOFICO et, d'autre part, d'assurer une remise en état de nos infrastructures fluviales en concertation avec les acteurs de la voie d'eau. J'ai déjà eu l'occasion de m'expliquer sur ces deux sujets à plusieurs reprises.

Les discussions sur l'établissement du nouveau plan Infra se poursuivent au sein du Gouvernement. J'ai encore une réunion cette semaine sur le sujet. Elles impliquent un volet d'investissement et un volet de financement, lequel est lié notamment aux nouvelles sources que j'entends y affecter, comme les recettes issues de la très attendue vignette routière.

Ce sont les quelques éléments de réponse que je peux amener, mais, comme je l'ai dit d'entrée, je ne vais pas communiquer sur une décision du Gouvernement qui n'a pas encore été prise.

**M. le Président.** – La parole est à M. Lefebvre.

**M. Bruno Lefebvre (PS).** – Merci, Monsieur le Ministre. Je ne sais pas si c'est parce que M. Maroy posait la question avec moi que nous avons eu davantage d'informations aujourd'hui. Je note qu'il y a une nette évolution. Monsieur Maroy, peut-être que l'on se concertera à l'avenir, si cela permet d'obtenir davantage d'informations.

Pour revenir à des éléments plus terre à terre, j'ai deux réflexions, outre les informations que vous nous avez transmises. Cette année, à partir de 2027, cela veut dire que votre successeur aura peu de marge de manœuvre en termes de plan Infrastructures, puisque la législature suivante sera à 2029-2034.

La deuxième réflexion, vous dites que le financement sera notamment basé sur les revenus de la vignette autoroutière. On en a encore parlé sur La Première ce matin. Nous espérons toujours que la vignette autoroutière ne sera pas une nouvelle taxe pour la population wallonne. Vous vous y étiez engagé avant les sorties de M. Dolimont, disant qu'il fallait plus d'argent et toujours plus d'argent. J'espère que vous tiendrez parole.

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

**M. Olivier Maroy (MR).** – Je ne sais pas si c'est mon effet ou pas, mais je me réjouis que nous ayons tous deux obtenu un peu plus de réponses que lors de la précédente question de mon collègue.

Je vous remercie pour la loyauté, cela devait être salué. Tant que la décision n'est pas prise par l'ensemble du Gouvernement, vous n'avez pas à donner votre sentiment personnel. Je suis sûr que vous en avez un. Il faut composer au sein du Gouvernement, c'est tout à fait normal.

On a des éléments sur sept ans. C'est une bonne idée de continuer avec une programmation assez longue. J'aurais même plaidé pour 10 ans. Pour répondre à mon collègue qui demande ce que fera le successeur, c'est une réflexion de la politique d'autrefois.

*(Réactions dans l'assemblée)*

Les infrastructures ne doivent pas être des éléments politiques. On fait la politique entre amis, il faut faire plaisir aux gens de sa région. C'est du passé, on en a trop souffert.

*(Réactions de M. Lefebvre)*

**M. Bruno Lefebvre (PS).** – Monsieur Maroy, arrêtez, je parlais d'orientations politiques à donner tout de même.

**M. Olivier Maroy (MR).** – Vous n'avez pas la parole.

**M. Bruno Lefebvre (PS).** – Si, vous parlez de moi, je réagis.

**M. Olivier Maroy (MR).** – Vous n'avez pas la parole, mais je comprends que cela vous embête. C'est vous qui l'avez abordé. Vous avez demandé ce que fera le successeur si tout est décidé à sa place. Il faut se baser sur des critères objectifs, comme l'a dit M. le Ministre.

**M. Bruno Lefebvre (PS).** – Je mets ma main au feu que la Cour des comptes va le mettre dans son rapport.

**M. Olivier Maroy (MR).** – Les critères prioritaires sont l'état de santé de l'infrastructure, la sécurisation en fonction de l'accidentologie. On dispose de data à ce niveau. Cela progresse. Je me réjouis du fait qu'il puisse y avoir de nouvelles sources de financement. Les deux sont un peu liés, on le comprend fort bien.

Comme mon collègue – on sera d'accord –, on va terminer par une note positive. Il est évident que cela ne doit pas être une charge supplémentaire pour l'automobiliste wallon. Ce n'est pas vraiment le but. L'objectif est de faire participer les nombreux étrangers qui empruntent notre réseau.

**Question orale**  
**de M. Bruno Lefèbvre**  
**à M. François Desquesnes, Ministre du**  
**Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et**  
**des Pouvoirs locaux,**  
**sur « la cohérence des investissements dans les**  
**voies hydrauliques »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Lefèbvre à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la cohérence des investissements dans les voies hydrauliques ».

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

**M. Bruno Lefèbvre (PS).** – Monsieur le Ministre, vous l'avez évoqué dans la réponse précédente, depuis le début de la législature, la seule cohérence que l'on constate en matière d'investissements dans les voies hydrauliques, c'est que, contraint, vous êtes obligé de rétro-pédaler, alors que l'on vous avait prévenu.

Premier épisode, en décembre 2024, à la faveur de l'examen du budget 2025, on vous dit que c'est complètement absurde de mettre 20 millions d'euros en moyens d'action à votre budget pour le projet Seine-Escaut 2.3 alors que vous n'avez pas les cofinancements. Quelques mois plus tard, vous abandonnez l'idée et vous revenez au Plan d'investissement classique dans les voies hydrauliques.

Deuxième épisode, en décembre 2025, à la faveur de l'examen de l'initial 2026, on vous dit que vous sous-estimez les factures à payer dans le cadre des projets RTE-T et que, par là, vous flattez le solde de la Région. Résultat, 60 millions d'euros en plus à l'ajustement 2026. Quel est le prochain épisode ?

Par ailleurs, cet ajustement, c'est un peu donner de la main droite ce qu'on reprend de la main gauche : 60 millions d'euros en plus pour le RTE-T et 5 millions d'euros en moins pour votre Plan d'investissement dans les voies hydrauliques.

Pouvez-vous faire le point sur la programmation des travaux à effectuer en 2026 ? Qu'est-ce qui sera effectivement engagé et payé cette année ?

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

**M. François Desquesnes,** Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, je ne partage pas votre lecture. Vous aimez raconter des histoires, mais je m'en tiens aux faits. La politique menée en matière de voies hydrauliques est au contraire parfaitement cohérente et s'inscrit pleinement dans la Déclaration de politique régionale, qui vise à faire de la voie d'eau un levier

majeur du développement économique et du report modal.

Cette cohérence repose sur une articulation claire entre deux piliers d'investissement complémentaires et indissociables : le RTE-T, qui donne une dimension européenne et structurelle, ainsi que le Plan d'investissement dans les voies hydrauliques, qui s'inscrit dans une logique pluriannuelle de modernisation du réseau, tout en garantissant sa qualité opérationnelle et la continuité du service ; tous les deux au service du développement économique de la Wallonie.

Sur le plan budgétaire, je vous invite à revenir avec vos questions plus spécifiques lors de la Commission du 16 juin, qui sera consacrée essentiellement à l'ajustement budgétaire. Je peux néanmoins déjà vous préciser que les montants que vous évoquez ne concernent pas uniquement le RTE-T, mais également l'encours des factures du plan « Infrastructures et mobilité pour tous » validé il y a six ans par le précédent Gouvernement.

Comme je l'avais indiqué lors de la Commission du 9 décembre 2025, à l'occasion de la présentation du budget initial 2026, en réponse à une question de votre collègue, M. Crampon : au moment du conclave budgétaire, un équilibre avait été trouvé sur la base des estimations alors disponibles, avec une clause de rendez-vous à l'ajustement précisément pour permettre de revenir sur le dossier si l'exécution réelle l'exigeait. Cette clause de rendez-vous a été activée et respectée. Les estimations de l'administration ont pu être affinées à la lumière des besoins effectivement constatés, ce qui montre que la méthode retenue était la bonne : prudente au départ, mais réactive lorsque les données se sont précisées. Cela démontre, au fond, la cohérence de la gestion budgétaire du Gouvernement et sa volonté d'assumer pleinement les engagements hérités.

À propos du calendrier 2026 du Plan d'investissement dans les voies hydrauliques – PIVH –, plusieurs projets majeurs sont actuellement en phase de passation et démarreront cette année : la construction d'infrastructures pour une première station-pilote d'avitaillement en carburants verts à Pecq, en Wallonie picarde ; le renforcement d'un quai au port d'Engis – un investissement privé conséquent vient d'être clôturé sur ce site ; la modernisation des équipements du barrage de Monceau-sur-Sambre ou encore l'élargissement du dernier secteur du canal Nimy-Blaton. Mon administration m'informe également que de nombreux marchés du PIVH sont en préparation, avec en ligne de mire la finalisation des cahiers des charges et leur engagement programmés pour cette année, et le lancement des travaux dès l'année prochaine.

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

**M. Bruno Lefèbre** (PS). – Merci pour votre réponse, Monsieur le Ministre, mais, comme vous le dites, l'histoire peut évidemment se raconter de différentes manières. Nous vous avons donné les bons chiffres lors de la discussion du mois de décembre, vous n'avez pas voulu les entendre, puis vous avez quand même dû les réintégrer lors de l'ajustement. Ne soyons pas de mauvaise foi non plus. Cela dit, merci pour les informations, notamment celle concernant Pecq. Il est toujours intéressant d'avoir ce genre d'information pour le développement économique de notre Région.

**Question orale  
de Mme Valérie Dejardin  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « le projet de réhabilitation de la route  
d'Oneux et de la chaussée de Verviers (N657) »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Dejardin à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le projet de réhabilitation de la route d'Oneux et de la chaussée de Verviers (N657) ».

La parole est à Mme Dejardin pour poser sa question.

**Mme Valérie Dejardin** (PS). – Monsieur le Ministre, si les informations que nous avons sont exactes, le plan Infrastructures 2020-2026 prévoyait la réhabilitation de la route d'Oneux et de la chaussée de Verviers, y compris des aménagements cyclopiétons. Un montant de 2 millions d'euros était inscrit à cet effet dans la liste des projets programmés sur le réseau routier wallon.

Rapidement, une opposition au projet en l'état s'était exprimée. Si la réfection de la voirie faisait l'unanimité, une contradiction dans le projet était pointée : permettre la création d'une bande cyclopédestre à la place d'arbres remarquables situés sur son tracé.

Nous sommes en 2026 et cette réhabilitation n'a pas commencé. L'état de la chaussée s'est encore dégradé depuis son intégration au plan Infrastructures 2020-2026. Un autre chantier est en cours sur une autre portion de la N657, à hauteur de Heusy, il devrait s'achever vers octobre 2026.

Où en est le chantier de réhabilitation de la N657 à hauteur de la route d'Oneux et de la chaussée de Verviers ? Est-il toujours d'actualité ? A-t-il été revu au regard des remarques qui avaient été formulées concernant l'abattage d'arbres en bordure de route ? Si tel est le cas, quelles sont les modifications apportées ?

Si ce chantier est bel et bien toujours d'actualité, quand pourrait-il débiter ? Serait-ce une fois que celui à hauteur d'Heusy sera terminé ? Le budget est-il toujours identique ?

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

**M. François Desquesnes**, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, merci pour votre question qui nous aide à poursuivre ce beau tour de Wallonie.

La Déclaration de politique régionale indique clairement que sur base d'une évaluation du plan « Mobilité et infrastructures pour tous », le Gouvernement développera une stratégie d'investissement dans le réseau routier. Cette dernière sera adaptée, priorisée et planifiée à long terme.

Le projet de réhabilitation de la N657 de la route d'Oneux et de la chaussée de Verviers est toujours bien d'actualité. Le chantier, entre le passage à niveau de Theux et le rond-point du Laboru, fait partie des projets inscrits à la programmation régionale et le dossier est très avancé. Les études techniques sont abouties et le dépôt de la demande de permis d'urbanisme est prévu durant l'été 2026. Sous réserve de l'obtention de cette autorisation, l'adjudication des travaux est envisagée à l'automne 2026, pour un démarrage du chantier à la mi-2027.

Les préoccupations émises relatives à l'abattage d'une série d'arbres ont été entendues et prises en considération. Afin de préserver ces derniers, les aménagements cyclables ont été réduits pour n'être réalisés que sur le tronçon compris entre le rond-point du Laboru et l'entrée du village d'Oneux, soit la section située entre les bornes kilométriques 4,35 et 5,9, pour une longueur de 1,55 km. La création de cette piste ne nécessite donc aucun abattage.

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

**Mme Valérie Dejardin** (PS). – Effectivement, le but était d'avoir une information sur un point qui préoccupe les citoyens. Ils se demandaient où en était ce dossier à l'heure actuelle, puisque à l'époque, l'état de la voirie laissait déjà à désirer. Vous vous en doutez, quelques années plus tard, cela ne s'est pas amélioré. Merci pour les informations et pour cette bonne nouvelle.

**Question orale  
de Mme Valérie Dejardin  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « l'impact de la diminution de la dotation de  
l'Institut royal météorologique (IRM) sur ses  
collaborations avec le SPW MI »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Dejardin à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'impact de la diminution de la dotation de l'Institut royal météorologique (IRM) sur ses collaborations avec le SPW MI ».

La parole est à Mme Dejardin pour poser sa question.

**Mme Valérie Dejardin (PS).** – Monsieur le Ministre, le patron de l'IRM rapportait récemment ses préoccupations quant au financement de son institution par le Gouvernement fédéral. Nous sommes en Région wallonne, mais il y a souvent des liens entre les décisions du Fédéral et les répercussions au niveau de la Wallonie.

L'IRM assure la production des prévisions météorologiques dont on connaît l'importance et subit la cure d'économies imposées par l'Arizona au même titre que le reste de la fonction publique. Si l'IRM doit se conformer aux instructions du Gouvernement, elle perdra 10 % de sa dotation fédérale, soit 1,5 million d'euros sur ses 15 millions d'euros de dotations annuelles.

Face à ce risque, l'IRM alerte : à force de diminuer les budgets, l'institution est poussée à l'erreur, voire la faute. Si l'IRM est une institution fédérale, elle produit malgré tout des données et des prévisions qui sont utilisées par notre Région, notamment en matière de surveillance routière ou d'hydrologie. Une prévision de moindre qualité effectuée par l'IRM engendrera à son tour des erreurs dans les prévisions réalisées par le SPW.

Avez-vous été informé par l'IRM de ces risques ?

Comment entendez-vous garantir la qualité des prévisions réalisées par le SPW, notamment en matière d'hydrologie, dès lors que l'IRM est définancée ?

Des discussions interfédérales existent-elles quant au financement de l'institution, dès lors qu'elle produit des données exploitées par les différentes Régions, dont la Wallonie ? En ce qui concerne plus spécifiquement la prévision de crue, la convention conclue entre le SPW MI et l'IRM pour la mise à disposition de données et de services pourrait-elle être revue au vu de la baisse de financement que subit l'IRM ?

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

**M. François Desquesnes,** Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, vous le savez, en Wallonie, c'est la Direction de la gestion hydrologique du SPW MI qui exploite les données et prévisions de l'Institut royal météorologique. Elle s'en sert, comme vous l'avez justement pointé, pour les prévisions et alertes hydrologiques. Il y a effectivement eu des échanges entre ces deux services publics – l'IRM et la Direction de la gestion hydrologique du SPW. L'IRM se veut rassurante quant à la qualité des prévisions fournies et au maintien de son expertise scientifique. Ces missions constituent le cœur de ses activités et demeureront prioritaires malgré le contexte budgétaire que vous avez évoqué.

À ce stade, aucun impact direct sur les services fournis au Service public de Wallonie ne m'a été signalé, notamment pour ce qui concerne les données météorologiques utilisées pour les prévisions hydrologiques et les dispositifs d'alerte.

Par ailleurs, l'accord de coopération entre l'IRM et la Direction de la gestion hydrologique a récemment été renégocié. Il sera prochainement soumis à ma signature, ainsi qu'à celle de la ministre fédérale de la Politique scientifique, qui exerce la tutelle sur l'Institut royal météorologique. Cet accord consolidera les services et produits fournis par l'Institut royal météorologique et garantira notamment le maintien des prévisions hydrologiques nécessaires aux missions de la Direction de la gestion hydrologique pour les cinq prochaines années.

Enfin, à ce stade, aucune discussion interfédérale spécifique relative au financement de l'IRM n'est en cours, à ma connaissance. Le Gouvernement wallon reste attentif à ce dossier au regard de l'importance stratégique des données météo pour la gestion de ces infrastructures, de l'hydrologie et des situations de crise.

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

**Mme Valérie Dejardin (PS).** – Monsieur le Ministre, merci d'être rassurant, parce que je pense que nous pouvons nous entendre sur le fait qu'il est important de disposer d'outils performants face aux aléas climatiques. En matière de prévisions météo, il est vraiment important que l'institution, qui est centrale dans cette révision, puisse continuer à travailler correctement et à fournir les bonnes informations aux citoyens et aux citoyennes via d'autres institutions. Je vous demande juste de rester attentif les prochaines années par rapport au financement de cette institution et surtout d'éviter que le définancement par le Fédéral ait des répercussions sur les Wallonnes et les Wallons, d'autant plus quand on parle de sécurité.

**Question orale**  
**de M. Patrick Spies**  
**à M. François Desquesnes, Ministre du**  
**Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et**  
**des Pouvoirs locaux,**  
**sur « l'évaluation des collaborations entre le**  
**SPW MI et le SPW ARNE dans la gestion**  
**écologique des chantiers et des bords de route »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Spies à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'évaluation des collaborations entre le SPW MI et le SPW ARNE dans la gestion écologique des chantiers et des bords de route ».

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

**M. Patrick Spies (PS).** – Monsieur le Ministre, les bords de route constituent des zones d'habitats importants pour de nombreuses espèces végétales et animales, en particulier dans un contexte où les surfaces naturelles se raréfient. Ces espaces sont essentiels en tant que corridors écologiques permettant la circulation des espèces et le maintien de la biodiversité.

Le 23 mars dernier, j'interrogeais Mme la Ministre Dalcq sur le sujet et elle m'indiquait que, depuis 2019, une circulaire ministérielle encadre les interventions du SPW MI le long de ces linéaires en intégrant explicitement les enjeux liés à la biodiversité et à la continuité des corridors écologiques.

Monsieur le Ministre, disposez-vous d'une évaluation de ces collaborations ? Estimez-vous que, depuis 2019, on a géré de manière plus écologique les bords de route ? Dans la même idée, existe-t-il un protocole spécifique pour la gestion des chantiers qui peuvent, eux aussi, impacter la biodiversité ?

Par ailleurs, le décret du 30 avril 2009 a institué une commission de coordination des chantiers. Il apparaît que, dans sa composition, on ne retrouve pas de représentants spécifiques pour la nature. N'y a-t-il pas lieu de combler ce vide ? Le cas échéant, le Gouvernement l'envisage-t-il ?

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

**M. François Desquesnes,** Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, la circulaire ministérielle de 2019 à laquelle vous faites référence a contribué à renforcer la transversalité entre les directions concernées du SPW, à faciliter les échanges et à améliorer la prise en compte du patrimoine arboré, de la biodiversité et des zones sensibles à caractère écologique sur l'ensemble du domaine régional.

Elle constitue dès lors un levier important pour une gestion plus écologique des bords de route, et aussi dans le cadre de la préservation et de la restauration de la nature.

Ce texte encadre la gestion durable des espaces verts du SPW MI. Son but est de concilier la nature, la sécurité, les coûts et l'attrait économique de notre Région.

Ces règles font l'objet d'une actualisation continue nourrie par les retours du terrain et sont intégrées de manière systématique dans le cahier des charges Qualiroutes applicable à l'ensemble des travaux routiers en Wallonie.

À titre d'exemple, l'ensemble des marchés d'entretien et de curage des bassins d'orage a fait l'objet d'un *screening* environnemental par la Direction des études environnementales et paysagères. Cette analyse concerne l'ensemble des réseaux gérés par le SPW MI, qu'il s'agisse du réseau routier structurant ou non, du réseau cyclable, des voies hydrauliques ou encore des infrastructures gérées en partenariat avec la SOFICO.

Le *screening* environnemental permet d'identifier les spécificités écologiques à prendre en compte lors des différents travaux d'infrastructure et d'entretien ainsi que les démarches administratives à entreprendre et les interlocuteurs compétents à associer. Dès lors, dans le cas de ces bassins d'orage, s'ils sont situés en zone Natura 2000, les interventions sont pensées en concertation avec le Département de la nature et des forêts, plus connu sous le nom de DNF.

De même, des marchés d'entretien spécifiques ont été développés en collaboration entre la DEEP et le DNF afin de préserver certaines espèces protégées des milieux à haute valeur biologique. C'est notamment le cas de l'entretien du RAVeL L126 entre Marchin et Petit-Avin ou encore de la restauration d'une zone riche en orchidées à Boirs, dans la commune de Bassenge, le long de l'E313.

Ces différents exemples montrent que la coordination des chantiers est bien réelle et efficace, et démontrent la volonté de prendre en compte les enjeux paysagers, environnementaux et de biodiversité lors de l'élaboration des chantiers.

En ce qui concerne la composition de la Commission de la coordination des chantiers, tout semble indiquer, au vu des exemples cités, que les compétences regroupées au sein de celle-ci sont suffisamment diversifiées et totalement appropriées, et ne démontre pas un quelconque manque spécifique en la matière.

**M. le Président.** – La parole est à M. Spies.

**M. Patrick Spies (PS).** – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour votre réponse et les

informations fournies. Si des initiatives existent, elles restent encore trop au stade de l'analyse, de la préparation ou de projets à venir. Pendant ce temps, sur le terrain, la biodiversité continue à reculer, alors que les bords de route devraient jouer un rôle essentiel comme corridors écologiques. La gestion écologique de ces espaces, tout comme celle des chantiers, ne peut pas rester une intention ou un objectif à moyen terme. En effet, elle doit produire des effets concrets et visibles dès aujourd'hui.

**Question orale**  
**de M. Bruno Lefèbvre**  
**à M. François Desquesnes, Ministre du**  
**Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et**  
**des Pouvoirs locaux,**  
**sur « l'ouverture systématique de barrières**  
**situées le long de l'E429 »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Lefèbvre à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'ouverture systématique de barrières situées le long de l'E429 ».

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

**M. Bruno Lefèbvre (PS).** – Monsieur le Ministre, en juillet dernier, je vous interrogeais sur la gestion et les accès aux chemins bordant les autoroutes wallonnes. Je prenais l'exemple de l'E429, à hauteur de Mainvault, en Wallonie picarde. Ces chemins sont généralement fermés par des barrières métalliques ou grillagées et parfois cadenassées sans qu'il soit toujours clair à qui en revient la responsabilité ni selon quels critères leur accès est autorisé ou interdit. Or, à Mainvault, ces barrières sont quasiment ouvertes en permanence, de sorte que des inconscients passent par là pour accéder à l'E429, ce qui est extrêmement dangereux.

Vous m'avez répondu à l'époque que vous alliez prendre des mesures pour que cela n'arrive plus et que vous alliez contacter le district autoroutier de Ghislenghien afin que l'intervention soit rapide. Quel suivi a-t-il été accordé à votre engagement en commission ? Pourquoi rien n'a-t-il changé sur le terrain ? En effet, encore la semaine dernière, cette barrière était ouverte. De manière générale, ce type de situation est-il fréquent sur les autoroutes wallonnes ?

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

**M. François Desquesnes,** Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, je reconnais bien volontiers que ce n'est pas la première fois que vous m'interrogez sur ce dossier.

Depuis plusieurs années, un collectif de riverains de Mainvault signale de manière récurrente que certaines barrières sont régulièrement laissées ouvertes, ce qui est susceptible de favoriser des cambriolages, notamment avec une fuite possible via l'autoroute.

À plusieurs reprises, les équipes du district autoroutier se sont rendues sur place afin de refermer ces barrières. Toutefois, les dispositifs de fermeture en place, constitués de simples cadenas et de chaînes, faisaient régulièrement l'objet de dégradations et de forçages.

Face à cette situation, il a été décidé de procéder au remplacement des barrières afin de les équiper de systèmes de fermeture plus sécurisés. Les travaux de remplacement ont été réalisés la semaine passée. Les barrières sont désormais fermées de manière sécurisée, sauf en cas de dégradation volontaire par un usager. Néanmoins, on ne peut pas non plus transformer cela en Fort Knox.

Une surveillance de ces accès est toutefois régulièrement effectuée et des systèmes de fermeture plus performants, avec des serrures plus sécurisées, sont mis en place progressivement en Wallonie. Les travaux le long de l'E429 ont été réalisés la semaine passée.

Je puis ajouter, Monsieur le Député, que cinq barrières datant de 1998-1999 ont été entièrement remplacées le long de l'E429. Elles sont dorénavant munies d'un système de sécurité plus important. J'espère que vous ne devrez pas me poser une troisième question sur le sujet.

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

**M. Bruno Lefèbvre (PS).** – Merci, Monsieur le Ministre, pour cette information. C'est au moins une bonne nouvelle aujourd'hui, puisque non seulement les riverains de cette voie d'accès seront rassurés de voir que l'on ne sait plus s'échapper par cet accès, mais surtout – plaisanterie tout à fait à part –, les usagers de l'autoroute ne risqueront plus d'accidents avec des utilisateurs qui ouvrent cette barrière pour disposer d'un accès plus rapide à l'autoroute en venant de Lessines ou de cette partie d'Ath – ce qui est tout à fait inacceptable. Le jour où il y aura un accident avec des poids lourds ou des usagers de l'autoroute, on sera vraiment dans une situation dramatique.

**Question orale**  
**de Mme Sophie Fafchamps**  
**à M. François Desquesnes, Ministre du**  
**Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et**  
**des Pouvoirs locaux,**  
**sur « la mobilité en Basse-Meuse à la suite des**  
**travaux sur les ouvrages d'art du canal Albert »**

**Question orale**  
**de M. Julien Liradelfo**  
**à M. François Desquesnes, Ministre du**  
**Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et**  
**des Pouvoirs locaux,**  
**sur « la mobilité en Basse-Meuse étranglée »**

**Question orale**  
**de M. Arnaud Dewez**  
**à M. François Desquesnes, Ministre du**  
**Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et**  
**des Pouvoirs locaux,**  
**sur « l'avancement des travaux de**  
**rehaussement des ponts sur le canal Albert »**

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

- Mme Fafchamps, sur « la mobilité en Basse-Meuse à la suite des travaux sur les ouvrages d'art du canal Albert » ;
- M. Liradelfo, sur « la mobilité en Basse-Meuse étranglée » ;
- M. Dewez, sur « l'avancement des travaux de rehaussement des ponts sur le canal Albert ».

La parole est à Mme Fafchamps pour poser sa question.

**Mme Sophie Fafchamps** (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, depuis l'automne dernier, les travaux de rehaussement des ouvrages d'art enjambant le canal Albert – les ponts d'Hermalle, d'Haccourt et de Lixhe – ont été lancés. Vous avez déjà pu vous exprimer sur ce dossier. Si des aménagements destinés à limiter les impacts sur la mobilité avaient été prévus, la fermeture du pont d'Hermalle depuis le début de cette année, conjuguée depuis le début de ce mois à la fermeture du pont de Lixhe, génère un report important de la circulation sur le pont d'Haccourt, qui devra concentrer un trafic journalier de 30 000 à 35 000 véhicules. Il en résulte des problèmes de mobilité au niveau de la commune d'Oupeye. Les autorités communales s'inquiètent d'une aggravation de la situation, surtout avec l'augmentation du trafic à la sortie des congés scolaires – la mobilité liée à l'école vient en effet de redémarrer.

Monsieur le Ministre, une prise de contact est-elle prévue ou a-t-elle été effectuée avec les autorités locales afin d'analyser la situation ? Des aménagements des

déviations actuelles sont-ils étudiés ? Un aménagement du calendrier des travaux afin d'éviter de complexifier la situation est-il envisagé ?

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

**M. Julien Liradelfo** (PTB). – Monsieur le Ministre, ce qui était redouté depuis longtemps par les habitants de la commune d'Oupeye, et plus largement par les habitants de toute la Basse-Meuse, est arrivé. En effet, la fermeture simultanée des ponts d'Hermalle et de Lixhe dans le cadre des travaux de rehaussement des ponts du canal Albert provoque, aujourd'hui, une véritable asphyxie de la mobilité dans la Région. Des milliers d'automobilistes se retrouvent contraints d'emprunter le seul pont d'Haccourt, avec des embouteillages quotidiens et des temps de trajet disproportionnés pour parcourir quelques kilomètres seulement, et cela alors même que nous étions encore en période de congés scolaires.

Beaucoup d'inquiétudes portent sur la coordination même du chantier. Il apparaît que plusieurs directions régionales interviennent simultanément sur ce dossier, entre les voiries et les voies hydrauliques, tandis que différents entrepreneurs gèrent les divers travaux sur les différents ponts. Cette multiplicité d'acteurs fait craindre un manque de coordination global, alors même que la mobilité en Basse-Meuse est déjà extrêmement fragilisée.

Monsieur le Ministre, comment le Gouvernement wallon justifie-t-il le choix du phasage retenu, avec la fermeture du pont de Lixhe alors que celui d'Hermalle restera fermé jusqu'en 2027 ? Comment la coordination est-elle concrètement assurée entre les différents services du SPW et les entrepreneurs afin d'éviter que d'autres chantiers régionaux ne viennent encore amplifier le chaos actuel ? Alors que la situation était déjà extrêmement tendue avant la rentrée qui a depuis eu lieu, quelles mesures supplémentaires comptez-vous prendre afin d'éviter une paralysie durable de la mobilité dans la Région ?

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

**M. Arnaud Dewez** (MR). – Monsieur le Ministre, vous ne serez pas surpris de me voir revenir sur ce dossier qui me tient particulièrement à cœur. Je crois pouvoir dire que je vous ai laissé six mois de trêve avant de revenir sur ce sujet.

Depuis le début de mon mandat, je vous interroge régulièrement sur l'avancement des travaux de rehaussement des ponts aussi bien de Hermalle, Haccourt, Lixhe que de Lanaye, même ce dernier n'est pas rehaussé. Actuellement, les ponts de Lixhe et d'Hermalle sont fermés. Dans ce contexte, le pont de Haccourt, dont la circulation quotidienne s'élevait il y a un an et demi à 18 000 véhicules, joue un rôle de

passage alternatif crucial pour les habitants de la Basse-Meuse. Ces derniers s'interrogent légitimement sur le moment où ce pont sera à son tour concerné par des travaux.

Lors de ma dernière question, en octobre dernier, j'indiquais que le marché de travaux pour le pont de Haccourt n'avait pas encore été attribué, dans l'attente du permis d'urbanisme. Dans votre réponse, vous indiquiez que l'objectif était de reporter le début du chantier à fin 2026 pour ce pont. Nous arrivons petit à petit vers la seconde partie de l'année 2026, raison pour laquelle je reviens vers vous aujourd'hui avec mes questions. Le permis d'urbanisme pour le pont de Haccourt a-t-il depuis lors été octroyé ? Si oui, à quelle date ? Sinon, où en est le dossier et quels sont les délais attendus ?

Le marché de travaux a-t-il été attribué ou une procédure d'attribution est-elle en cours pour le pont de Haccourt ? Un planning global et actualisé des travaux sur l'ensemble des ponts du canal Albert a-t-il été revu ? Le cas échéant, pouvez-vous nous le communiquer ? Votre administration s'était engagée à ne jamais fermer deux ponts voisins simultanément à la circulation. Pouvez-vous confirmer à nouveau cet engagement, notamment pour le moment où les travaux du pont de Haccourt débiteront ?

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

**M. François Desquesnes**, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame et Messieurs les Députés, le Gouvernement wallon s'est en effet engagé dans sa DPR à développer une planification claire de la sécurisation, la réhabilitation et l'entretien du parc des ouvrages d'art wallons. Ainsi, il poursuit la modernisation des infrastructures du canal Albert. Ces travaux constituent un enjeu stratégique majeur pour la mobilité, le développement économique et le report modal en Wallonie. Je rappelle que leur objectif est de rehausser les ponts afin de permettre d'augmenter la capacité des péniches à quatre niveaux de conteneurs sur la Basse-Meuse et le canal Albert, c'est-à-dire permettre un plus grand report de la route vers la voie d'eau afin de soulager nos routes, de réduire nos émissions de CO<sub>2</sub> et d'améliorer la qualité de vie de nos concitoyens. Je rappelle également que c'est un projet inclus dans le cadre du PNRR, avec des obligations de calendrier et donc de simultanéité d'une partie des travaux.

Pour y arriver, nous devons réaliser des travaux qui ont un impact sur le trafic, mais pour une durée limitée. C'est un mal pour un mieux. Je suis donc pleinement attentif aux impacts temporaires générés par ces chantiers sur la mobilité locale en Basse-Meuse. C'est précisément pour cette raison qu'à ma demande, le SPW MI assure un suivi étroit et permanent de la

situation avec les acteurs locaux, notamment avec les Communes de Visé, Oupeye et Bassenge. C'est vrai, Monsieur Dewez, que vous m'aviez déjà interrogé voici quelques mois à plusieurs reprises sur le sujet. Les conseillers en mobilité de ces communes participent régulièrement aux réunions de chantier afin d'être informés de l'évolution des travaux et des incidences sur la circulation.

En fonction des retours réguliers du terrain et des observations formulées par les communes, des renforcements ou des adaptations de signalisation sont examinés et sont mis en œuvre afin d'améliorer la praticabilité des itinéraires, ainsi que la lisibilité et la compréhension des itinéraires de déviation. Concernant le calendrier des travaux, le chantier s'inscrit dans un cadre contraint, notamment en raison des échéances liées au financement européen PNRR dont bénéficient une partie de ces projets. Le respect du planning constitue donc un élément essentiel pour garantir la bonne exécution de l'ensemble des opérations.

Je tiens à rappeler que l'organisation des différents chantiers a fait l'objet d'une analyse approfondie afin de limiter autant que possible leurs incidences sur la circulation. Cette organisation des travaux a d'ailleurs tenu compte des périodes les plus sensibles pour la mobilité – Mme Fafchamps y faisait allusion. La fermeture du pont de Lixhe a été planifiée de manière à inclure les mois de juillet et d'août, période durant laquelle les flux de circulation sont traditionnellement moins importants, afin de limiter autant que faire se peut l'impact sur les usagers et riverains.

Pour répondre à votre question, Monsieur Dewez, le permis d'urbanisme pour le pont de Haccourt a été octroyé le 9 février 2026. Le cahier spécial des charges des travaux est en cours de finalisation par le SPW MI. Sa publication est prévue à l'automne prochain. À ce stade, les travaux du pont de Haccourt ne débiteront pas avant le second semestre 2027. Cette planification permet précisément de garantir une coordination cohérente des différents chantiers menés sur les ouvrages d'art du canal Albert. À cette échéance, les ponts de Lixhe et d'Hermalle-sous-Argenteau seront totalement rouverts à la circulation.

Je le rappelle et c'est un point important sur lequel je m'étais engagé : c'est une condition sine qua non pour que les travaux du pont de Haccourt commencent, lesquels devraient ensuite s'étendre sur une durée d'environ deux ans.

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

**Mme Sophie Fafchamps** (Les Engagés). – Merci, Monsieur le Ministre, pour les éclaircissements. La clé est d'avoir une très bonne communication avec les acteurs locaux et d'anticiper ; fermer les trois ponts en même temps est juste inconcevable. Avoir une réflexion,

une anticipation et être bien conscient des réalités de terrain est la clé.

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

**M. Julien Liradelfo** (PTB). – Merci pour les éléments de réponse. C'est vrai que les travaux aujourd'hui sont réalisés pour avoir un report sur les voies d'eau. Or, pour l'instant, le report se fait plutôt sur le pont de Haccourt. Fermer trois ponts est inconcevable ; on voit qu'avec deux ponts fermés il y a une pression sur toute la Basse-Meuse.

J'entends qu'une coordination est menée et qu'il y a des échanges avec les acteurs locaux. Cependant, quand on interroge le Conseil communal d'Oupeye, le bourgmestre dit qu'il y a un problème qu'il va falloir résoudre à un moment donné, qu'il va falloir trouver des itinéraires alternatifs. Il n'y en a pas 36, ce n'est pas pour rien que le pont de Haccourt est asphyxié. À partir du moment où l'on ferme l'accès Hermalle, il n'y a pas 36 solutions. Il faudra alors revoir les déviations ou en tout cas essayer d'adapter.

Vous avez parlé du second semestre 2027 pour le pont de Haccourt, on espère que les deux autres seront finis, sinon on ne s'en sortira pas.

**M. François Desquesnes**, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – J'ai bien dit que c'était une condition sine qua non pour le début des travaux.

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

**M. Arnaud Dewez** (MR). – Merci, Monsieur le Ministre, pour une nouvelle fois avoir confirmé que l'on ne fermera pas deux ponts voisins en même temps. Je prends note également du nouveau calendrier : on ne stoppera pas les travaux à Hermalle pour commencer ceux à Haccourt, puis pour revenir à Hermalle après ; cela a été évoqué à un moment donné. Haccourt commencera quand Hermalle sera fini ; c'est une bonne chose. Cela facilite également l'entreprise en place, plutôt que de stopper, puis recommencer.

Informé pour donner de la visibilité aux citoyens, aux entreprises et aux commerces est important pour prévoir déjà l'avenir. En effet, comme mon collègue l'a dit, les bouchons sur le pont de Haccourt, à l'heure actuelle, sont déjà très compliqués.

Tenir les délais prévus sera important, ainsi que faire respecter les conditions des marchés publics. J'espère que Lixhe sera réellement fini le 28 août, comme prévu, pour déjà libérer un pont et pouvoir travailler uniquement sur le pont de Hermalle avant que celui de Haccourt commence.

Une remarque de terrain m'est remontée : il faudrait associer la police aux réunions de chantier de mobilité. Ce serait important, elle n'est pas toujours conviée à ces

réunions. Si vous pouviez prendre note de ce point, ce serait positif.

**Question orale  
de M. Bruno Lefèbre  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « les indemnités en cas de dégâts  
provoqués aux immeubles situés le long des  
voiries régionales »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Lefèbre à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les indemnités en cas de dégâts provoqués aux immeubles situés le long des voiries régionales ».

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

**M. Bruno Lefèbre** (PS). – Monsieur le Ministre, l'urbanisation le long des voiries n'est pas qu'une affaire de plan de secteur. Historiquement, et bien avant le développement du transport automobile, les villes se sont construites autour d'axes de communication. Aujourd'hui, certains concitoyens habitent des maisons qui jouxtent le réseau régional, parfois très près d'ailleurs. C'est le cas par exemple des chaussées de Mons et Valenciennes à Ath – une région que je connais bien –, mais ce n'est pas le seul cas.

Or, avec la multiplication du trafic, les véhicules de plus en plus lourds et la vitesse, les immeubles subissent des vibrations toujours plus fortes et parfois des dégradations fort visibles.

À ce sujet, deux questions se posent. D'abord, pour les voiries régionales qui traversent des zones urbanisées, ne doit-on pas veiller à limiter davantage les vitesses autorisées, contrôler leur respect ? Ensuite, existe-t-il des mécanismes d'indemnisation pour les immeubles subissant des dégâts à cause du trafic ?

Dans le cas particulier des chaussées comme celles que j'ai évoquées, envisagez-vous d'intégrer un élément de dégradation du bâti pour la pose de dispositifs de ralentissement, voire de radars-tronçons ? Merci beaucoup.

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

**M. François Desquesnes**, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, je tiens à rappeler que le respect des limitations de vitesse présentes sur le réseau, qu'il soit communal ou régional, est de la compétence des autorités policières et judiciaires. Toutefois,

j'entends renforcer les moyens d'action de la Wallonie en déployant des outils de contrôle avec des sanctions administratives régionales et le financement de l'installation également, depuis l'année passée, de 150 radars fixes par an le long des routes régionales.

Votre question pose aussi la question de l'urbanisation le long des routes régionales. Si le phénomène existe depuis longtemps, il convient de l'éviter au maximum. C'est d'ailleurs l'un des enjeux des schémas de développement communaux : éviter la rurbanisation coûteuse pour la collectivité.

J'en viens à votre question sur l'indemnisation, celle-ci est possible sur base des règles générales de responsabilité civile. Toute demande introduite par le propriétaire d'un immeuble situé en bord de voirie et qui estimerait être victime de dégâts liés au trafic routier peut introduire une réclamation. Celle-ci est examinée au cas par cas par la Direction du support juridique et de la domanialité du SPW MI. Cette analyse est réalisée sur la base des principes de la responsabilité extracontractuelle. À ce titre, il appartient au demandeur de démontrer l'existence d'un dommage certain, celle d'un éventuel vice de la voirie et celle d'un lien de cause à effet certain entre ce vice et le dommage allégué. Ces trois éléments fondent le principe légal de la responsabilité civile dont la charge de la preuve revient au demandeur. Enfin, pour votre parfaite information, un radar-tronçon est d'ores et déjà en service au niveau de la chaussée de Valenciennes N527, entre les BK 2.95 et 3.48, contribuant au contrôle du respect des limitations de vitesse.

Je rappelle également que la Région propose un service gratuit – ce n'est jamais gratuit –, à charge du SPW MI, à chaque zone de police pour l'installation d'un lidar. La Direction des systèmes de transports intelligents du SPW MI gère cela, et chaque zone de police dispose de 12 locations gratuites de lidars par an. Enfin, la zone de police peut également demander au SPW MI l'installation de nouveaux dispositifs répressifs sur d'autres tronçons. J'évoque ici les 150 radars que je me suis engagé à installer chaque année de cette législature.

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

**M. Bruno Lefèbvre (PS).** – Merci, Monsieur le Ministre, pour ces éléments d'information. J'ai connaissance du fait qu'il y a un radar-tronçon chaussée de Valenciennes, mais il est encore réglé à 90 kilomètres par heure. Je pense, comme on l'a d'ailleurs demandé à plusieurs reprises au SPW, qu'il faudrait le baisser à tout le moins à 70 kilomètres par heure sur cette portion, puisque des habitations sont situées en bord de voirie.

Au-delà, on doit intégrer une réflexion plus globale sur la dégradation du bâti à cause des transports de plus en plus lourds qui passent sur nos voiries régionales. On peut mettre des radars partout, la difficulté de la vitesse

ne sera jamais vraiment résolue puisque l'on ne contrôlera pas en permanence. Il faut aussi intégrer le fait que des maisons sont peut-être trop proches de voiries régionales. On y reviendra pour la N525 à Chièvres où une habitation y a à nouveau été percutée, pas plus tard qu'il y a 15 jours. C'est une réflexion beaucoup plus globale à avoir.

**Question orale  
de Mme Valérie Bluge  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « le suivi des mesures visant à améliorer le  
climat social au sein du Port autonome de  
Liège »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Bluge à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le suivi des mesures visant à améliorer le climat social au sein du Port autonome de Liège ».

La parole est à Mme Bluge pour poser sa question.

**Mme Valérie Bluge (MR).** – Monsieur le Ministre, à la suite de ma question orale du 7 octobre 2025 et de ma question écrite du 3 février 2026 relatives au climat social jugé délétère au sein du Port autonome de Liège et à sa gouvernance, vous aviez indiqué que plusieurs mesures avaient été mises en œuvre. Ceci avait pour objectif de restaurer un fonctionnement apaisé, notamment par la conduite d'entretiens individuels, le recours à un cabinet d'avocats, ainsi que certains ajustements organisationnels, dont une nouvelle répartition des équipes et l'écartement du responsable du site de Monsin.

Si ces éléments témoignent d'une volonté d'apaiser la situation, il apparaît toutefois opportun, plusieurs mois après leur mise en œuvre, d'en évaluer les premiers effets sur le terrain.

Pouvez-vous faire le point sur les remontées de terrain à votre connaissance concernant le climat social actuel au sein du Port autonome de Liège ? Une amélioration significative a-t-elle pu être objectivée depuis l'adoption de ces mesures, tant du point de vue des travailleurs que de la direction ? Les ajustements organisationnels décidés par la direction générale ont-ils produit les effets escomptés en matière de réduction des tensions internes ? D'autres mesures complémentaires ont-elles été prises ou sont-elles envisagées afin de consolider durablement la gouvernance et prévenir la résurgence de conflits similaires ?

Enfin, estimez-vous que la situation est en voie de stabilisation – ce que je souhaite de tout cœur – ou

considérez-vous que le Port autonome de Liège demeure dans une phase de vigilance particulière, nécessitant un suivi renforcé de la tutelle ?

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

**M. François Desquesnes**, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, le Port autonome de Liège est une UAP de type 2 disposant d'une large autonomie confiée à son organe d'administration. Selon les informations qui me sont fournies, ce dernier a pris au sérieux les difficultés relationnelles et organisationnelles qui ont été portées à la connaissance de la tutelle au cours de l'année écoulée, mais qui ne sont pas neuves, puisqu'il y a une dizaine d'années que le problème persiste dans cette unité d'administration publique.

Plusieurs mesures ont été récemment mises en œuvre afin de restaurer un climat de travail plus serein et de renforcer le fonctionnement interne de l'institution. Des entretiens individuels ont ainsi été menés avec les agents concernés, avec l'appui d'un cabinet d'avocats spécialisé en fonction publique et chargé d'accompagner juridiquement le port dans le traitement de certains dossiers sensibles ainsi que dans la sécurisation des décisions prises.

Ces démarches ont permis de mieux objectiver les tensions constatées sur le terrain et de mettre en évidence la nécessité de certains ajustements organisationnels. Une nouvelle répartition des équipes a dès lors été mise en œuvre afin de limiter les situations de friction interne. Le conseil d'administration a également soutenu plusieurs mesures de réorganisation destinées à rétablir un fonctionnement plus apaisé sur le site de Monsin.

Les remontées actuellement communiquées à la tutelle font état d'une amélioration progressive du climat de travail, même si une vigilance particulière reste nécessaire compte tenu du contexte conflictuel ancien, qui a perduré très longtemps, dans lequel ces difficultés se sont développées.

Afin d'objectiver davantage les effets des mesures mises en œuvre, il a en outre été décidé de recourir à une évaluation externe. À cette fin, le service externe de prévention et de protection au travail, Cohezio, rencontrera individuellement, au début du mois de juin, les membres du personnel du site de Monsin. Cette démarche vise à disposer d'un état des lieux indépendant permettant d'évaluer les effets concrets des adaptations organisationnelles intervenues et, le cas échéant, d'identifier d'éventuelles actions complémentaires à mettre en œuvre.

Le Port autonome de Liège poursuit, par ailleurs, un travail de structuration de sa gouvernance et de ses procédures internes. S'agissant plus spécifiquement des

suites disciplinaires liées au jugement pénal évoqué précédemment, une sanction a été prononcée par le conseil d'administration et notifiée à l'agent concerné.

À ce stade, la situation apparaît donc engagée dans une dynamique de stabilisation progressive. La tutelle demeure néanmoins attentive à l'évolution du climat social au sein du Port autonome de Liège et continuera à suivre ce dossier avec la vigilance nécessaire, dans le respect de l'autonomie de gestion de l'institution et des compétences de ses organes de gouvernance.

**M. le Président.** – La parole est à Mm Bluge.

**Mme Valérie Bluge** (MR). – Monsieur le Ministre, le Port autonome de Liège est un outil stratégique majeur. C'est le troisième port fluvial européen. On ne peut pas laisser des conflits internes nuire aux activités du port. Les tensions ne sont pas nouvelles, vous l'avez dit, et je suis informée de cela.

Vous semblez vous être saisi activement du dossier et avoir pris des mesures. Pour moi, c'est important de donner la parole aux travailleurs, notamment par les mesures que vous avez prises, et que cette situation soit objectivée pour les employés. Ce type de situation entraîne des tensions très importantes et des conflits majeurs. La préservation du Port est un enjeu central pour Liège, mais aussi pour la Wallonie. Ce port doit fonctionner de manière efficace, de manière efficiente. C'est également un enjeu important pour les travailleurs. Je continuerai donc à suivre le dossier.

**Question orale  
de Mme Valérie Bluge  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « l'existence d'un dispositif de service de  
garde pour les interventions d'urgence sur le  
réseau routier régional »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Bluge à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'existence d'un dispositif de service de garde pour les interventions d'urgence sur le réseau routier régional ».

La parole est à Mme Bluge pour poser sa question.

**Mme Valérie Bluge** (MR). – Monsieur le Ministre, le réseau routier régional est, par nature, exposé à une série de situations imprévues et susceptibles de compromettre la sécurité des usagers, comme des affaissements de chaussée, des dégradations soudaines, la présence d'obstacles, des incidents techniques ou encore des événements liés aux conditions climatiques.

Ces situations requièrent des interventions rapides, des services compétents afin de sécuriser les lieux, d'informer les usagers et, le cas échéant, de procéder à des réparations ou à des mesures conservatoires. Elles peuvent par ailleurs survenir à tout moment, y compris en dehors des heures de bureau, ce qui interroge la continuité du service et l'existence d'un service régional de garde.

Monsieur le Ministre, pouvez-vous préciser si un dispositif de garde est actuellement prévu au sein du SPW pour assurer des interventions en dehors des heures de bureau sur le réseau routier régional ? Le cas échéant, quelles sont les modalités concrètes de fonctionnement de ce dispositif ? Quelles sont les situations couvertes par ce type de mécanisme ? Quelles sont les procédures prévues pour le signalement et la gestion des situations, notamment en dehors des heures ouvrables ? Enfin, une évaluation ou une adaptation de ces dispositifs est-elle envisagée afin d'en assurer l'efficacité, la réactivité et la lisibilité pour les différents acteurs concernés ?

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

**M. François Desquesnes**, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, je vous remercie pour votre question. En matière d'intervention d'urgence sur le réseau routier régional, il convient de distinguer le réseau autoroutier du réseau des routes régionales ordinaires.

Sur le réseau autoroutier ainsi que sur certaines voiries régionales reprises dans le périmètre de la police fédérale de la route – ce qu'on appelle « WPR » –, le SPW MI dispose effectivement de marchés spécifiques permettant d'assurer, via des prestataires désignés, un service de garde et d'intervention 24 heures sur 24 pour les situations nécessitant une sécurisation urgente.

Ces dispositifs couvrent également les interventions liées à des obstacles sur la chaussée, des dégâts importants à l'infrastructure, des incidents affectant les équipements de sécurité, ou encore certaines situations présentant un risque immédiat pour les usagers.

En revanche, il n'existe pas de rôle de garde généralisée organisé au sein des districts routiers pour l'ensemble du réseau des routes régionales ordinaires. Les districts routiers fonctionnent selon les horaires habituels de service, soit les jours ouvrables de 7 heures 30 à 16 heures.

En dehors de ces périodes, les situations urgentes signalées par les services de police, les autorités locales et les services de secours ou les usagers font l'objet d'une prise en charge coordonnée selon la nature de l'événement. Dans la pratique, une bonne collaboration existe avec les autorités communales, les services techniques locaux et les zones de police qui

interviennent régulièrement afin de baliser ou sécuriser les lieux lorsqu'un danger immédiat est constaté en dehors de ces heures de service.

Les districts routiers du SPW reprennent ensuite systématiquement le relais afin d'assurer le suivi technique, les réparations nécessaires ou les mesures conservatoires appropriées dès la reprise des services. Il existe toutefois un dispositif de garde spécifique couvrant l'ensemble du réseau régional dans le cadre du service hivernal. Celui-ci permet d'assurer, en dehors des heures ouvrables, le suivi des conditions météorologiques, la surveillance du réseau et le déclenchement des opérations d'épandage ou de déneigement lorsque les conditions l'exigent.

Enfin, les signalements urgents transitent principalement par les services de police et le centre Perex ou les autorités locales, qui assurent la coordination opérationnelle des premières mesures de sécurisation lorsque cela s'avère nécessaire, si l'ampleur de l'incident est importante.

**M. le Président.** – La parole est à Mme Bluge.

**Mme Valérie Bluge** (MR). – Merci, Monsieur le Ministre, pour votre réponse. Je pense qu'on doit aussi remercier tous ces intervenants qui sont sur le pont pour les routes. Néanmoins, les infrastructures routières n'ont pas d'horaires et on doit, je pense, assurer la continuité du service public, y compris sur les routes régionales ou autres.

Cela me semble important, et je suis étonnée qu'une veille au SPW n'existe pas, de manière générale, à ce jour. Ce n'est pas votre fait, mais je pense que cela aurait déjà pu être mis en place par le passé.

Les communes ne peuvent pas contacter des services en urgence pour les autres routes régionales, notamment la nuit, qui est parfois une période critique d'intervention. Les communes sont demandeuses de cette assistance rapide de la part du SPW. Elles peuvent se coordonner et mettre en place un certain nombre de choses ensemble, je l'ai bien entendu, mais je crois que cela pourrait être une réflexion intéressante à mener pour le long terme.

**Question orale  
de Mme Caroline Cassart-Mailleux  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « l'ouverture partielle de la N684 »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Cassart-Mailleux à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des

Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'ouverture partielle de la N684 ».

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

**Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR).** – Monsieur le Ministre, vous savez que ce dossier me tient particulièrement à cœur – et d'ailleurs, nous avons visité ensemble cet endroit. La liaison Strée-Tihange est une vraie saga et devrait bientôt toucher à sa fin pour la phase 3, la phase 4 étant terminée. En tout cas, une ouverture partielle de la N684 est prévue à l'été 2026 pour les phases 2 et 3.

Pouvez-vous confirmer l'ouverture partielle de la N684 pour les phases 2 et 3 de la liaison Strée-Tihange ? Y a-t-il eu un contact avec le bourgmestre ou avec la Commune ? Concernant la phase 1, problématique à l'heure actuelle et la plus attendue par les automobilistes, car elle permettra d'avoir de Huy jusqu'au carrefour de Saint-Vitu un tracé continu, le décrochement de terres et de roches sur les parois entraîne l'obligation de travaux de sécurisation et nécessite un marché public dont l'appel d'offres devait être publié au printemps 2026. Pouvez-vous confirmer que le marché est bien lancé et faire le point sur l'ensemble du dossier ? Nous y verrons ainsi plus clair pour informer le citoyen et les automobilistes. Avec la phase 1 qui est reportée, Tihange et Huy sont les plus impactées. Vous comme moi n'en sommes pas responsables, mais il est aussi de notre responsabilité de faire avancer le dossier.

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

**M. François Desquesnes,** Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, je connais votre attachement à ce projet, à cette route, et il ne date pas de cette législature. Un des nombreux objectifs de la DPR est d'offrir aux usagers des infrastructures routières de qualité et sécurisées. Mon administration, en tant que gestionnaire des voiries régionales, se doit d'y être attentive et s'y emploie.

Le dernier planning présenté par la société momentanée Galère – Stadsbader Contractors – confirme que la pose de la couche d'usure sera effectuée durant le mois de juin et que la voirie pourra être ouverte à la circulation pour les phases 2 et 3 pour la première quinzaine du mois de juillet, sous réserve des conditions climatiques.

En ce qui concerne la phase 1, l'appel d'offres pour la stabilisation et le renforcement de la paroi rocheuse a été publié par la SOFICO le 4 mai. L'ouverture des offres est prévue ce 5 juin. L'ambition est bien de démarrer cette sécurisation à l'automne 2026, pour des travaux qui dureront 12 mois calendrier.

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

**Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR).** – Merci, en tout cas, pour votre réponse tout à fait complète. Toutefois, vous ne m'avez pas dit si vous aviez eu des contacts avec la commune pour voir si vous allez ouvrir ces phases 2 et 3 au mois de juillet. Ou cela ne sera-t-il pas le cas ? Vous attendez ? J'irai directement vers le pouvoir communal ; j'aurai peut-être l'info et je vous la donnerai demain.

**Question orale  
de M. Arnaud Dewez  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « les conditions d'exécution du chantier de  
rénovation de Soumagne-Vallée »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Dewez à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les conditions d'exécution du chantier de rénovation de Soumagne-Vallée ».

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

**M. Arnaud Dewez (MR).** – Monsieur le Ministre, depuis octobre 2025, le village de Soumagne est le théâtre d'un chantier de rénovation de ses infrastructures routières. La Région, avec l'AIDE et la Commune, investit plus de 6,5 millions d'euros dans ces travaux comprenant la réfection du tronçon de la N604 traversant le centre de Soumagne-Vallée, du réseau d'égouttage, des trottoirs, du mobilier urbain, des zones de parcage et la création d'un giratoire au croisement des N621 et N604.

Selon le planning de ce chantier d'envergure, ces travaux doivent être menés en quatre phases et se clôturer en mars 2027. Pour tenir ces délais, les conditions du marché public prévoient explicitement l'intervention des équipes de l'entreprise de travaux en deux pauses, de 6 à 22 heures. Actuellement, le chantier se situe à la finalisation de la phase 1, qui accuse trois mois de retard par rapport au planning initialement prévu. La phase 2 devrait débuter en juin prochain.

Depuis janvier 2026, les autorités locales constatent une présence partielle de l'entreprise en charge des travaux. Interrogée par écrit, elle justifie cette situation par l'impossibilité d'assurer l'exécution du chantier en deux pauses, aux motifs de l'absence de surveillants des différents concessionnaires en soirée, de son impossibilité de poser de l'enrobée et du béton dans certains créneaux ou de l'impossibilité de stocker des terres sur site. Il est interpellant qu'une entreprise aguerrie de travaux publics avance de tels arguments

pour justifier le non-respect d'une condition majeure d'un marché public, qui plus est lorsque celle-ci entraîne une adaptation des taux horaires de ses prestations.

Le SPW et les autorités locales sont attentifs au respect de l'échéance fixée pour ce chantier – laquelle semble être mise en péril par l'attitude de l'entreprise. Avez-vous connaissance des difficultés rencontrées par le SPW Mobilité et Infrastructures avec l'entreprise chargée de l'exécution de ce chantier ? De quels moyens le SPW dispose-t-il pour la contraindre à respecter les conditions du marché public ? Le SPW a-t-il déjà rencontré pareille difficulté avec la même entreprise dans le cadre d'autres marchés publics ?

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

**M. François Desquesnes**, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, dans le cadre de ce chantier d'importance pour la commune de Soumagne et de sa région, le SPW MI m'informe que c'est l'AIDE – Association intercommunale pour le démergement et l'épuration des communes de la Province de Liège – qui est à la manœuvre. Les travaux sont réalisés par une entreprise agréée de classe 8 qui réalise donc a priori régulièrement ce type de chantiers.

Mon administration est cependant tenue informée de l'avancée des différentes phases de ces travaux et participe d'ailleurs à chaque réunion de chantier, assurant ainsi un contrôle de conformité pour ce qui la concerne.

De façon générale, je puis préciser que, dans le cadre des marchés publics, il est possible de contraindre une entreprise en appliquant les sanctions financières prévues au cahier des charges en cas de non-respect des spécifications techniques ou de dépassement des délais. Pour ce faire des PV de carence doivent être émis en cas de manquement constaté.

Je vous renvoie donc vers le maître d'ouvrage de ce chantier pour des réponses plus précises à vos questions. À la suite à votre interpellation, j'ai également demandé à mon administration d'interpeller directement l'AIDE.

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

**M. Arnaud Dewez** (MR). – Monsieur le Ministre, je veux rappeler ici l'impact considérable de ce chantier sur le cœur du village, notamment pour les commerces, les riverains et l'école, ainsi qu'un centre culturel. C'est vrai que si l'AIDE est le maître d'œuvre, le SPW reste un partenaire étant donné que la chaussée est réparée également. Il faut utiliser tous les moyens possibles pour faire respecter les conditions d'exécution. Dès lors, je me réjouis que vous fassiez suivre ce dossier au niveau de votre administration.

En complément, je m'interroge aussi sur l'équité. Quid des entreprises qui étaient potentiellement concessionnaires, qui ont répondu à l'offre et qui n'ont pas pu avoir le marché alors qu'elles auraient peut-être respecté ces deux poses ?

J'espère que la situation pourra s'améliorer et que l'on va rattraper le retard parce que c'est un chantier assez long, avec des conséquences importantes sur les habitants du village de Soumagne.

**M. le Président.** – Monsieur le Ministre, vous voulez rajouter quelque chose ?

**M. François Desquesnes**, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Je ne peux qu'encourager la Commune à solliciter sa propre intercommunale, dont elle est actionnaire et membre.

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

**M. Arnaud Dewez** (MR). – La Commune prendra note de votre suggestion. Quand des projets sur une route régionale sont menés en partenariat avec le SPW, la Commune s'attend à recevoir du soutien du SPW qui a du poids dans ce type de décision.

**Question orale  
de M. Vincent Crampont  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « l'impact des réseaux sociaux sur les  
comportements routiers à risque chez les  
jeunes »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Crampont à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'impact des réseaux sociaux sur les comportements routiers à risque chez les jeunes ».

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

**M. Vincent Crampont** (PS). – Monsieur le Ministre, à l'heure où le procès du drame de Strépy-Bracquegnies a commencé, plusieurs commentateurs ont rappelé qu'une étude de l'Institut Vias mettait en évidence l'impact préoccupant des réseaux sociaux sur le comportement routier des jeunes. Selon cette enquête, 13 % des jeunes de 18 à 26 ans voient tous les jours des vidéos montrant des comportements dangereux dans la circulation, et 24 % d'entre eux en voient chaque semaine. Ces contenus circulent principalement sur le réseau TikTok et Instagram.

L'étude souligne un lien entre l'exposition de ces vidéos et l'adoption de comportements à risque, comme par exemple le non-respect des feux rouges, le franchissement de passages à niveau fermés, des courses sur la voie publique ou encore l'accumulation d'amendes. Vias indique que, même si un lien de causalité directe n'est pas établi, ces vidéos peuvent contribuer à banaliser le danger et à rendre certains comportements plus acceptables socialement.

Ce constat doit nous interpeller. Les réseaux sociaux ne sont plus seulement des espaces de diffusion ; ils influencent les pratiques, les représentations et parfois même les conduites les plus dangereuses.

En matière de sécurité routière, cela impose d'adapter nos politiques publiques, en particulier à destination des jeunes conducteurs. Dès lors, quelles leçons tirez-vous de cette étude pour la Wallonie ? Entendez-vous renforcer les campagnes de prévention à destination des jeunes, notamment sur les plateformes qu'ils utilisent réellement ?

Une collaboration est-elle envisagée avec Vias et des écoles de conduite, les établissements scolaires ou encore les plateformes numériques afin de développer des messages ciblés, visibles et efficaces ? Comment comptez-vous intégrer cette problématique dans la Stratégie wallonne de sécurité routière, notamment en matière de prévention et d'éducation aux médias, de lutte contre la récidive et la responsabilisation des jeunes conducteurs ?

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

**M. François Desquesnes**, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, comme indiqué dans la Déclaration de politique régionale, le Gouvernement renforcera l'éducation à la sécurité routière au moyen d'un continuum pédagogique. En collaboration avec l'Agence wallonne pour la sécurité routière, il agira sur la prévention et la sensibilisation, spécifiquement en ce qui concerne les trois principales causes d'accidents : la conduite sous influence, la vitesse et la distraction, soit le sujet que vous évoquez en particulier.

Même si elle ne permet pas d'établir un lien de causalité direct entre l'exposition à des vidéos sur les réseaux sociaux et l'adoption de comportements à risque sur la route, l'étude de l'Institut Vias met effectivement en évidence le fait que ces contenus peuvent contribuer à banaliser le danger et à rendre socialement acceptables, voire valorisés, des comportements à risque, ce que je dénonce fermement.

Les réseaux sociaux jouent aujourd'hui un rôle important – certains diront trop important – dans la construction des normes sociales, en particulier chez les publics les plus jeunes. La mise en scène de la vitesse et de la prise de risque dans la circulation, combinée au

mécanisme des *likes*, des commentaires et des partages, pourrait encourager certains à reproduire ces comportements pour obtenir reconnaissance et visibilité. Cela concerne particulièrement les jeunes, qui sont davantage présents sur une série de réseaux sociaux. Je ne peux qu'inviter chacune et chacun, dans son attitude sur les réseaux sociaux, à être conscient que chaque fois que on *like* ou que l'on partage ce type de publication, on participe à ce phénomène de banalisation. J'en appelle à la responsabilisation de chacune et de chacun.

Les statistiques montrent, par ailleurs, que le risque d'être victime d'un accident de la route est particulièrement élevé pour les jeunes âgés de 18 à 24 ans. Dans cette tranche d'âge, la prise de risque est plus fréquente et les conséquences parfois dramatiques. Il y a aussi un biais de genre, puisque cela concerne davantage les hommes que les femmes. Toutes les deux semaines, un jeune de ce groupe d'âge perd la vie sur les routes wallonnes.

Face à ce constat, l'Agence wallonne pour la sécurité routière, en charge de la sensibilisation à la sécurité routière en Wallonie, agit concrètement et de manière ciblée auprès des jeunes usagers. Depuis 2024, elle propose le *pass* « Conduite responsable » dans les classes de rhéto. C'est une formation gratuite d'une demi-journée, qui privilégie une approche basée sur le dialogue, l'échange d'expériences et la réflexion personnelle plutôt qu'un discours moralisateur. Elle amène les jeunes à interroger leur rapport à la route et à mesurer l'impact réel de comportements tels que la vitesse, la distraction ou la conduite sous influence, en tant qu'usagers actuels et futurs conducteurs.

L'AWSR est également présente sur les réseaux sociaux – parce qu'il ne faut pas abandonner le terrain –, notamment sur TikTok depuis 2022 et sur Instagram depuis 2018. Elle veille à y diffuser des messages de prévention adaptés à ce public. Les publications réalisées et la communauté sont en hausse constante. Je ne peux que m'en féliciter. Dans ce cadre, elle a notamment récemment développé plusieurs vidéos reposant sur le témoignage de Martin, victime d'un grave accident de la route à l'âge de 20 ans, après avoir pris le volant sous l'influence de l'alcool. Ce témoignage, livré sans détour, met en lumière les conséquences concrètes et durables du choix de prendre le volant sous l'influence de l'alcool sur la vie personnelle, sociale et professionnelle. Ce type de contenu est particulièrement pertinent. Près d'un jeune Wallon âgé de 18 à 34 ans sur deux déclare qu'un tel témoignage peut influencer son comportement sur la route. Nous devons mener le combat sur le terrain des réseaux sociaux, de façon à ce que ce ne soit pas ceux qui prônent des comportements totalement irresponsables qui gagnent.

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

**M. Vincent Crampont (PS).** – Monsieur le Ministre, le constat est alarmant. Toutes les deux semaines, un jeune meurt sur nos routes. C'est beaucoup trop. Répondre à cette problématique n'est pas simple, et nous en sommes conscients. Néanmoins, nous devons mettre tout en œuvre afin de protéger nos jeunes conducteurs. Comme je vous le dis à chaque fois, nous avons le même objectif : avoir zéro mort sur nos routes d'ici 2050. Il faut dès lors mettre tout en œuvre pour protéger nos jeunes de cette problématique des réseaux sociaux, où des publications laissent croire que des comportements irresponsables sont normaux.

**Question orale  
de M. Laurent Devin  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « la mise en place d'un dispositif de  
perception communale des amendes liées aux  
excès de vitesse »**

**Question orale  
de Mme Caroline Cassart-Mailleux  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « les sanctions administratives communales  
pour lutter contre la vitesse excessive »**

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

- M. Devin, sur « la mise en place d'un dispositif de perception communale des amendes liées aux excès de vitesse » ;
- Mme Cassart-Mailleux, sur « les sanctions administratives communales pour lutter contre la vitesse excessive ».

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

**M. Laurent Devin (PS).** – Monsieur le Ministre, à plusieurs reprises, et encore récemment, vous avez annoncé votre volonté de permettre aux communes de bénéficier, à terme, des recettes issues des infractions d'excès de vitesse constatées sur le réseau routier local, dans le cadre d'un dispositif encadré et affecté à la sécurité routière. Vous avez précisé que ce mécanisme était actuellement à l'étude au sein du SPW MI, tant sur les plans législatif, technique et qu'informatique. Vous avez indiqué que le développement de l'outil informatique constituait l'un des aspects les plus complexes du dossier, avec quelque 70 éléments constitutifs identifiés et que vous espériez valider le cahier des charges dans le courant du deuxième trimestre 2026.

Par ailleurs, vous avez indiqué que le futur cadre légal devrait préciser les conditions d'installation, d'exploitation et de contrôle des radars communaux, ainsi que les modalités d'affectation obligatoire des recettes à des investissements de sécurité routière. Vous avez également évoqué le rôle central du plan communal de sécurité routière, validé par le conseil communal, comme socle permettant d'identifier les zones à risque et les priorités d'intervention.

Quel est l'état d'avancement de ce dispositif, tant sur le plan législatif que technique et informatique ? Le cahier des charges relatif à la plateforme ou à l'outil informatique nécessaire à la mise en œuvre du dispositif a-t-il pu être validé ? Ou à quelle échéance le sera-t-il ? Quelles sont les principales étapes du calendrier actuellement retenu, en particulier pour l'adoption du cadre décréteil, le développement de l'outil informatique, les éventuelles phases pilotes et la mise en œuvre effective sur le terrain ?

Quelles sont les modalités envisagées à ce stade ? Quelles garanties seront prévues pour éviter toute dérive financière et assurer que les recettes soient strictement affectées à des projets objectifs de sécurité routière validés dans le cadre d'un plan communal de sécurité routière ?

**M. le Président.** – La parole est à Mme Cassart-Mailleux pour poser sa question.

**Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR).** – Monsieur le Ministre, les sanctions administratives de certains radars pourront être perçues directement par les communes. C'est un projet dont nous parlons depuis plusieurs mois et que les pouvoirs locaux attendent avec grande impatience. C'est également une mesure présente dans la Déclaration de politique régionale, à savoir soutenir un déploiement ciblé des dispositifs de contrôle de vitesse, en concertation avec les parquets, les zones de police et les autorités locales.

Vous avez rappelé, cette semaine dans la presse, en faire une priorité. Pour permettre aux communes de percevoir directement le produit des sanctions administratives liées à certains radars, une modification décréte est nécessaire, ainsi que le développement d'un système informatique adapté. Le dispositif est prévu pour 2028.

Pouvez-vous faire le point sur ce dossier ? L'échéance sera-t-elle respectée ? Une concertation existe-t-elle avec les pouvoirs locaux, via l'Union des villes et communes de Wallonie et peut-être certaines communes pilotes ? Comment éviter le modèle flamand, à savoir la semi-privatisation des contrôles via les entreprises privées ?

Vous l'avez déjà expliqué, ce n'est pas le choix que vous faites, parce que vous pensez que l'on peut mieux faire les choses. Je ne vais pas me permettre de dire que cela ne fonctionne pas, je n'en ai pas le pouvoir. Selon

les informations que nous avons, ce n'est pas la direction que l'on souhaite prendre en Wallonie.

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

**M. François Desquesnes,** Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame et Monsieur les Députés, pour répondre ponctuellement à la question flamande – je ne porterai pas de jugement sur les éléments –, ce type de mécanisme a été contesté devant les cours et tribunaux au motif qu'il s'agissait d'une privatisation d'une fonction qui relève de l'autorité publique. C'est cela qui pose problème dans le modèle entrepris par les communes flamandes.

Merci pour vos questions qui permettent...

*(Réaction d'un intervenant)*

La privatisation, oui, tout à fait, le fait que le contrôle de l'infraction soit réalisé non pas par une autorité publique, mais par une personne morale de droit privé. Cela a été contesté par les juridictions en Flandre, donc les juridictions belges.

Vos questions vont me permettre de faire le point sur ce dossier. Comme l'indique la Déclaration de politique régionale, le Gouvernement soutiendra un déploiement ciblé des dispositifs de vitesse guidé par un objectif de sécurité, en concertation avec les parquets, les zones de police et les autorités locales. Le décret relatif aux sanctions administratives en matière de sécurité routière sera mis en œuvre.

Ma volonté est bien de permettre aux communes d'installer sur leurs voiries des dispositifs pour lutter contre les excès de vitesse et l'insécurité routière. Je rappelle que les amendes issues des infractions d'excès de vitesse constatées au moyen de dispositifs communaux sur le réseau local devront être affectées à un fonds communal strictement orienté vers la sécurité routière. Mon objectif reste d'aboutir à un dispositif robuste, tant sur le plan juridique que sur le plan opérationnel.

Sur le plan législatif, les travaux sont en cours. Le projet de réforme prévoit notamment de cibler les zones d'insécurité objective et subjective, et d'encadrer l'affectation obligatoire des moyens à des investissements de sécurité routière. Le projet de décret devrait être présenté au Parlement d'ici la fin de cette année. L'idée est que les dispositifs concernés s'inscrivent dans une démarche objectivée, avec un diagnostic des zones à risque et une justification de la localisation de chaque radar.

Les communes ou les zones de police, via leur plan zonal de sécurité, identifieront ces zones prioritaires sur la base de critères objectifs. L'installation des radars communaux devra être justifiée, proportionnée et

validée aux regards de critères harmonisés qui seront probablement contenus dans le décret, voire dans l'arrêté d'exécution. C'est une garantie essentielle, à mes yeux, pour éviter que la logique budgétaire ne prenne le pas sur la logique de sécurité routière.

Enfin, je veux être très clair sur le modèle flamand et sur le risque de semi-privatisation que vous évoquez : ce n'est pas l'objectif poursuivi en Wallonie. Le dispositif wallon ne doit pas devenir un mécanisme de rentabilité ou de délégation de la politique de contrôle à des opérateurs privés. Le choix des lieux de contrôle, la stratégie de sécurité routière, le traitement juridique des infractions et les décisions relevant de l'autorité publique doivent rester sous maîtrise publique.

Cela n'exclut évidemment pas, comme dans tout projet informatique ou opérationnel, le recours à des prestataires pour des missions techniques strictement encadrées dans le cadre d'un marché public. Sur le plan technique et informatique, le cahier des charges de l'application régionale est en cours de finalisation. L'outil devra permettre un traitement rigoureux, sécurisé et traçable des infractions. L'horizon 2028 demeure l'objectif de travail pour une mise en œuvre effective.

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

**M. Laurent Devin (PS).** – Monsieur le Ministre, on va dans la bonne direction. Je me rappelle que vous vous étiez amusé de ma question en lien avec ma proposition de décret. Je vois tout de même que vous empruntez la même direction.

Je pense que cela contribue à la sécurité routière au sein de nos entités et au sein de nos communes. Ce n'est pas une question de paternité qui va m'intéresser ici, mais bien le fait d'atteindre l'objectif. J'ai deux réflexions à partager par rapport à ce que vous dites. La première porte sur la privatisation. Je vous ai déjà interpellé à cet égard. Vous nous dites que c'est un privé qui réalise cela en Flandre, sur certaines portions de rues. C'est bien cela ?

*(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)*

D'accord. Ma seconde réflexion porte sur ce que j'avais lu dans la presse – un journaliste m'avait d'ailleurs interpellé à ce sujet – par rapport à la date de mise en exécution. Vous parliez – ou alors ce journaliste parlait – de 2028. Vous nous précisez bien aujourd'hui que votre ambition est de venir d'ici la fin de cette année avec ce texte, pour une mise en application à l'horizon 2028. Qu'est-ce qui vous empêche, une fois le texte voté, de le mettre en application ? Qu'est-ce qui nous sépare de 2028 et qui justifie que le texte ne soit mis en application qu'à cette date ? Autrement dit, qu'est-ce qui vous empêche, une fois le texte voté, de le mettre en application ?

*(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)*

OK. Je vous remercie pour votre réponse, Monsieur le Ministre.

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

**Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR).** – Monsieur le Ministre, vous savez que l'on est dans un échange d'information similaire à un ping-pong – le tout, c'est d'avoir les meilleures infos. Il est important que le dispositif opérationnel et juridique puisse être mis en place. Quand vous parlez d'un décret en 2026, il est vrai que je m'étais posé la même question que M. Devin sur le timing. En 2026, le décret sera voté ; en 2027, l'outil informatique sera mis en place ; et en 2028, le décret sera effectif, et les dispositifs mis en place dans les communes. Le timing tient la route. Il est important de voir ce dispositif arriver dans nos communes. En tant que bourgmestre, je suis interrogée au quotidien au sujet de la sécurité routière, par rapport au problème des vitesses qui sont rencontrées dans nos voiries communales. Lorsqu'on met en place des dispositifs afin d'analyser la situation, on se rend compte qu'il y a certains débordements. Les chiffres permettront, en tout cas, d'objectiver les endroits où l'on pourra placer ces radars.

**Question orale  
de M. Loris Resinelli  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « l'augmentation des accidents impliquant  
des trottinettes électriques »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Resinelli à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'augmentation des accidents impliquant des trottinettes électriques ».

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

**M. Loris Resinelli (Les Engagés).** – Monsieur le Ministre, la ville de La Louvière a malheureusement connu un nouvel accident de trottinette électrique il y a quelques jours, sur le pont provisoire du chantier du pont Capitte situé entre La Louvière et Houdeng-Goegnies. Deux trottinettes électriques se sont en effet percutées sur le pont, causant malheureusement le décès de l'un des deux conducteurs. Toute la population a été meurtrie par cet accident et sa conclusion tragique.

Cet événement remet sur le tapis la question bien pertinente de la multiplication des accidents impliquant des trottinettes électriques. Les usagers de la route, les autorités locales et les services de secours se ressaisissent de la question liée au développement rapide de ces nouveaux modes de mobilité qui, par

ailleurs, constituent une opportunité en matière de déplacement urbain et de transition écologique, mais qui soulèvent aussi de nombreuses questions importantes en matière de sécurité routière, de respect du Code de la route et de cohabitation avec les autres usagers de la route – et aussi sur les trottoirs.

Dispose-t-on d'une analyse précise des principales causes des accidents de trottinettes électriques, comme la vitesse, les infrastructures qui pourraient être inadaptées, l'absence de protection sur les usagers eux-mêmes, la consommation d'alcool ou de stupéfiants, le non-respect du Code de la route, et cetera ? Les autorités envisagent-elles de renforcer la réglementation relative à l'usage des trottinettes électriques, en concertation évidemment avec le Gouvernement fédéral ?

Des campagnes de sensibilisation et de prévention sont-elles prévues afin de rappeler les règles de sécurité routière applicables évidemment à ces utilisateurs de trottinettes électriques ? Une concertation avec les communes et les zones de police pour améliorer à la fois le contrôle et les aménagements est-elle en cours ou imaginée ? Le Gouvernement envisage-t-il de réaliser une évaluation globale de l'impact des trottinettes électriques sur la sécurité routière pour pouvoir adapter nos politiques publiques en conséquence ?

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

**M. François Desquesnes,** Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, la DPR est claire. Elle indique que « le Gouvernement cherchera, à travers différentes mesures, un partage de la route sûr et efficace afin de poursuivre des objectifs ambitieux en matière de sécurité routière et ainsi diminuer le nombre de décès et de blessés sur les routes wallonnes. Il s'inscrira dans la vision Zéro en 2050 et mettra l'accent sur le changement durable des comportements sur nos routes ».

L'année dernière – ce sont des chiffres provisoires –, 451 usagers de trottinettes électriques ont été victimes d'un accident en Wallonie, soit une hausse de 54 % par rapport à 2024. Parmi eux, 418 ont été légèrement blessés, 29 gravement et quatre ont perdu la vie.

Même si ces 451 victimes représentent seulement 3 % de l'ensemble des victimes de la route, ce chiffre reste élevé au regard de la part des trottinettes dans les déplacements. Les accidents corporels ont également augmenté de 54 % entre 2024 et 2025, passant de 303 à 466.

L'Agence wallonne pour la sécurité routière ne dispose pas d'informations précises sur les causes exactes des accidents survenus en Wallonie. Toutefois, l'analyse des données statistiques permet de mettre en évidence certains enseignements.

D'abord, la trottinette électrique est particulièrement prisée par les jeunes, ce qui se reflète dans les chiffres d'accidents : en 2025, près d'une victime sur deux – 45 % – avait moins de 25 ans. Ensuite, la grande majorité des accidents survient en agglomération – 93 % des cas –, souvent dans les grandes villes où les services de trottinettes partagées sont les plus répandus. Dans un quart des accidents – 22 % –, l'utilisateur est seul en cause. Lorsqu'un autre usager est impliqué, il s'agit le plus souvent d'un automobiliste, dans huit cas sur 10.

Enfin, le port du casque est loin d'être systématique. Près d'un usager de trottinette électrique sur deux déclare ne jamais le porter, et un sur quatre seulement occasionnellement. Ce sont les chiffres qui ressortent de la dernière enquête de l'AWSR, qui date de l'année dernière.

La vitesse joue probablement un rôle dans de nombreux accidents. Les trottinettes électriques sont en principe limitées à 25 kilomètres par heure sur la voie publique. Pourtant, il arrive que certains utilisateurs achètent des modèles plus puissants sur internet ou débrident leur véhicule. Ces engins ne sont pas conçus pour rouler à des vitesses plus élevées, ce qui augmente le risque d'accident, dont les conséquences peuvent par ailleurs être beaucoup plus graves. La vitesse est en effet un facteur exponentiel de gravité.

Lors de la conférence interministérielle du 2 décembre 2025, tous les ministres se sont mis d'accord pour dire qu'il faut freiner les ventes de trottinettes non conformes. J'ai eu par ailleurs un échange sur cette problématique lors de ma réunion avec le ministre Beenders.

L'AWSR mène chaque année des campagnes de sensibilisation visant à rappeler les règles liées à l'usage des trottinettes et à encourager le port du casque.

Pour faire face à la hausse récente des accidents, l'Agence wallonne pour la sécurité routière a lancé, début avril, une campagne de sensibilisation ciblée, notamment sur les réseaux sociaux, afin de toucher les plus jeunes utilisateurs. L'objectif était de rappeler les règles essentielles de circulation et de promouvoir systématiquement le port du casque, quel que soit le type de trajet. D'autres actions de prévention seront menées cette année. L'AWSR travaille également à l'élaboration d'un plan Trottinettes comprenant des études et des actions de sensibilisation.

Il est prévu que la réglementation concernant les trottinettes électriques soit également renforcée au niveau fédéral. Vous le savez, j'ai plaidé à plusieurs reprises, en CIM et au sein de ce Parlement, pour l'obligation du port du casque. Récemment, le ministre fédéral de la Mobilité, Jean-Luc Crucke, a préparé un projet d'arrêté royal portant sur l'obligation prochaine du port du casque pour les utilisateurs de trottinettes électriques circulant à plus de 20 kilomètres par heure.

Ce projet de texte est actuellement soumis à l'avis des Régions. Bien entendu, je soutiens aussi pleinement le ministre fédéral dans ses démarches en vue d'obtenir une procédure d'homologation de ce type d'engin au niveau européen. Cela éviterait de mettre en circulation des engins trop dangereux pour les usagers.

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

**M. Loris Resinelli** (Les Engagés). – Merci, Monsieur le Ministre, pour vos réponses. Vous l'avez dit, la vitesse est un des éléments qui explique les accidents. Il est donc nécessaire que le Gouvernement lutte contre la vente de trottinettes qui ne sont pas conformes à notre législation, laquelle interdit les trottinettes capables de dépasser la vitesse de 25 kilomètres par heure. Or, on croise parfois des trottinettes qui dépassent même certaines voitures. Il est important de lutter au niveau de la vente, mais aussi d'accentuer les contrôles sur ce type de véhicules, comme on le fait notamment pour les scooters.

Bien entendu, je vous soutiens, vous et le ministre Crucke, dans votre volonté de rendre le port du casque obligatoire, car les quatre décès liés aux trottinettes sur les 451 décès malheureusement enregistrés en 2024 sont quatre décès de trop. Chaque décès qui sera évité par une amplification des mesures pour la sécurité routière sera une vie sauvée. Vous avez tout notre soutien pour continuer cette politique en direction de zéro victime de la route.

**Question orale  
de Mme Sophie Fafchamps  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « la fiabilité de l'intégration d'outils  
d'intelligence artificielle dans les systèmes de  
sécurité routière »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Fafchamps à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la fiabilité de l'intégration d'outils d'intelligence artificielle dans les systèmes de sécurité routière ».

La parole est à Mme Fafchamps pour poser sa question.

**Mme Sophie Fafchamps** (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, de récents articles de presse témoignent d'une nouvelle stratégie visant à recourir à l'intelligence artificielle afin d'optimiser les systèmes de sécurité routière. Ces systèmes, à disposition des autorités de police, prennent la forme de caméras et de radars intelligents, et permettraient de détecter davantage d'infractions.

Étant donné la relative nouveauté de l'IA, la maîtrise de celle-ci n'est pas toujours garantie et sa fiabilité peut être questionnée. C'est pourquoi je souhaite vous interroger sur cette initiative et sur la manière dont elle va se concrétiser à l'avenir.

Existe-t-il déjà des dispositifs similaires employés en matière de sécurité routière en Wallonie ? Si oui, comment sont-ils actuellement exploités ? Comment la fiabilité de ces outils est-elle évaluée, notamment en ce qui concerne les potentiels biais ou erreurs ? Quel cadre réglementaire encadrera l'utilisation de ces technologies, en particulier en matière de protection des données des usagers ? Des mécanismes de contrôle humain sont-ils prévus afin de prévenir les erreurs ?

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

**M. François Desquesnes**, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, la Déclaration de politique régionale indique que le Gouvernement déploiera des solutions de *smart mobility* pour fluidifier et sécuriser le trafic routier. Dans ce cadre, toute nouvelle technologie intégrant l'intelligence artificielle, qu'elle vise à améliorer la sécurité routière ou la fluidité du trafic, est une opportunité qui doit être examinée et, le cas échéant, saisie.

Des projets pilotes intégrant l'intelligence artificielle sont d'ailleurs en cours au sein de l'administration wallonne. J'ai déjà eu l'occasion de citer, par exemple, un *proof of concept* – PoC – réalisé au sein de l'administration, qui vise à lier les images des caméras de vidéosurveillance installées sur le réseau régional à une IA afin de réaliser de la prédiction de trafic. Une deuxième phase de ce PoC est prévue afin de coupler ce système à un dispositif de gestion dynamique de la vitesse et de l'adapter en fonction du niveau de trafic prédit par l'IA sur base du trafic visualisé sur les caméras en amont.

La Wallonie poursuit une démarche d'amélioration continue en matière de sécurité routière. Les retours d'expérience issus des événements récents, des analyses techniques et des évolutions technologiques font l'objet d'un suivi attentif, notamment en ce qui concerne les possibilités offertes par les systèmes de détection avancés, les véhicules connectés et l'amélioration des outils d'alerte en temps réel.

Concernant la protection des données, l'administration m'indique que les images acquises sont traitées pour flouter les plaques d'immatriculation, notamment afin de se conformer au Règlement général sur la protection des données – le fameux RGPD.

Des entreprises wallonnes développent également des solutions innovantes en matière de surveillance intelligente du trafic, ce qui témoigne du potentiel de l'intelligence artificielle pour améliorer la sécurité des

routes. Cependant, à l'heure actuelle, en matière d'infractions, aucun dispositif reposant sur l'intelligence artificielle, c'est-à-dire des systèmes autonomes de détection d'infractions – caméras ou radars – intégrant des algorithmes décisionnels avancés n'est déployé ni exploité en Wallonie dans le cadre de la sécurité routière par les services concernés. C'est peut-être aussi également en lien avec la nécessité d'avoir toujours un humain qui contrôle la verbalisation.

Les équipements de contrôle actuellement en place – radars fixes, radars-tronçons, caméras de surveillance – reposent en effet tous sur des technologies éprouvées dont le fonctionnement est strictement encadré et limité à la constatation d'infractions clairement définies sous le contrôle de personnes humaines, par exemple, les excès de vitesse ou encore les franchissements de feux rouges. Ces dispositifs ne relèvent pas de systèmes d'intelligence artificielle au sens strict, mais bien de systèmes automatisés, validés et homologués ; ce sont finalement des outils d'aide à la décision.

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

**Mme Sophie Fafchamps** (Les Engagés). – J'entends que, pour le moment, on n'utilise pas l'intelligence artificielle au sens strict pour la sécurité routière, mais qu'il y a quand même des projets pilotes, notamment pour prévenir le trafic. C'est intéressant. Vous en parlez comme d'une opportunité, de plus, c'est un des objectifs de la Déclaration de politique régionale. On suivra donc ce qui se passe prochainement pour intégrer ces projets d'intelligence artificielle aussi dans le but de développer la sécurité routière.

### Question orale

de **M. Jean-Paul Bastin**

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

sur « la réforme du contrôle technique et ses conséquences pour la sécurité routière »

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Bastin à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la réforme du contrôle technique et ses conséquences pour la sécurité routière ».

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

**M. Jean-Paul Bastin** (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, les récentes annonces relatives à la réforme du contrôle technique en Flandre suscitent des inquiétudes parmi les travailleurs du secteur, les organisations syndicales ainsi que plusieurs acteurs de la sécurité routière : les pistes actuellement envisagées au nord du pays, telles que l'allongement des délais entre certains contrôles, la suppression du contrôle technique renforcé

lors de la revente de véhicules d'occasion ou la réduction de certains contrôles obligatoires pour avoir des conséquences au-delà des frontières régionales.

Dans ce contexte, vous avez rappelé publiquement l'importance du contrôle technique comme outil essentiel de prévention et de sécurité routière, tout en soulignant les risques potentiels d'un affaiblissement du système actuel, notamment en matière de « tourisme du contrôle » entre Régions.

Quelle est l'analyse du Gouvernement wallon concernant les réformes actuellement envisagées en Flandre en matière de contrôle technique et leurs éventuelles conséquences pour la Wallonie ? Disposez-vous d'évaluations ou d'études permettant de mesurer l'impact potentiel de ces mesures sur la sécurité routière ?

Quels risques identifiez-vous concernant un éventuel déplacement des automobilistes vers une autre Région afin de bénéficier de règles de contrôle plus souples ? Quelles garanties peuvent être apportées quant au maintien d'un niveau harmonisé de sécurité routière sur l'ensemble du territoire belge ?

Où en sont les concertations interrégionales menées dans le cadre de la conférence interministérielle sur ce dossier ? Comment les travailleurs du secteur et leurs représentants seront-ils associés aux réflexions et aux éventuelles adaptations futures du système de contrôle technique ? Je vous remercie d'avance.

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

**M. François Desquesnes**, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, le contrôle technique fait partie des outils pour réduire les risques liés à l'insécurité routière. Aussi, je suis avec une vigilance particulière le projet de réforme du contrôle technique mené en Flandre par la ministre Annick De Ridder. Je rappelle que l'avant-projet d'arrêté flamand, qui a été adopté par le Vlaamse Overheid le 13 mars dernier, n'est pas encore définitif. Il doit être soumis, avant la troisième lecture, à l'avis de la section Législation du Conseil d'État, qui retiendra toute notre attention.

Cet avant-projet prévoit plusieurs changements importants, dont l'allongement des délais entre certains contrôles, ainsi que la suppression du contrôle technique lors de la revente de véhicules d'occasion ; voitures, camionnettes et motos seraient donc concernées. Ces mesures constituent un changement significatif du modèle historiquement fondé sur un contrôle régulier et approfondi de l'état des véhicules reconnus comme un outil essentiel de prévention en matière de sécurité routière.

Un allongement de la périodicité des contrôles dans un contexte de vieillissement global du parc automobile

est susceptible d'affaiblir la sécurité routière et d'avoir des effets négatifs potentiels au-delà des frontières régionales, dans un contexte où la vision zéro à l'horizon 2050 doit pourtant guider nos efforts. J'ajoute que certaines mesures sont même en contradiction avec les intentions européennes, puisque la Commission des transports du Parlement européen a validé la semaine dernière une réforme du *roadworthiness package* prévoyant l'imposition d'un contrôle technique périodique pour les motos, alors que la réforme flamande prévoit la suppression totale de ce contrôle technique, qui n'est actuellement obligatoire, dans la législation des trois Régions, qu'en cas de revente.

Par ailleurs, il n'existe pas d'étude permettant précisément d'évaluer l'impact de la réforme flamande sur la sécurité routière. Les arguments de l'autorité flamande sont aujourd'hui de dire : « Nous nous alignons sur le régime européen », mais c'est en fait un abaissement des normes de contrôle. L'absence d'arguments fondés scientifiquement est d'ailleurs l'une des critiques que nous formulons à l'égard du projet flamand de réforme. Ce qui est certain, c'est que les données wallonnes montrent une augmentation nette des taux de défaillance avec l'âge du véhicule, alors que l'âge moyen du parc dépasse désormais 10 ans. Or, en Flandre, les défaillances constatées lors d'un contrôle périodique annuel ne le seraient plus que tous les deux ans, quel que soit le kilométrage des véhicules.

En outre, le risque d'un tourisme du contrôle technique que vous évoquiez, avec des automobilistes se rendant dans une autre Région pour bénéficier de règles plus souples, pourrait entraîner la circulation de davantage de véhicules techniquement défaillants sur l'ensemble du réseau routier belge, au détriment de la sécurité routière. Bien sûr, la Wallonie est ouverte à une modernisation de certains paramètres actuellement en vigueur, comme l'allongement de la durée de validité du certificat de contrôle technique à deux mois en cas de défaillance lors du passage au contrôle technique, ainsi que le passage de la périodicité de contrôle des bus.

Lors des concertations interrégionales, j'ai formulé au sein de la CIM à deux reprises mes questionnements et inquiétudes quant à l'impact sur la sécurité routière en Wallonie et sur le fonctionnement actuel de notre système de contrôle technique. Les échanges restent courtois, mais ma collègue estime être juridiquement pleinement compétente pour avancer. Sans dénier le droit à la Flandre d'exercer ses compétences, diverses questions restent ouvertes quant à l'applicabilité de normes aussi différentes au regard du cadre institutionnel de notre pays et de la loi spéciale du 8 août 1980 qui précise que les Régions sont compétentes pour « le contrôle technique des véhicules qui circulent sur la route en application des normes fédérales, étant entendu que les personnes physiques et morales établies dans une Région sont libres de faire contrôler leur véhicule par un centre de contrôle technique situé dans une autre Région ». Sur ce point, le

futur avis de la section de législation du Conseil d'État devra nous éclairer utilement.

Les travailleurs wallons et leurs représentants sont pleinement associés aux réflexions de l'impact de la réforme flamande sur l'activité en Wallonie. À cet égard, une réunion s'est tenue le 20 avril 2026 à mon cabinet entre l'administration, les organismes de contrôle technique et les organisations syndicales, ce qui a permis d'échanger sur les enjeux et préoccupations du terrain. C'est à la suite de cela que j'ai manifesté mon soutien symbolique à l'action du 8 mai.

De manière générale, toute mesure à caractère réglementaire prise par la Wallonie est d'ailleurs systématiquement soumise à l'avis de la Commission consultative administration-industrie au sein de laquelle siègent, notamment, l'ensemble des fédérations automobiles ainsi que les organismes de contrôle technique, garantissant en Wallonie une concertation large et structurée avec tous les acteurs du secteur. Le même type de commission existe en Flandre. L'avis qu'elle rend sur le projet de réforme est l'un des éléments d'argument dans ce dossier.

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

**M. Jean-Paul Bastin** (Les Engagés). – Merci, Monsieur le Ministre, pour la complétude de votre réponse. J'entends que le dialogue avec votre homologue du nord du pays est courtois, mais que les positions à ce stade sont, semble-t-il, figées. S'il y a bien un risque de sécurité routière, il y a également un risque de confiance dans les véhicules d'occasion, d'autant plus que l'électrification progressive des véhicules et du parc automobile fait en sorte que, la technique étant différente, les pièces mécaniques d'usure moins nombreuses, la durée de vie des véhicules électriques est souvent plus importante que leur équivalent thermique. D'où l'importance d'avoir la confiance et la certitude d'un véhicule fiable, non seulement pour le portefeuille, mais aussi pour la sécurité de nos concitoyens. J'entends que vous êtes néanmoins ouvert à certaines évolutions. On peut espérer que la section du Conseil d'État remettra un avis qui permettra d'avoir une convergence des différents systèmes.

### **Question orale**

**de M. Yves Evrard**

**à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux,**  
**sur « la fermeture de l'axe Dohan-Mortehan en période estivale »**

### **Question orale**

**de M. François Huberty**

**à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux,**  
**sur « l'interdiction de circulation des motos sur la N865 »**

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

- M. Evrard, sur « la fermeture de l'axe Dohan-Mortehan en période estivale » ;
- M. Huberty, sur « l'interdiction de circulation des motos sur la N865 ».

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

**M. Yves Evrard** (MR). – Monsieur le Ministre, j'étais agréablement surpris de voir votre cohérence dans votre réponse à la question de M. Bastin, puisque je vous avais interrogé il y a quelques semaines sur le sujet. J'en viens aujourd'hui à une autre question qui concerne effectivement une fermeture de l'axe Dohan-Mortehan. En effet, il n'est pas rare que certaines communes prennent des mesures temporaires de restriction de la circulation. C'est notamment le cas lorsque les grands axes routiers, autoroutes ou autres, font l'objet de travaux. Ces restrictions visent notamment à ce que le trafic évite certains villages particulièrement fréquentés sur des itinéraires de déviation.

C'est un peu ce qu'il se passe dans la vallée de la Semois, dans un contexte quelque peu différent, puisque les autorités communales ont décidé de restreindre temporairement la circulation des motos – et uniquement des motos – sur l'axe reliant Dohan à Mortehan, soit la nationale 865, notamment durant la période estivale. Cette décision – vous l'avez sans doute constaté – suscite énormément de réactions.

On peut comprendre la position des autorités communales qui, en collaboration et en synergie avec les forces de l'ordre, cherchent à apporter des réponses concrètes en matière de sécurité routière ou de nuisances sur des axes particulièrement fréquentés. Néanmoins, cette mesure soulève plusieurs interrogations, puisque ce sont à nouveau les motards qui semblent spécifiquement visés par cette décision alors que, comme dans tout groupe d'usagers, seuls

certains comportements individuels problématiques sont en cause. Par ailleurs, cet axe est également emprunté par de nombreux automobilistes dans le cadre de rallyes touristiques ou autres. Là aussi, de temps à autre, quelques excès de vitesse ou comportements inadaptés peuvent malheureusement être observés.

Dans ce contexte, je souhaiterais connaître l'analyse de la Région quant à la proportionnalité de ce type de mesures ciblant une catégorie spécifique d'usagers, en l'occurrence les motards. Comment la Région veille-t-elle à garantir un traitement équitable entre les différents usagers de la route, notamment au regard du principe de non-discrimination ?

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

**M. François Huberty** (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, les Communes de Bouillon et de Bertrix ont récemment annoncé l'interdiction temporaire de circulation des motocyclistes sur la N865, plus précisément entre Dohan et Mortehean, du 1<sup>er</sup> mai au 30 septembre 2026, à l'exception du trafic local. Cette décision, motivée par des préoccupations liées à la sécurité routière, aux nuisances sonores et à certains comportements dangereux, suscite de nombreuses réactions au sein de la communauté motocycliste et a donné lieu à l'annonce d'une manifestation.

Si chacun peut comprendre la volonté des autorités locales de garantir la sécurité des usagers et la tranquillité des riverains, cette situation soulève plusieurs interrogations, dès lors qu'elle concerne une voirie régionale particulièrement fréquentée et structurante pour la mobilité, mais également pour le tourisme dans la vallée de la Semois.

Le SPW Mobilité et Infrastructures a-t-il été associé ou consulté dans le cadre de l'élaboration de cet arrêté concernant une voirie régionale ? Quels éléments objectifs, notamment en matière d'accidentologie et de sécurité routière sur la N865, ont été pris en compte pour motiver cette décision ? Disposez-vous de données chiffrées relatives aux infractions ou nuisances évoquées – vitesse, comportement sur la chaussée, nuisances sonores, plaintes de riverains – et ventilées selon les catégories d'usagers ?

Comment cette mesure ciblant spécifiquement une catégorie d'usagers s'inscrit-elle dans le respect des principes applicables en matière d'usage de la voirie publique et de proportionnalité des restrictions de circulation ? Enfin, quelle appréciation le Gouvernement porte-t-il sur les conséquences potentielles que ce type de mesure pourrait avoir pour l'harmonisation et la cohérence des règles de circulation sur le réseau routier ?

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

**M. François Desquesnes**, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Messieurs les Députés, comme indiqué dans la Déclaration de politique régionale, le Gouvernement cherchera, à travers différentes mesures, un partage de la route sûr et efficace afin de poursuivre des objectifs ambitieux en matière de sécurité routière et, ainsi, diminuer le nombre de décès et de blessés sur les routes wallonnes. Il s'inscrira dans la vision Zéro 2050 et mettra l'accent sur le changement durable des comportements sur nos routes. Cette ambition implique d'agir sur les comportements à risque, tout en veillant au respect des principes d'égalité, de proportionnalité et de bonne administration.

Les Communes de Bouillon et de Bertrix ont annoncé une interdiction temporaire de circulation pour les motocyclistes sur la nationale 865 entre Dohan et Mortehean, soit du 1<sup>er</sup> mai au 30 septembre 2026, à l'exception de la circulation locale. Le SPW MI m'indique que ce n'est pas l'état de la route, jugé bon ou très bon, qui justifie la décision des autorités locales. Quand il y a une route en bon état, il faut aussi pouvoir le dire.

Selon le communiqué conjoint des deux communes, cette mesure répond à plusieurs constats de terrain. Des comportements à risque, notamment des vitesses excessives et des trajectoires dangereuses, l'utilisation du tronçon comme parcours de loisirs assimilable à un circuit de course, des accidents, des nuisances sonores importantes pour les riverains ainsi que l'inefficacité des mesures de contrôle déjà mises en place. J'ajouterai également une série de menaces à l'égard d'agents ou de riverains de ces localités.

Mon administration a été informée par la zone de police Semois et Lesse de l'intention de prendre un arrêté d'interdiction visant les motocyclistes sur ce tronçon. Je rappelle toutefois que les ordonnances de police temporaires relatives à la circulation routière relèvent de la compétence effective du bourgmestre. Le Code de la route permet d'interdire l'accès à certains usagers spécifiques. Toutefois, les actes administratifs restent soumis aux principes généraux de droit, notamment les principes de bonne administration, d'égalité et de proportionnalité. Ainsi, lorsqu'une commune souhaite restreindre la circulation de certains usagers, elle doit dûment motiver sa décision. Tout acte administratif doit donc être fondé sur des motifs acceptables, raisonnables, en droit comme en fait.

Quant à l'équité entre usagers de la route au risque de traitement différencié, la position de la Région est claire : la sécurité routière doit être envisagée de manière inclusive. Chaque aménagement et chaque mesure doit viser la protection de l'ensemble des usagers, sans segmenter inutilement le réseau par catégories. C'est cette logique qui guide d'ailleurs le plan d'action de mon administration. Elle reste attentive aux demandes des représentants des différents usagers et

peut adapter certaines zones lorsque cela se justifie. Cela a déjà été le cas, par exemple, avec des glissières adaptées aux motocyclistes demandées par des associations de motards.

Toute personne ou tout organisme qui s'estimerait préjudicié peut évidemment introduire un recours au Conseil d'État contre une décision administrative, en l'occurrence ici un arrêté de police du bourgmestre. Ce qui a d'ailleurs été fait auprès du Conseil d'État par la FEBIAC, à ma connaissance. Je note toutefois que la demande de suspension en référé a été rejetée. Le dossier étant dans les mains des autorités juridictionnelles, je respecterai donc le principe de séparation des pouvoirs.

Plus largement, vous comprendrez que je suis attentif à la cohérence des règles applicables sur le réseau routier wallon, en particulier lorsqu'il s'agit de voiries régionales. Cette cohérence doit toutefois se concilier avec les compétences de police administrative des communes. C'est d'ailleurs un vieux décret révolutionnaire qui donne ses compétences aux autorités locales. L'équilibre à chercher est donc clair : garantir la sécurité de tous les usagers, mais aussi la qualité de vie des riverains, tout en veillant à ce que les restrictions de circulation restent motivées, proportionnées et juridiquement fondées.

**M. le Président.** – La parole est à M. Evrard.

**M. Yves Evrard (MR).** – Merci, Monsieur le Ministre, pour vos éléments de réponse où vous bottez en touche, mais logiquement, au regard des arguments que vous avez énoncés. Je vous rejoins, la sécurité doit évidemment être la priorité numéro 1 qui guide notamment les autorités communales.

Un petit clin d'œil sur les routes en bon état. Effectivement, si cette route est en bon état, c'est bien pour cela que les motards s'y retrouvent pour traverser la vallée. Bien souvent, à d'autres endroits du réseau wallon, il y a des tronçons parfois plus dangereux, mais je ne doute pas aussi que cette interdiction ne va faire que déplacer le problème, parce que les motards trouveront un autre endroit où ils vont pouvoir se balader et exercer leur passion.

La question me permet également de faire un focus et d'attirer votre attention sur la nécessité de mettre en place des infrastructures adaptées. Je pense au circuit de Mettet, au circuit de Spa où, pour celles et ceux qui veulent ressentir des montées d'adrénaline ou des sueurs froides, on comprend aisément que ce n'est pas sur la voie publique qu'il faut jouer au fangio. Plus des infrastructures seront disponibles, des endroits adaptés pour des pratiques plus sportives, mieux ce sera pour la sécurité de l'ensemble des usagers. Je vous remercie.

**M. le Président.** – La parole est à M. Huberty.

**M. François Huberty (Les Engagés).** – Monsieur le Ministre, merci pour votre réponse et les précisions concernant la sécurité, la tranquillité et l'équité entre usagers de la route. L'idée n'était pas de mettre en question l'autonomie communale que vous avez confortée, mais bien de s'interroger sur les dérives potentielles qui pourraient résulter d'une telle décision communale. Cela reste des voiries régionales. Dès lors, la consultation des autorités régionales me semble également une preuve de bonne gestion, sachant que, dans ce cas précis, la voirie concernée dépend de celles-ci.

**Interpellation  
de M. Stéphane Hazée  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « la hausse programmée jusqu'à 40 pour  
cent des tarifs pratiqués par LeTEC »**

**Question orale  
de Mme Sophie Fafchamps  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « les perspectives du nouveau contrat de  
service public de l'Opérateur de transport de  
Wallonie (OTW) »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle l'interpellation et la question orale à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, de :

- M. Hazée, sur « la hausse programmée jusqu'à 40 pour cent des tarifs pratiqués par LeTEC » ;
- Mme Fafchamps, sur « les perspectives du nouveau contrat de service public de l'Opérateur de transport de Wallonie (OTW) ».

Mme Hanus et M. Maroy se joignent à l'interpellation.

La parole est à M. Hazée pour développer son interpellation.

**M. Stéphane Hazée (Ecolo).** – Si quelqu'un souhaite la note écrite de l'interpellation, elle a évidemment été transmise à l'ensemble des groupes.

*(Rires)*

Monsieur le Ministre, plus sérieusement, vous avez communiqué il y a quelques jours quant à la conclusion du contrat de service public de l'OTW. Il reprend la volonté du Gouvernement d'augmenter le taux de couverture des recettes de 10 % à, dit-il, « au moins 14 % ».

Disons-le d'emblée, nous restons toujours dans l'incompréhension par rapport à cette option politique. Alors que tout devrait conduire le Gouvernement à encourager la population à prendre davantage les transports publics, le Gouvernement prend une mesure en sens inverse. À nos yeux, la politique tarifaire des TEC – ou du LeTEC, je ne sais pas comment il faut dire les choses – est un enjeu important qui doit combiner deux dimensions :

- dans le cadre d'une politique de mobilité, assurer et amplifier l'accessibilité à un transport en commun de qualité ;
- il y a aussi des enjeux sociaux évidents en termes de justice sociale, avec un certain nombre de publics qui peuvent bénéficier de conditions d'accès préférentielles.

C'est la raison pour laquelle le Gouvernement a investi durant la précédente législature afin de baisser une série de tarifs. À nos yeux, il s'agit de rendre l'alternative du transport en commun plus attractive et moins chère.

Au-delà de la critique de principe que je portais d'emblée, j'avais envie aussi de mieux comprendre de quoi il est question, et notamment de voir clair par rapport aux chiffres des orientations du contrat de service public. Tout d'abord, pouvez-vous préciser les montants dont il est question dans vos estimations budgétaires ? En d'autres termes, quels sont les montants qui sont pris en compte pour le point de départ en 2026 pour ce qui concerne la compensation publique et les recettes de trafic ? Nous savons qu'il y a plusieurs lignes budgétaires, notamment dans le budget général de la Région. Dès lors, ce sera utile pour la clarté du débat de pouvoir avoir votre information sur le point de départ.

Quels sont les montants estimés pour 2027 et 2028 ? J'ai vu que le contrat de service public avait une durée limitée à 2028. Au passage, cela m'a étonné parce que je pensais que vous étiez parti pour une durée de cinq ans. Une fois fixés les termes de départ, que représente une augmentation de 10 à 14 % ? De combien de millions est-il question ?

À côté de cette clarté du cadre, quelles sont les hypothèses de travail qui ont conduit le Gouvernement à fixer une augmentation du taux de couverture de 10 à 14 % ? Pour le dire simplement, est-ce autre chose qu'un doigt mouillé ? Est-ce autre chose qu'une forme de dogme idéologique qui rendrait le bus plus cher pour faire payer davantage les usagers dans l'équation budgétaire de la couverture du service public ?

Plus concrètement, quelle est l'hypothèse en termes de croissance du nombre d'usagers et d'usagères puisque c'est un des paramètres qui peut alimenter le taux de couverture ? Cette hypothèse prend-elle en compte l'impact d'une augmentation des tarifs ?

Il est difficile de penser que, en augmentant le tarif, il y aura plus de monde par ce fait même dans le bus. Il n'y a en tout cas aucun objectif chiffré dans le contrat de service public à ce sujet, d'où l'acuité de ces questions :

- quelle est l'hypothèse en termes de meilleure lutte contre la fraude ? Lors d'un échange précédent en Commission du budget, j'avais évoqué une précédente réponse à une question écrite de votre part où vous aviez chiffré, de mémoire, à de l'ordre de 3 % des recettes, l'impact de la fraude. Cela signifie que si l'on mettait la fraude à 0 %, il y aurait 3 % de rendement. J'entendais un député de la majorité dire : « vous parlez de 4 % en plus ». Non, on est sur 3 % à l'intérieur des recettes. On est sur fraction bien plus réduite. C'est intéressant de connaître l'objectif retenu. Il n'y a aucun chiffre dans le contrat de service public ;
- quelle est alors l'hypothèse de la part à obtenir via une hausse des tarifs.

Le Gouvernement entend en même temps revoir le décret pour ne plus approuver les tarifs.

Les balises contenues par le projet de décret et le contrat apparaissent faibles pour protéger les usagers et usagères puisque tout est laissé à l'appréciation de l'OTW, mais dans le carcan imposé par le Gouvernement. La pièce semble écrite : l'OTW dire qu'il n'a pas le choix et le Gouvernement dire qu'il n'en peut rien. C'est le décret Ponce Pilate ou Pilate Desquesnes qui consiste à s'en laver les mains par rapport un choix de politique public pour lequel on peut avoir des avis différents.

Si l'on rentre dans le détail, le projet de décret dispose, en première lecture, que « l'OTW peut – ou non – appliquer des régimes de réduction et de gratuité ».

Le texte distingue par ailleurs réduction généralisée pour les personnes en situation de précarité, les jeunes et/ou étudiants et les familles nombreuses et tarif préférentiel pour les mouvements de jeunesse et les seniors. Ce serait intéressant de savoir comment distinguer l'une de l'autre. Dans notre lecture, cela m'intéresse d'avoir votre point de vue en tant qu'auteur du projet, vous disposez d'éléments à nous donner afin que nous puissions bien comprendre les choses, que le débat porte sur les enjeux les plus clairs. Dans notre compréhension, sur base des éléments que nous avons, cela signifie que LeTEC pourrait – sur base du décret – modifier les tarifs comme il l'entend, qu'il pourrait par exemple supprimer :

- la quasi-gratuité pour les personnes sous statut BIM et/ou pour les jeunes, les étudiants, seniors ;
- le régime de réduction des enfants de 12 à 18 ans ;
- la gratuité des enfants de moins de 12 ans ou pour les personnes malvoyantes.

Monsieur le Ministre, comment faut-il comprendre ce choix politique ? Cette latitude complète est-elle donnée ? Le nouveau ministre de la Mobilité est-il en fait LeTEC dans un carcan fixé par le Gouvernement ? Le Gouvernement qui nous dit vouloir réduire la fiscalité, mais qui revient avec une fiscalité déguisée, ciblant spécifiquement un certain nombre d'usagers du transport public. Comment faut-il comprendre ce choix politique ?

J'en reviens alors à la stratégie FAST, un document qui a pu traverser certaines législatures et qui propose une augmentation de la part modale des usagers du transport public. L'hypothèse d'une augmentation des tarifs pour arriver à cet objectif apparaît extrêmement audacieuse. Cela m'intéresse également de vous entendre sur ce sujet.

Enfin, toujours pour en rester sur l'enjeu des tarifs – l'objet de cette interpellation – il n'y a aucune balise pour la possibilité d'adapter les tarifs en fonction des horaires ou des zones. C'est un des principes que vous aviez annoncé en disant : « on va pouvoir adapter les tarifs en fonction des heures et des zones ». Nous avons quand même exprimé un certain nombre de réserves par rapport au flou dans lequel cela se situe. Cela veut-il dire que l'on pourrait avoir des tarifs qui changent selon l'heure de la journée ou selon les zones ? Par exemple, dans tel territoire, cela va être plus cher ; dans tel territoire, cela va être moins cher.

À nouveau, n'y a-t-il là aucune limite, puisque le contrat de service public n'amène pas de balises sur ce terrain ? Ce sont aussi des éléments d'interprétation et de compréhension que nous voulons relayer ici pour avoir une vue complète des choix du Gouvernement par rapport à ce cadre tarifaire. Derrière ce cadre tarifaire, il y a des choix de politique budgétaire. Nous savons depuis le début de la législature qu'il y a une volonté de restreindre les moyens accordés aux transports publics. Nous connaissons déjà vos éléments de langage par rapport à ce qui a pu être fait. Chaque année qui s'est écoulée, votre prédécesseur a garanti les moyens pour le groupe TEC, qui ont permis d'atteindre les objectifs. Ici, nous avons des signaux qui nous laissent penser qu'il y a une volonté que les usagers des transports publics, plutôt que d'être encouragés à un choix qui sert la société, soient découragés et amenés à payer davantage. Cela reste une source d'incompréhension majeure.

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

**Mme Sophie Fafchamps** (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, le 21 avril dernier, vous avez annoncé l'approbation par le Gouvernement du nouveau contrat de service public encadrant les missions du TEC. Ce texte trace une feuille de route ambitieuse visant à moderniser en profondeur l'offre de transport public, en conciliant amélioration du service aux usagers, efficacité économique et transition écologique. Il prévoit

notamment des mesures structurantes en matière de continuité du service – via la mise en place d'un service alternatif –, d'optimisation des recettes, d'adaptation de l'offre en zones rurales, de renforcement de l'intermodalité et d'accélération de l'électrification de la flotte.

Un autre objectif majeur réside dans l'augmentation de la fréquentation. Une hausse du nombre d'usagers générera mécaniquement davantage de recettes et contribuera ainsi à assurer la viabilité à long terme du service public. Cette ambition fait d'ailleurs écho à une étude européenne relayée aujourd'hui dans *Le Soir*. Celle-ci met en évidence un constat préoccupant : une majorité d'Européens se sentent exclus des transports publics. Dans 90 % des pays sondés, plus de la moitié de la population n'utilise pas régulièrement les transports en commun. Ce constat vaut également pour la Belgique, où leur utilisation demeure relativement faible ; 60 % des Belges ne les utilisent jamais ou moins d'une fois par mois, et seulement 13 % y ont recours tous les jours. L'étude souligne par ailleurs des différences d'accessibilité particulièrement préoccupantes entre les zones urbaines et rurales.

Nous savons, Monsieur le Ministre, que vous vous attachez à redresser la barre. Le nouveau contrat se distingue également par une trajectoire claire, assortie d'engagements budgétaires concrets et contraignants, là où la précédente version du contrat de service public présentait un caractère purement indicatif.

Monsieur le Ministre, pouvez-vous préciser les principales échéances relatives à la mise en œuvre de ce nouveau contrat de service public ?

Quelles garanties pouvez-vous apporter quant à l'effectivité des mesures annoncées, notamment en matière de continuité du service et d'amélioration de l'offre pour les usagers ?

Comment le Gouvernement va-t-il évaluer et suivre, dans la durée, l'atteinte des objectifs fixés par ce contrat ?

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

**Mme Mélissa Hanus** (PS). – Monsieur le Ministre, tout d'abord, merci à M. Hazée pour l'interpellation qu'il porte aujourd'hui. Celle-ci nous permet d'aborder ce sujet important qu'est l'augmentation programmée – jusqu'à 40 % des tarifs pratiqués – au niveau du TEC.

Monsieur le Ministre, mercredi dernier, par huit voix contre six, le conseil d'administration de l'OTW a approuvé l'avenant au CSP préparé par le Gouvernement. Dans quelques mois, ce sont donc les tarifs des TEC qui vont augmenter d'une part, et d'autre part, il y aura une plus grande autonomie au niveau du TEC et de l'OTW. Les décisions ne seront plus validées par le Gouvernement. Nous nous attendons déjà à ce

que le ministre nous dise qu'il s'agit d'une entreprise publique autonome et que la politique tarifaire est de sa compétence. C'est en réalité une décision prise par le Gouvernement d'augmenter cette autonomie au niveau des TEC.

Sur la méthode, évidemment, nous pointons ici une nouvelle dilution des responsabilités et un vrai renoncement démocratique. Il n'y aura plus de contrôle parlementaire démocratique, avec des décisions qui seront prises à huis clos dans le cercle fermé du conseil d'administration de l'OTW.

Sur le fond, l'augmentation annoncée des tarifs des bus TEC est évidemment pour nous une très mauvaise décision. Une décision qui est à la fois socialement injuste, politiquement contestable et, en réalité, contradictoire avec tous les objectifs que la Wallonie souhaite poursuivre en termes de mobilité, de climat et même de pouvoir d'achat.

Le transport public est un levier essentiel pour diminuer la dépendance à la voiture, un constat qui prend d'autant plus d'importance dans le contexte de crise énergétique que nous connaissons. Le transport public, c'est également une possibilité de diminuer nos émissions de gaz à effet de serre. C'est une manière de lutter contre les embouteillages et de contribuer à un meilleur accès à l'emploi, à la formation, aux soins, aux services publics ou même encore aux loisirs.

Il est véritablement contradictoire, d'un côté, d'appeler les citoyens à utiliser davantage les transports en commun et, de l'autre, de rendre les tarifs des transports en commun bien plus chers.

Le TEC, ce n'est pas un produit commercial ordinaire. C'est un service public. Un service public qui doit être à la fois fiable, accessible, présent sur les territoires, mais aussi abordable, car, pour beaucoup de Wallonnes et de Wallons, qu'il s'agisse des jeunes, des travailleurs précaires, des familles, des personnes âgées, des demandeurs d'emploi ou des habitants des zones rurales, le bus peut constituer la seule solution pour se déplacer.

Dans ce contexte, faire des tarifs du TEC une variable d'ajustement budgétaire est totalement inacceptable. La justification que vous mettez sur la table, Monsieur Desquesnes, c'est d'augmenter le taux de couverture. Derrière cette formule technique se cache une réalité très concrète : on demande aux usagers de payer plus cher, alors qu'en réalité ce sont souvent ceux qui ont le moins de marge financière qui dépendent le plus du transport public.

Nous voulons être très clairs aujourd'hui, la situation financière de l'OTW ne peut pas être redressée sur le dos des usagers. Les difficultés budgétaires ne peuvent pas se traduire par une mobilité plus chère pour les ménages. Une politique de droite considère le transport public comme un coût à contenir. Nous, nous le

considérons comme un investissement collectif. Investir dans le transport public n'est pas une dépense inutile, chers collègues. C'est investir dans l'égalité d'accès aux droits. C'est permettre à un jeune d'aller à l'école ou à l'université. C'est permettre à un travailleur d'aller travailler sans devoir consacrer une part excessive de son revenu à la mobilité. C'est permettre à une personne âgée de rester autonome. C'est permettre aux habitants des zones rurales de ne pas être oubliés. C'est aussi soutenir la transition climatique de manière juste.

Aujourd'hui, le signal envoyé par une hausse tarifaire est particulièrement mauvais. Il intervient au moment où les ménages subissent déjà la hausse du coût de la vie, des loyers, de l'énergie, de l'alimentation et, je l'ai dit tout à l'heure, des carburants. Dans ce contexte, chaque euro compte. Augmenter le prix du bus, c'est frapper directement le pouvoir d'achat de celles et ceux qui utilisent le transport public au quotidien.

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

**M. Olivier Maroy (MR).** – Monsieur le Ministre, je ne vais pas râler. Mon point de vue sera rigoureusement et radicalement différent de ce que je viens d'entendre. J'entends M. Hazée dire : « Sur quelles bases le Gouvernement peut-il raisonnablement espérer augmenter le nombre d'usagers du TEC en augmentant les tarifs ? » Quand on regarde concrètement la réforme, on parle avant tout d'une simplification profonde du système, qui était devenu complètement illisible pour les usagers. Vous savez que celui-ci comptait plus de 1 000 zones – 1 004 zones exactement. Qui peut se retrouver dans ce fatras ? Le système contenait des incohérences que l'on pointait depuis des années. Augmenter le taux de couverture doit passer par une meilleure fréquentation du réseau, par davantage de tickets vendus, par une lutte renforcée contre la fraude, par une simplification tarifaire qui facilite l'usage du TEC et par une offre plus attractive. Réduire ce débat à une simple hausse des prix, c'est donc assez réducteur. Je soutiens cette réforme. Je pense qu'elle va dans le bon sens.

Dire qu'elle augmente systématiquement les prix, c'est faux. On vient de regarder, avec notre excellent collaborateur de groupe, les tarifs. Un voyage unique, auparavant, si l'on parcourait plus de deux zones – trois zones et plus –, cela coûtait 3,10 euros. Aujourd'hui, c'est un tarif unique qui s'applique à tout voyage, et qui s'élève à 2,80 euros. C'est donc moins cher aujourd'hui. Pour certains utilisateurs – pas tous, ne me faites pas dire ce que je n'ai pas dit –, la nouvelle grille tarifaire est moins onéreuse qu'auparavant. Certes, il y a des augmentations si l'on ne se déplace que sur une ou deux zones – ce qui correspond tout de même à un trajet très court, on se retrouve vite sur trois zones. Le tarif s'élevait à 2,20 euros, et il s'élève à 2,80 euros avec la nouvelle grille tarifaire.

Il est important de rappeler que la réforme globale vise avant tout à rendre le réseau plus compréhensible, plus fluide et – c'est très important – interopérable. C'est un vilain mot, mais il dit bien ce qu'il veut dire : multimodal.

Derrière cette réforme, il y a des avancées structurantes que certains oublient de mentionner : le paiement par carte bancaire à bord, le futur « *pay as you go* » et la perspective – j'espère que l'on va avancer à ce sujet, sur lequel je vous interroge d'ailleurs régulièrement, Monsieur le Ministre – d'un ticket unique entre les différents opérateurs belges de transport public. Grâce à cette réforme, on s'en rapproche. Cette réforme va faciliter les choses.

Monsieur le Ministre, pouvez-vous préciser quels sont les leviers identifiés par le Gouvernement pour atteindre l'objectif de 14 % de couverture ? Quelle part repose sur l'augmentation de la fréquentation, sur la fraude, sur l'optimisation tarifaire ou encore sur la simplification de la grille ?

Oui, on va assumer – c'est dans nos habitudes, au MR. Il faut avoir le courage de poser un vrai débat de fond sur certaines politiques tarifaires qui ont été menées ces dernières années. La quasi-gratuité généralisée pour certaines catégories représente aujourd'hui un coût très important pour les finances publiques.

Si l'on était dans une situation similaire à celle du Grand-Duché de Luxembourg où la gratuité s'applique à tous, il n'y aurait pas de souci. Je sais que certaines villes de France comme Dunkerque pratiquent également la gratuité. La gratuité, cela fonctionne à certains endroits, et cela ne fonctionne pas du tout à certains autres endroits. On doit néanmoins tenir compte de la situation qui prévaut chez nous. Des évaluations ont montré que le transfert modal généré n'était pas toujours celui espéré, parce qu'une part importante des nouveaux usagers provenait de déplacements auparavant effectués à pied, plutôt que d'un réel abandon de la voiture individuelle. Dès lors, ne faut-il pas s'interroger sur l'efficacité réelle de certaines gratuités massives au regard de l'objectif poursuivi ?

Je ne dis pas qu'il faut supprimer la gratuité, je dis qu'il faut établir des priorités. Est-il plus important de faire en sorte que le bus soit gratuit, ou bien qu'il y ait une offre présente partout et abondante ? J'essaie de réfléchir avec bon sens. Qu'est-ce qui ferait que des gens abandonnent leur bagnole pour prendre le bus ? C'est qu'il y ait des bus fréquents et une excellente offre. Si le transport est gratuit, ce ne sont pas les 2,80 euros économisés qui vont pousser les gens à prendre le bus plutôt que de se déplacer en voiture – à part, peut-être, pour une partie d'entre eux. Il faudra un jour avoir ce débat-là.

Monsieur le Ministre, la simplification tarifaire engagée n'est-elle pas justement une étape indispensable pour permettre, demain, une billettique moderne, le paiement à l'usage et surtout une meilleure intégration avec les autres opérateurs belges de transports publics ? Je reviens avec un exemple emblématique, à savoir la difficulté à mettre en place le Brupass XXL. Il s'agit d'étendre la zone du Brupass. Que couvre cette zone ? Elle couvre l'agglomération bruxelloise – je fais comme Mme Hanus –, 19 communes, plus des communes flamandes. Aucune commune wallonne, aucune commune du Brabant wallon ou de la province du Hainaut n'y est intégrée.

Dans toutes les grandes métropoles, il y a des systèmes. Regardez Paris, par exemple, où vous vous déplacez dans l'Île-de-France avec un tarif unique. Ce qui est un peu moins intelligent à Paris, c'est le tarif différent selon que vous preniez le métro d'un côté, ou le tram et le bus d'un autre.

Je conclus, la réforme doit permettre d'aller vers ce qui semble être une évidence : une implémentation entre les différents opérateurs de transports publics.

**M. Stéphane Hazée** (Ecolo). – Monsieur le Président, je n'ai pas voulu être discourtois en coupant M. Maroy. Cependant, l'essentiel de son intervention portait sur la réforme précédente, celle effectuée il y a quelques semaines avec les 1 000 zones, et cetera.

Je veux préciser, pour qu'il n'y ait pas de doute, que mon interpellation ne vise pas cet objet. Elle vise l'augmentation de 40 % à venir, celle qui n'a pas encore commencé et qui est proposée par le contrat de service public.

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

**M. François Desquesnes**, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Je vais laisser les parlementaires débattre entre eux.

Mesdames et Messieurs les Parlementaires, je vais être clair, en janvier 2024, mon prédécesseur a signé un contrat de service public pour LeTEC qui était en toc. C'étaient de belles et même de très belles promesses, sans doute préélectorales, mais des promesses sans un financement sérieux et pérenne. La dotation 2024 de LeTEC était un véritable bricolage.

Toute personne sensée comprendra qu'utiliser des financements du Plan de relance – a priori destiné à la relance et ponctuel – pour payer des dépenses et des politiques structurelles, c'est se mettre la tête dans le sable, jouer sur le seul court terme. À ce petit jeu, mon prédécesseur n'a reculé devant rien. Il a même réalisé des ponctions budgétaires sur des mesures du Plan de relance qui n'avaient rien à voir avec leur destination initiale : pour boucler la dotation 2024 de l'OTW, il a

fallu prélever des moyens budgétaires qui avaient été annoncés et réservés pour la reconstruction des berges des vallées inondées.

C'est la réalité dont ce Gouvernement a hérité. Les responsabilités avaient déjà commencé bien plus tôt. C'était facile et sans doute même agréable pour mon prédécesseur d'annoncer en 2022 que les tarifs des bus ne seraient plus indexés jusqu'à la fin de la législature. L'annonce était surtout irresponsable, quand on sait que l'inflation a atteint 9,6 % en 2022, 4,4 % en 2023 et 4,1 % en 2024.

Les conséquences étaient directes : ces décisions ont fragilisé LeTEC. D'année en année, ses coûts augmentaient – personnel, carburant, matériel, entretien –, mais ses tarifs restaient artificiellement gelés. Le résultat a été l'appauvrissement progressif de l'opérateur public, en lui demandant toujours davantage. Les usagers connaissent le résultat :

- une offre parfois peu lisible ;
- des bus surchargés à certains endroits, des véhicules roulant à vide ailleurs ;
- des difficultés d'adaptation du réseau ;
- et, trop souvent, un sentiment de dégradation du service.

Or, ce que les Wallonnes et les Wallons demandent d'abord n'est pas la gratuité généralisée. C'est un transport fiable, ponctuel, adapté à leurs besoins et capable de les emmener là où ils doivent aller.

C'est précisément le changement de cap que nous assumons aujourd'hui. Le Gouvernement a fait le choix d'un modèle responsable : un cadre clair, financé cette fois, transparent et orienté vers les résultats.

La trajectoire budgétaire du TEC est désormais ferme et en croissance, avec des moyens passant de 878 millions d'euros en 2026 à 916 millions d'euros en 2029, malgré un contexte budgétaire difficile. Contrairement à ce qui a été fait auparavant, nous ne construisons pas une politique de mobilité sur des dettes ou sur des financements exceptionnels appelés à disparaître.

Le contrat de service public révisé ne repose d'ailleurs plus sur des engagements vagues ou des trajectoires théoriques : il intègre désormais des indicateurs précis de performance et de suivi, permettant d'évaluer concrètement la qualité du service, la ponctualité, l'adaptation de l'offre, la fréquentation ou encore l'efficacité des moyens engagés, toutes choses qui n'existaient pas dans la version antérieure du contrat de service public. Nous passons d'une logique d'annonces à une logique de résultats et de responsabilité. Cette logique de responsabilité vaut aussi pour les conditions de travail du personnel de LeTEC – il s'agit de questions que M. Mugemangango ne m'a pas posées, mais auxquelles je réponds pour être complet.

Pendant trop longtemps, on a parlé du réseau sans suffisamment parler de celles et ceux qui le font fonctionner au quotidien. Le contrat de service public révisé accorde désormais une attention particulière au bien-être et à la sécurité des agents, avec des mesures renforcées de prévention, de sensibilisation et d'accompagnement des victimes d'agressions. Pour la première fois, un indicateur spécifique assurera également un suivi précis des agressions envers le personnel. En effet, un transport public de qualité ne peut pas se construire en oubliant celles et ceux qui font le service sur le terrain.

Nous donnons également davantage d'autonomie à LeTEC pour adapter son offre de manière beaucoup plus flexible et plus rapide. LeTEC s'engage désormais à revoir son offre dans un délai maximal de six mois, y compris lors de révisions importantes. Cela signifie une capacité d'action nettement plus rapide, plus agile et plus efficace.

Contrairement à ce qui est parfois affirmé, il ne s'agit absolument pas de réduire l'offre. Aucune diminution de l'offre n'est prévue. Au contraire, grâce notamment au fonds social Climat, LeTEC pourra développer une offre complémentaire de transport à la demande dans les zones les plus fragiles en matière de mobilité, avec un objectif de 30 nouveaux véhicules d'ici fin 2029. Avec ce dispositif, c'est précisément « là où la rentabilité des grands bus n'est pas au rendez-vous » qu'une offre de transport à la demande sera spécifiquement développée, en particulier dans les zones rurales qui ne peuvent pas être abandonnées par le service public de transport.

La réforme tarifaire s'inscrit, elle aussi, dans cette logique globale – M. Maroy en a parlé : la capacité à assurer une billettique modernisée avec un paiement par carte, une zone unique, qui permet de préparer le *pay as you go* demain, les discussions que nous avons aujourd'hui encore en CIM pour élargir le Brupass XL, ou encore le paiement mensualisé comme pour un abonnement Netflix ou autre. Bien entendu, dans ce cadre, les tarifs évolueront également. Il faut néanmoins regarder la réalité en face : aujourd'hui, près de 90 % du coût annuel du TEC est financé par le contribuable wallon, soit plus de 850 millions d'euros par an. Demander un effort mesuré pour ramener cette contribution à 86 % n'est pas excessif. D'autant que ce niveau reste largement plus favorable que celui observé chez d'autres opérateurs.

De Lijn atteint un taux de 14 % de couverture de ses dépenses propres. Pour la STIB, les voyageurs payent 26 % des coûts par leurs tickets. À la SNCB, c'est près de 45 % qui sont mis à charge des usagers. Avec un taux ramené à 14 % de ses dépenses courantes, LeTEC reviendra dans la moyenne basse des tarifs de transports en commun en Belgique.

Cela ne signifie évidemment pas l'abandon de la solidarité. Des garde-fous clairs sont maintenus, voire renforcés de manière décrétable : gratuité pour les moins de 12 ans, les anciens combattants, les personnes malvoyantes et leurs accompagnateurs. Les tarifs préférentiels doivent être concentrés sur les publics qui en ont réellement besoin, pas distribués sans cohérence.

Quant aux gratuités privilégiées qui ne se justifient plus, il y sera mis fin. J'en suis bien désolé pour vous, Mesdames et Messieurs les parlementaires, ce sera la fin du libre parcours sur LeTEC pour vous. Il en ira de même pour les parcours distribués aux communes ou encore aux journalistes.

Dans les prochains mois, le texte de réforme du décret de 1989 sera sur la table de cette Commission et nous pourrons en parler de façon approfondie.

Cependant, j'aimerais vous inviter à sortir d'une illusion : maintenir artificiellement des prix bas à crédit, puisque financés par l'emprunt, n'est pas une politique sociale durable. C'est simplement reporter la facture sur les générations suivantes sans améliorer suffisamment le service, ce qui a été malheureusement largement fait sous la précédente législature. Nous en payons le prix aujourd'hui.

Le vrai levier pour attirer des voyageurs, toutes les études le montrent, c'est d'abord la qualité de l'offre : des bus fiables, des correspondances efficaces, une meilleure articulation avec le train, une billettique modernisée, un réseau plus lisible et davantage de transport à la demande, notamment dans les zones rurales. Le tout en renforçant l'autonomie de l'OTW, car LeTEC n'est pas une administration ; c'est une entreprise publique qui doit chaque jour assurer un service de transport efficace. C'est signifié clairement dans les balises de son contrat de service public : augmenter son autonomie opérationnelle pour atteindre son objectif majeur, celui de transporter davantage de personnes avec ses bus, ses *busways*, son tram et son métro et demain, aussi, par le déploiement du transport à la demande. C'est cela, la vision FAST 2030.

À cela s'ajoute un autre enjeu fondamental : la lutte contre la fraude. Dans certaines *business units*, près d'un voyageur sur 10 ne paie pas son titre de transport. Ce n'est pas acceptable. Là aussi, nous devons agir en renforçant les capacités de contrôle et de sanction que peut prendre LeTEC. Ce sera fait dans le cadre de la future modification du décret de 1989, car protéger l'équité du système, c'est aussi garantir que ceux qui paient ne financent pas ceux qui fraudent.

Le message doit donc être clair : cette réforme est une réforme de responsabilité. Nous refusons de continuer à promettre ce que nous ne pouvons pas financer durablement. Nous faisons le choix d'une entreprise publique de transport plus solide, plus flexible, plus fiable et mieux adaptée aux besoins réels

des Wallonnes et des Wallons. Parce qu'au final, le véritable enjeu n'est pas d'avoir un ticket artificiellement moins cher sur papier, c'est de pouvoir compter, chaque jour, sur un service public qui est performant. C'est tout le sens du CSP révisé, validé par le Gouvernement et par l'organe d'administration, l'OTW.

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

**M. Stéphane Hazée (Ecolo).** – Il est clair que nous avons ici des visions politiques diamétralement différentes. Première chose, le ministre reprend son récit habituel sur son prédécesseur, nous le connaissons bien. Son prédécesseur s'est battu chaque année pour que les moyens nécessaires pour remplir les objectifs fixés par le Gouvernement soient réunis. Avec le ministre Dolimont, il a opéré des réallocations budgétaires, il s'est battu pour que les moyens suivent. Du reste, quand le contrat est plus ferme – puisque vous aimez mettre en exergue les contrats fermes –, en fait, vous appliquez votre politique d'austérité en les modifiant. C'est ce qui s'est passé à la RTBF. Contrat ferme : on le modifie. C'est ce qui se passe aussi à la SNCB. Votre explication, c'est du blabla. Derrière, c'est un choix politique.

Ensuite, vous opposez l'offre et le tarif. C'est une équation totalement artificielle. Bien évidemment que l'offre est fondamentale. Ce n'est jamais moi qui dirai le contraire. Le développement de l'offre fait partie de la solution, mais il n'y a pas de raison d'opposer l'offre et le tarif, sauf lorsque le choix politique est de faire payer les usagers. Vous dites qu'il faut un taux de couverture plus grand. Nous pensons qu'il faut rendre le choix écologique moins cher.

Lorsque vous avez l'école qui est gratuite, lorsque l'enseignement supérieur est accessible, même si vous avez avec votre coalition l'envie de le rendre beaucoup moins accessible pour une série de personnes, c'est le même type de choix politique : que les politiques publiques soient très largement accessibles. Le choix qui est préféré par le Gouvernement est de diminuer les droits de succession pour un petit nombre de personnes. C'est aussi privilégier les vendeurs de biens immobiliers à travers les droits d'enregistrement. Et on envoie la facture « via via » aux usagers du TEC.

Par ailleurs, certains points sont positifs, mais ils ne sont pas au cœur de l'interpellation. Bien évidemment qu'il est positif de travailler sur l'intermodalité ou sur le Brupass, ou encore de pouvoir élargir les possibilités de paiement, notamment avec le paiement électronique, à condition que l'on soit bien attentif à la fracture numérique. Bien évidemment, aussi, que nous pouvons vous soutenir sur la lutte contre la fraude.

Ce sont des points qui ne sont pas au cœur de mon interpellation, mais sur lesquels je n'ai pas de difficulté à vous suivre. De là à dire que l'on va augmenter de 40 % la demande aux usagers, c'est un pas sur lequel

nous ne pouvons pas vous suivre. Du reste, j'observe qu'il n'y a aucune réponse.

Quelles sont les hypothèses de travail ? On nous dit juste que c'est la même chose que De Lijn. Quels sont les chiffres ? Le point de départ ? Pas de réponse. Cela fait combien 44 % ? On ne le sait pas. Quelles sont les hypothèses entre usagers, fraude et augmentation des tarifs ? Pas de réponse non plus. Le décret Ponce Pilate-Desquesnes renvoie la responsabilité ailleurs. On a des balises, il y en a l'une ou l'autre, je vais les retenir :

- privilégier ceux qui en ont besoin. Je crois donc comprendre que le tarif BIM pourrait être préservé ;
- préserver la gratuité pour les 0-12 ans. Ce ne sont pas nécessairement ceux qui en ont besoin, mais c'est une bonne nouvelle. Il y a une contradiction dans le raisonnement, mais ce n'est pas grave. C'est sans doute un fruit de vos choix politiques.

Pour le reste, même les balises par rapport aux autres questions que j'ai posées, il n'y a pas de réponse. Je suis donc contraint de déposer une motion. Je vais la relire pendant que les autres intervenants s'expriment. Mais il y a vraiment là un choix politique sur lequel nous ne pouvons pas vous suivre et une mise à contribution des usagers qui est absolument démesurée.

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

**Mme Sophie Fafchamps** (Les Engagés). – Ce que je retiens, c'est que ce contrat de service public est ambitieux. La fin des grèves sauvages, le bus à la demande dans la ruralité, le bus attend le train pour plus de transfert modal, une transition écologique avec plus de bus électriques, une augmentation des recettes propres de l'OTW de 40 %. Mais c'est quand même un peu simpliste de laisser croire que demander 40 % de recettes en plus au TEC, c'est d'office une augmentation du ticket pour les usagers.

Ici, ce qui est demandé...

**M. Stéphane Hazée** (Ecolo). – Le ministre n'a donné aucun élément pour permettre de penser autrement.

**M. le Président.** – On écoute, s'il vous plaît. Merci.

La parole est à Mme Fafchamps.

**Mme Sophie Fafchamps** (Les Engagés). – Ici, ce qui est demandé au TEC, c'est d'augmenter les recettes. Mais il y a plusieurs moyens d'augmenter les recettes. Ce n'est pas d'office augmenter le ticket. On augmente le nombre de passagers, c'est mécanique. Plus de passagers, c'est plus de recettes. On lutte contre la fraude – moins de fraudes, c'est plus de recettes – et on a une tarification dynamique, comme le ministre l'a expliqué. Mais une tarification dynamique, ce n'est pas d'office non plus augmenter le prix du ticket. Vous dites que c'est du blabla. Moi, je dis que c'est un contrat de

service public ambitieux, dans lequel on croit et on sera vigilant.

**M. le Président.** – La parole est à Mme Hanus.

**Mme Mélissa Hanus** (PS). – À l'entame de mon propos, je voudrais simplement dire que, à sans cesse agiter l'ombre de ses prédécesseurs, cela ne fait pas évoluer le débat. Les citoyens attendent mieux de nous, surtout sur des questions aussi importantes. Ici, ce que l'on constate, c'est un vrai décalage entre les objectifs que vous affichez et les choix concrets que vous posez au niveau du texte. Vous dites vouloir augmenter l'usage des transports publics et renforcer le report modal. Pourtant, la trajectoire choisie produit en réalité l'inverse. Car en augmentant le taux de couverture de 10 % à 14 %, les navetteurs – vous devez quand même l'entendre dans la majorité – financent à l'heure actuelle 10 % du réseau, demain 14 %. Oui, il y aura des hausses attendues jusqu'à 40 % des tarifs pour les tickets. C'est une possibilité qui est mise sur la table et l'absence de précision sur la tarification dynamique continue de semer le doute et les craintes pour l'avenir.

J'en arrive directement à mes conclusions. On ne peut pas vouloir augmenter la fréquentation du TEC tout en rendant le service moins accessible ni prétendre renforcer la mobilité collective tout en continuant à en faire payer prioritairement le coût aux usagers. C'est pourquoi nous avons également un texte en projet de motion, complémentaire à celle de M. Hazée, où nous demandons à ce que soit réalisée une étude d'impact social préalable à toute réforme tarifaire, identifiant les effets par catégories d'usagers, niveaux de revenus, âge, fréquence d'utilisation et zone géographique. Vous parlez de réformes, de modernisation et de report modal, mais à la fin – les faits sont là –, vous augmentez les prix, vous complexifiez l'accès et vous affaiblissez l'usage. De réformateur annoncé, vous risquez de devenir le fossoyeur du transport public wallon !

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

**M. Olivier Maroy** (MR). – Porter le taux de couverture de 10 % à 14 % n'est pas insensé. Vous avez raison, Monsieur le Ministre. Au contraire, c'est du bon sens. Dix pour cent, c'est intenable. Vous l'avez dit, les autres opérateurs qui sont actifs en Belgique dans le secteur du transport public, présentent un rapport bien plus sain entre la part couverte par les recettes issues des usagers et la dotation publique.

Même si je respecte tout à fait que d'autres ne soient pas d'accord avec nous, il y a quelque chose intellectuellement qui ne va pas dans le raisonnement de l'opposition parce qu'elle nous dit, en gros, que passer d'un taux de couverture de 10 à 14 % engendre 40 % d'augmentation du prix du billet de ce que les gens vont payer. Mais non. Ne faites pas croire que vous n'avez pas compris. Vous êtes suffisamment intelligents, l'une

et l'autre, pour avoir compris que le pari de cette majorité, c'est de rendre le transport public plus attractif. Le rendre plus attractif, c'est avant tout jouer sur l'offre, sur la lisibilité du réseau, sur le fait que ce soit intermodal – donc de bonnes connexions avec les horaires des chemins de fer, et cetera –, d'aller vers un prix unique et des bus confortables qui sont fréquents.

C'est cela qui va renforcer l'attractivité. Cela ne veut pas dire que les gens payeront 40 % de plus. On espère – Monsieur le Ministre, vous m'arrêtez si je dis des bêtises – qu'il y ait plus de passagers et qu'un plus grand nombre de passagers payent le prix du ticket, parce qu'il y a des gens qui, hélas, fraudent, ce qui n'est pas acceptable. En clair, Monsieur le Ministre, nous sommes derrière vous, mais attentifs, parce qu'il faut que les promesses soient au rendez-vous. Il faut que l'offre soit soignée et je vous titillerai tout à l'heure sur l'annonce d'une suppression de ligne. J'espère que, finalement, cela ne se révélera pas.

**M. le Président.** – Des motions sont déposées en conclusion de l'interpellation de M. Hazée. La première, motivée, est déposée par Mme Hanus et M. Lefèbvre (Doc. 579 (2025-2026) N° 1), la deuxième, motivée, est déposée par M. Hazée (Doc. 580 (2025-2026) N° 1) et la troisième, pure et simple, par Mme Fafchamps et M. Maroy (Doc. 581 (2025-2026) N° 1).

L'incident est clos.

**Question orale**  
**de M. Stéphane Hazée**  
**à M. François Desquesnes, Ministre du**  
**Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et**  
**des Pouvoirs locaux,**  
**sur « la suppression des horaires aux arrêts de**  
**bus LeTEC et l'exclusion d'une partie de la**  
**population »**

**Question orale**  
**de Mme Mélissa Hanus**  
**à M. François Desquesnes, Ministre du**  
**Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et**  
**des Pouvoirs locaux,**  
**sur « la fracture numérique appliquée aux**  
**transports en commun »**

**Question orale**  
**de M. Olivier de Wasseige**  
**à M. François Desquesnes, Ministre du**  
**Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et**  
**des Pouvoirs locaux,**  
**sur « la digitalisation de l'information aux**  
**arrêts de bus LeTEC »**

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

- M. Hazée, sur « la suppression des horaires aux arrêts de bus LeTEC et l'exclusion d'une partie de la population » ;
- Mme Hanus, sur « la fracture numérique appliquée aux transports en commun » ;
- M. de Wasseige, sur « la digitalisation de l'information aux arrêts de bus LeTEC ».

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

**M. Stéphane Hazée** (Ecolo). – Monsieur le Ministre, LeTEC a annoncé sa volonté de remplacer les horaires papier présents aux arrêts par des fiches QR code. Cela signifie que la consultation de l'horaire ne pourra alors intervenir qu'en scannant un QR code à l'aide d'un smartphone. La mise à disposition d'un horaire en temps réel peut être un plus pour les usagers intéressés et équipés. Il est plus difficile de comprendre pourquoi cette évolution doit passer par un recul pour les personnes victimes de la fracture numérique avec la suppression des horaires papier, « hormis quelques exceptions dans les grandes villes », a indiqué le groupe LeTEC.

C'est d'autant moins compréhensible que le représentant de LeTEC a déclaré à la RTBF, que « ce n'est pas le but de faire des économies. S'il y en a, c'est assez pelliculaire. Ici le but, c'est vraiment un meilleur service au client ». Je n'ai pas compris. Comme Énéo l'indique : « En 2023, une étude de la fondation Roi

Baudouin démontrait notamment que 40 % des Belges âgés de 14 à 74 ans se trouvaient en situation de vulnérabilité numérique. De très nombreux seniors sont concernés par cette fracture numérique ». Énéo s'insurge dès lors contre l'absence d'alternative sérieuse pour celles et ceux qui sont victimes de la fracture numérique.

Il faut aussi s'interroger – c'est un euphémisme – sur le respect de la législation. Notre Parlement a en effet adopté un décret en novembre 2024 – c'était au tout début de la législature – qui vise explicitement à offrir des garanties d'un accès au service public pour l'ensemble des publics, y compris ceux non connectés. Faut-il rappeler notamment que ce décret dispose que « personne n'est contraint de poser un acte ou de communiquer avec l'autorité publique par voie électronique, sauf lorsque l'autorité publique peut se prévaloir d'une exception légale ou décrétales contraire, démontrant que les résultats escomptés d'une démarche ne peuvent en aucun cas être atteints si elle devait être réalisée par la voie papier ». Le prescrit est extrêmement clair. Je n'ai pas connaissance d'exceptions légales ou décrétales.

Unia s'est d'ailleurs exprimée également en ce sens en démontrant l'applicabilité du décret à la cause en question. Unia évoque, en outre, une double peine pour les arrêts moins fréquentés, puisque c'est à l'endroit où vous avez le moins de chance de tomber sur un autre usager qui peut éventuellement vous informer, avec son QR code, que vous serez dépourvu de cette possibilité.

Monsieur le Ministre, il était nécessaire de vous interroger par rapport à ce choix du TEC, « entreprise autonome composée d'un conseil d'administration », et cetera. Quelle est votre appréciation de cette action annoncée par LeTEC ? Tout d'abord, est-elle conforme à la vision du Gouvernement ? Comment la comprendre, compte tenu des personnes qu'elle exclut ? Comment la comprendre au regard du décret du 21 novembre 2024 ? La Wallonie ou LeTEC ont-ils eu des contacts avec Unia, compte tenu des risques élevés de discrimination ? Le Gouvernement a-t-il demandé à LeTEC de revoir sa décision ?

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

**Mme Mélissa Hanus (PS).** – Monsieur le Ministre, le collectif citoyen CoMBaLi, très mobilisé depuis la réorganisation du réseau TEC Liège-Verviers, nous alerte sur une décision de l'OTW, à savoir celle de ne plus mettre à disposition d'horaires papier dans les guichets et de limiter l'affichage physique des horaires aux seuls arrêts principaux, à la différence des arrêts secondaires où seront uniquement présents des QR codes.

Cette orientation pose un enjeu d'égalité d'accès au service public. La fracture numérique reste une réalité

en Wallonie, où une part importante de la population ne dispose pas d'équipement, de connexion ou des compétences nécessaires pour pouvoir disposer de cette information. Dans un contexte où l'offre est déjà perçue comme moins lisible et plus complexe, remplacer l'information simple par du tout numérique risque d'exclure des usagers, comme les personnes âgées, précaires, les publics fragilisés ou encore les personnes en difficulté linguistique.

Par ailleurs, lors de nos échanges parlementaires consécutifs à la pétition sur la réorganisation du réseau dans la métropole liégeoise, il avait été demandé de garantir une information fiable, à la fois via les outils numériques et en version papier. La stratégie annoncée ici semble s'en éloigner, ce qui nous étonne.

Confirmez-vous cette décision de l'OTW et son calendrier de mise en œuvre ? Quelles garanties imposez-vous pour maintenir une information accessible sans smartphone ni internet, principalement dans les zones blanches, qui pourraient être particulièrement concernées ?

Allez-vous exiger le maintien des horaires papier par ligne dans tous les guichets TEC ? Allez-vous imposer le rétablissement d'un affichage papier à l'ensemble des arrêts ou, à défaut, l'ajout d'un numéro de téléphone associé aux QR codes ?

Quels mécanismes de contrôle et d'évaluation prévoyez-vous pour vérifier l'impact de cette mesure sur les publics les plus vulnérables ? À quelle échéance ?

**M. le Président.** – La parole est à M. de Wasseige pour poser sa question.

**M. Olivier de Wasseige (Les Engagés).** – Monsieur le Ministre, le groupe LeTEC a récemment entamé le remplacement progressif des horaires papier aux arrêts de bus par des dispositifs reposant sur des QR codes, permettant notamment une information actualisée, voire en temps réel. Si cette évolution s'inscrit dans une logique de modernisation du service public, elle suscite des inquiétudes quant à son accessibilité pour une partie des usagers, en particulier ceux qui ne disposent pas de smartphone ou qui ne maîtrisent pas les outils numériques.

Au-delà de ces préoccupations, cette décision interpelle d'autant plus qu'elle semble entrer en contradiction avec les conclusions adoptées à la suite des auditions organisées en janvier dernier dans notre Commission. Ces conclusions soulignaient explicitement la nécessité de maintenir des alternatives non numériques dans la communication des horaires, afin de tenir compte de la fracture numérique et de garantir un accès équitable à l'information pour tous les usagers.

Dans ce contexte, comment cette mesure s'articule-t-elle avec l'objectif, rappelé en commission, de garantir des alternatives non numériques accessibles à tous ? Le maintien des horaires papier uniquement dans les arrêts les plus fréquentés vous semble-t-il suffisant pour éviter toute forme de discrimination territoriale ou sociale ? Des dispositifs complémentaires sont-ils envisagés afin de garantir un accès universel à l'information, notamment pour les personnes âgées ou éloignées du numérique ? Comment le Gouvernement entend-il concilier la nécessaire modernisation du service avec l'exigence d'inclusivité et d'égalité d'accès au transport public ?

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

*(M. J.-P. Bastin, Vice-Président, prend place au fauteuil présidentiel)*

**M. François Desquesnes**, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame et Messieurs les Députés, vous m'interrogez aujourd'hui sur la transformation de l'information aux voyageurs portée par l'Opérateur de transport de Wallonie. Cette dernière est marquée par une digitalisation croissante et par un abandon progressif des horaires papier aux arrêts. Je vous rappelle que l'OTW est une entreprise publique autonome dotée d'un organe d'administration où siègent des représentants de tous les groupes politiques. J'entends respecter cette autonomie de gestion. Je l'ai donc sollicité pour répondre à vos questions.

L'OTW a placé l'amélioration de l'expérience utilisateur au cœur de sa stratégie 2024-2028. Dans ce cadre, l'OTW a identifié l'information aux voyageurs, en particulier à l'arrêt, comme un levier essentiel, tant pour rassurer les usagers que pour renforcer la qualité perçue du service. C'est dans cette logique qu'un travail de refonte des dispositifs d'information aux arrêts a été engagé.

L'objectif poursuivi par l'OTW est simple, à savoir permettre aux voyageurs d'accéder à tout moment à une information fiable et actualisée. Concrètement, cela passe par le déploiement progressif de QR codes aux arrêts. Ces derniers donnent accès aux horaires en temps réel, mais aussi aux éventuelles perturbations. Je me permets de faire une incise sur l'intérêt de cette mesure pour la qualité du service et notamment le niveau d'agilité des services LeTEC afin de s'ajuster facilement et plus rapidement à l'évolution de la demande. Les échanges que nous avons eus en janvier avec CoMBaLi ont démontré à combien ces évolutions doivent être rapides pour répondre aux attentes des usagers.

Pour l'OTW, cette évolution vise aussi à faire face à des contraintes opérationnelles et donc budgétaires. Nous parlons de plus de 31 000 points d'arrêt répartis

sur l'ensemble du territoire avec des horaires qui évoluent régulièrement et qui nécessitent une maintenance et des mises à jour fréquentes sur site.

Pour autant, Monsieur Hazée, il ne s'agit pas pour l'OTW de basculer vers le tout numérique. Des garde-fous importants ont ainsi été fixés. Tout d'abord, les horaires papier sont maintenus à la fois dans les zones où le réseau mobile est insuffisant et aux arrêts considérés comme étant les plus fréquentés, c'est-à-dire ceux comptant au moins 100 validations par mois. Vous conviendrez que c'est un seuil assez bas. Cette stratégie permet de concentrer les supports physiques là où le potentiel d'usagers est le plus grand. Ensuite, des alternatives ont été prévues pour les personnes qui ne disposent pas d'un smartphone. Madame Hanus, le numéro de téléphone est affiché à l'arrêt pour contacter le *call center* et les fiches horaires restent disponibles en version imprimée dans tous les points de vente de LeTEC.

Je veux être très clair : cette évolution doit se faire dans le respect des principes d'égalité d'accès au service public. Il n'est pas question que cette modernisation se traduise par une exclusion, qu'elle soit sociale, territoriale ou liée à la fracture numérique. C'est précisément pour cette raison que l'OTW déploie un effort particulier pour accompagner les divers usagers dans l'appropriation de ces nouveaux outils via la mise à disposition d'un mode d'emploi à chacun des arrêts concernés par cette évolution. Par ailleurs, l'OTW rappelle que de nombreux usagers, en particulier occasionnels, préparent leur trajet en amont en consultant les horaires avant de se rendre à l'arrêt.

Cependant, je partage pleinement votre préoccupation : l'inclusion doit rester un principe directeur de toute stratégie de digitalisation. C'est pourquoi une évaluation de ces dispositifs sera menée, notamment via les enquêtes de satisfaction, afin d'en mesurer l'impact sur les publics les plus vulnérables et, le cas échéant, d'apporter les corrections nécessaires.

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

**M. Stéphane Hazée** (Ecolo). – Je remercie le ministre pour sa réponse, mais je dois constater amèrement que le Gouvernement s'assied sur ses promesses. Des engagements forts avaient été pris en matière de lutte contre la fracture numérique et contre le fait que personne ne serait laissé au bord du chemin. En l'espèce, ici, le Gouvernement valide un choix fait par l'OTW qui pose gravement question.

Le Gouvernement s'assied aussi sur le décret qui a été voté par ce Parlement, avec fierté légitime d'ailleurs dans le chef de la ministre qui le portait. C'est vraiment extrêmement rude de vous entendre.

J'entends la petite ritournelle quant à l'OTW, entreprise publique autonome. J'observe que le contrat de service public, dont l'encre est à peine sèche, ne

contient pas de balises, puisque vous avez prévu de proposer et de tenir à jour une hiérarchisation de ces arrêts qui garantissent une information physique fiable dans le temps et harmonisée au sein de l'entreprise. C'est une espèce de phrase un peu flottante dont l'OTW peut faire ce qu'il entend. C'est bien ce qui se passe ; nous le regrettons.

Vous n'avez pas d'ailleurs pas répondu quant à la question que je portais sur les contacts avec Unia. J'espère bien que ce dossier n'en restera pas là.

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

**M. le Président.** – La parole est à Mme Hanus.

**Mme Mélissa Hanus (PS).** – Aujourd'hui, vous confirmez les inquiétudes que mes collègues et moi-même relayons sur l'accessibilité de l'information au niveau des arrêts TEC et de l'égalité de traitement des navetteurs wallons face à cette accessibilité de l'information.

Sur le fond des justifications que vous apportez aujourd'hui, vous parlez des horaires papier qui resteraient accessibles, soit dans les zones blanches, soit dans les arrêts les plus fréquentés. Je m'interroge vraiment sur le travail qui va être mené pour déterminer quels arrêts, parmi les 31 000 points d'arrêts mentionnés en Wallonie, sont victimes de zones blanches en particulier, et pour lesquels on va maintenir effectivement un horaire papier et assurer la mise à jour de ces informations papier sur le terrain. Cela n'a vraiment pas beaucoup de sens.

Plus encore, ici, la conclusion que l'on peut en avoir est qu'en réalité, les arrêts les moins fréquentés n'auront dès lors plus d'affichage papier. Cela signifie que les zones les plus reculées n'auront plus l'affichage papier. En quoi un navetteur qui habite dans une zone rurale plus reculée a-t-il moins le droit à une accessibilité de l'information que quelqu'un qui est en zone urbaine ? Cela n'a pas de sens. Cela pose des discriminations.

Plus encore, je tiens simplement à rappeler que, effectivement, nous ne sommes pas tous égaux face à l'inclusion numérique. À ce sujet, la fondation Roi Baudouin est pourtant claire : aujourd'hui, 45 % de la population wallonne est victime de vulnérabilité numérique et nous devons apporter des réponses politiques justes en la matière.

**M. le Président.** – La parole est à M. de Wasseige.

**M. Olivier de Wasseige (Les Engagés).** – Il est certain que la digitalisation est au cœur de la stratégie. Il ne faut pas ignorer ce problème d'accès pour les personnes qui ne sont pas connectées.

Vous avez rétabli un certain nombre de vérités par les chiffres. Vous dites que, sur les 31 000 points d'arrêt

sur l'ensemble du territoire, il y aura toujours du papier dans les zones où il y a une fréquentation de minimum 100 montées par mois. Cela fait quatre par jour. Même en zone rurale, normalement, quatre par jour, on doit y arriver. Surtout, comme vous l'avez indiqué, pour les personnes qui n'ont pas de smartphone, il y a possibilité de téléphoner à un *call center*.

C'est vrai que l'on rêverait, dans le monde idéal, qu'il puisse toujours y avoir une alternative papier, mais avec le risque, comme vous l'avez souligné, que les gens vont rouspéter parce que les données sont obsolètes, notamment pour les mises à jour qui se font en temps réel. On ne peut pas avoir le beurre et l'argent du beurre. Votre réponse ne résout pas complètement le problème, qui est difficile à résoudre, mais elle minimise l'ampleur de la difficulté, puisqu'elle la réduit aux arrêts où il y aurait moins de quatre montées par jour.

Vous avez quand même insisté sur le respect de l'égalité d'accès aux services publics et le fait qu'il y a un monitoring qui est en place. En fonction de cela, on verra comment on peut avancer.

**Question orale  
de Mme Sophie Fafchamps  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « le développement du covoiturage »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Fafchamps à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le développement du covoiturage ».

La parole est à Mme Fafchamps pour poser sa question.

**Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés).** – Monsieur le Ministre, dans un contexte de hausse des prix des carburants, le covoiturage apparaît, avec le bus et le train, comme une solution particulièrement pertinente.

Sur le terrain, plusieurs obstacles subsistent toutefois : la difficulté de coordination entre entreprises au sein des parcs d'activités, le manque de signalétique pour les parkings de covoiturage, ainsi que des enjeux d'infrastructures et de coordination interrégionale, notamment pour la prolongation de la bande de covoiturage de la E411 vers Bruxelles.

Selon la Déclaration de politique régionale, « Le Gouvernement entend développer avec les communes et les autres régions des réseaux de covoiturage – RECO – autour des grandes villes, dont Bruxelles. Il

commencera par mener des projets-pilotes. Ces réseaux seront organisés autour de stations de covoiturage et de bandes partagées actuellement entre les transports en commun et taxis qui pourront utiliser les véhicules transportant au moins deux personnes. Les entreprises d'un même pôle d'emploi seront également encouragées à se coordonner dans le cadre de leur plan de mobilité. »

Dès lors, que pensez-vous de confier aux intercommunales la coordination du covoiturage au sein des parcs d'activités économiques ? Des actions sont-elles prévues pour améliorer la visibilité des parkings ? Pouvez-vous faire le point sur l'étude globale sur le développement de la pratique du covoiturage en Wallonie qui est en cours au sein du SPW ? Quel calendrier est-il prévu ? Des discussions ont-elles été engagées avec la Région flamande pour prolonger la bande de covoiturage vers Bruxelles ?

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

**M. François Desquesnes**, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, la DPR prévoit en effet que « le Gouvernement entend développer avec les communes et les autres régions des réseaux de covoiturage autour des grandes villes, dont Bruxelles. Il commencera par mener des projets-pilotes. Ces réseaux seront organisés autour de stations de covoiturage et de bandes partagées actuellement entre les transports en commun et taxis qui pourront utiliser les véhicules transportant plusieurs personnes. Les entreprises d'un même pôle d'emploi seront également encouragées à se coordonner dans le cadre de leur plan de mobilité ». Voilà les ambitions en matière de covoiturage.

À travers votre question, c'est une suggestion que vous formulez : confier la coordination du covoiturage dans les parcs d'activités économiques aux intercommunales. La proposition est à mettre en lien avec la réforme des parcs d'activités économiques que le Gouvernement vient justement d'approuver en termes d'orientations. Nous en avons parlé ce matin lors des auditions. Celle-ci inclut une redéfinition des missions des agences de développement territorial que sont les intercommunales de développement économique, mais aussi l'organisation et la mise en œuvre de plans de déplacements des entreprises pour les déplacements domicile-travail. Ces éléments plaident en faveur de la promotion du covoiturage par les intercommunales même si à mon sens elles ne doivent pas en être les opératrices, mais plutôt les facilitatrices.

Elles pourraient utilement accompagner les « clubs d'entreprises » et les opérateurs privés qui proposent déjà des solutions digitales « clé en mains ». En tout cas, le champ d'action devrait être précisé sachant que le développement du covoiturage passe par des actions à plusieurs niveaux : sur le domaine public et privé, mais aussi sur le plan digital.

J'ai validé, il y a peu, un marché d'études pour le développement du covoiturage en Wallonie. Celui-ci vient de débiter et les premiers résultats sont attendus pour septembre de cette année.

L'étude s'articule autour de 7 thématiques principales :

- l'élaboration d'un tableau de bord ;
- les mesures incitatives ;
- la gouvernance ;
- les plateformes numériques ;
- les parkings de covoiturage ;
- les bandes ou voies réservées ;
- ainsi que les lignes de covoiturage.

Du *benchmarking* est également prévu.

Les livrables attendus par l'étude sont les suivants :

- un plan d'action à mettre en œuvre et ;
- une cartographie des liaisons à haut potentiel de covoiturage.

En effet, un des objectifs est d'aboutir, ensuite, à la mise en service de premières lignes de covoiturage en Wallonie.

Par rapport à l'aménagement d'une bande de covoiturage vers Bruxelles, à ma demande, le SPW MI a pris contact avec ses homologues flamand et bruxellois afin qu'un groupe de travail soit mis en place pour avancer sur cet enjeu important maintenant que les technologies sont devenues matures.

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

**Mme Sophie Fafchamps** (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, je suis totalement d'accord avec vous. Les agences de développement territorial ou les intercommunales doivent vraiment jouer un rôle de promotion et de communication et ne pas avoir celui de coordination.

La Région wallonne est assez grande et en même temps pas trop grande pour en faire une zone unique. En France, par exemple, les agences de développement de covoiturage couvrent des zones qui sont parfois plus grandes que toute la Wallonie. Je pense que ce n'est pas une bonne idée d'aller développer des projets zone par zone, mais d'avoir plutôt une envergure couvrant toute la Wallonie. Ce sera une meilleure option. J'entends bien qu'un marché a été lancé ainsi qu'une enquête. J'en suivrai les résultats. J'ai noté que c'était pour septembre 2026.

La priorité était de déterminer d'abord les zones qui seraient les plus prioritaires. C'est crucial également, cela ne sert à rien d'aller lancer des lignes de covoiturage parallèlement au train ou au transport en commun, comme le bus. Il faut miser sur les zones moins desservies par le transport en commun.

Je terminerai par dire que l'on a souvent diabolisé la voiture. Cependant, la voiture peut être un outil de mobilité partagée. Ce qu'il faut diaboliser ou essayer de mettre de côté pour avoir une meilleure mobilité, c'est la voiture individuelle avec une seule personne dedans. À partir du moment où l'on met plusieurs personnes dans une voiture, cela devient aussi des transports en commun.

**Question orale  
de M. Vincent Crampont  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « la systématisation des collaborations entre  
le SPW MI et les gestionnaires des applications  
de mobilité »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Crampont à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la systématisation des collaborations entre le SPW MI et les gestionnaires des applications de mobilité ».

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

**M. Vincent Crampont (PS).** – Monsieur le Ministre, on a déjà eu l'occasion d'évoquer au sein de cette Commission l'impact que peuvent avoir l'utilisation des applications de mobilité. En cas d'incident ou d'accident, il y a un report anarchique vers les voiries secondaires, de sorte qu'il faut anticiper. Je pense véritablement que ce travail est indispensable.

Ce n'est qu'un aspect des collaborations que le SPW MI pourrait développer avec les gestionnaires d'application. En effet, grâce à leur communauté d'utilisateurs, ces applications permettent également d'identifier très rapidement des zones accidentogènes, des zones où la chaussée est particulièrement dégradée, sujettes à des embouteillages, mais aussi dans lesquelles les utilisateurs ne respectent pas les limitations de vitesse.

Grâce aux données fournies par les utilisateurs et la gestion des datas, les gestionnaires d'application sont capables de fournir des données actualisées pour la gestion des voiries et du trafic. Ne pas se servir de ces données et ne pas développer les collaborations structurelles avec les gestionnaires d'application serait à mon sens une faute.

Dès lors, quand et comment le SPW MI, à travers les services situés à Perex, entend-il systématiser les collaborations avec les gestionnaires de mobilité ?

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

**M. François Desquesnes,** Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, les applications de mobilité influencent très concrètement les flux de circulation et peuvent générer des reports de trafic vers les voiries locales ou, au contraire, contribuer à améliorer la sécurité et la gestion du trafic. Bref, cela peut être le mieux comme le pire.

Premièrement, je tiens à rappeler que le centre Perex dispose déjà de partenariats opérationnels avec plusieurs fournisseurs de services tels que HERE, TomTom, Inrix, Graphmasters et Coyote. Ils permettent d'alimenter les applications en informations et, dans certains cas de figure, de remonter vers le centre Perex et la police de la route des signalements utiles, par exemple, en cas de danger sur le réseau routier.

Cependant, l'enjeu aujourd'hui n'est plus de multiplier les initiatives ponctuelles, mais bien de structurer et de systématiser ces collaborations. C'est précisément ce que j'ai demandé à mon administration. Concrètement, cette systématisation repose sur plusieurs leviers :

- renforcer l'intégration et l'échange de données en temps réel pour mieux influencer les trajets proposés par les applications ;
- anticiper davantage les impacts sur le trafic, notamment lors des chantiers, en travaillant en amont avec les opérateurs ;
- consolider et renforcer les partenariats avec les opérateurs privés et les grands acteurs du secteur, comme la célèbre entreprise Google ;
- mieux structurer les coordinations avec les communes, via notamment un point de contact unique au sein de Perex.

Cette démarche est déjà engagée et sera poursuivie à court terme dans le cadre des travaux en cours au sein de l'administration, notamment autour du projet « Chantiers fluides » et la structuration des données de mobilité. Mon ambition est claire : passer d'une gestion réactive à une stratégie d'anticipation, fondée sur les données et sur un dialogue permanent avec les acteurs privés et publics.

C'est à cette condition que la Wallonie pourra mieux maîtriser les flux induits par les outils numériques, protéger les riverains et garantir une mobilité à la fois plus fluide, plus sûre et plus respectueuse des réalités locales.

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

**M. Vincent Crampont (PS).** – Merci, Monsieur le Ministre, pour vos éléments de réponse. Je me réjouis que vous ayez enfin entendu nos signaux, qui ont été répétés à maintes reprises et même en séance plénière. C'est une bonne chose de mettre tout cela en place. Nous ne manquerons pas de revenir vers vous pour faire le bilan de vos mesures.

**Question orale**  
**de M. Vincent Crampont**  
**à M. François Desquesnes, Ministre du**  
**Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et**  
**des Pouvoirs locaux,**  
**sur « les retards dans l'élaboration du premier**  
**rapport du comité de projets**  
**« Électromobilité » »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Crampont à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les retards dans l'élaboration du premier rapport du comité de projets « Électromobilité » ».

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

**M. Vincent Crampont (PS).** – Monsieur le Ministre, le constat est connu : la Wallonie est à la traîne dans le développement du réseau des bornes de recharge. Cela signifie également que la voiture électrique a moins de parts de marché que dans les autres Régions. Il ne m'appartient pas de contrôler la stratégie ou l'absence de stratégie du passé ; ce que je veux aujourd'hui – et je ne suis pas le seul –, c'est que la Wallonie rattrape son retard.

Le 11 décembre dernier, le Gouvernement wallon a approuvé une note relative au déploiement des bornes de rechargement en Wallonie. À la faveur de celle-ci, il vous a chargé de présenter, pour ce mois de mai, un premier rapport du comité de projets Électromobilité. Or, lors de la dernière réunion de notre Commission, vous avez indiqué, en réponse à une question de M. Lefèbvre : « À propos de ce comité de projets Électromobilité sur lequel vous m'interrogez, celui-ci s'est réuni deux fois. La troisième réunion est prévue cette semaine et un rapport devrait être communiqué au Gouvernement fin juin, présentant l'état des lieux des travaux, les discussions en cours, les décisions actées et les perspectives ».

Dès lors, pouvez-vous indiquer les éléments évoqués lors de cette réunion d'avril ? Par ailleurs, vous annoncez un mois de retard dans l'élaboration de ce premier rapport. Qu'est-ce qui justifie ce retard ? Comment le résorber ?

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

**M. François Desquesnes,** Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, la DPR indique que le déploiement des bornes de recharge sera accéléré avec l'implication totale du secteur privé afin, notamment, de favoriser la flexibilité et l'augmentation de la mobilité électrique. C'est ce à quoi je m'emploie depuis le début de cette législature.

La stratégie wallonne que je mets en place est complémentaire aux initiatives privées et repose, d'une part, sur un déploiement de bornes sur le domaine public communal visant à assurer une couverture équilibrée de l'ensemble du territoire, y compris dans les zones où l'offre progresse nettement plus lentement. Ce déploiement couvre l'ensemble des usages, de la recharge du quotidien à la recharge de transit. D'autre part, cette stratégie repose également sur une mobilisation des aires autoroutières de la SOFICO pour déployer une offre d'électromobilité avec des chargeurs rapides ou ultrarapides.

Dans ce contexte, la mise en place du comité de projets Électromobilité, que j'ai initié, constitue un levier central de pilotage et de coordination de la stratégie wallonne en matière de déploiement des infrastructures de recharge. Ses travaux visent à objectiver les besoins, à structurer l'action publique et à définir des priorités claires à moyen et long termes, en lien avec les exigences européennes et les spécificités territoriales de la Wallonie. C'est dans ce cadre que s'inscrivent les travaux menés par ce comité.

La réunion de ce comité qui s'est tenue le 22 avril dernier a porté sur plusieurs éléments :

- un état des lieux actualisé des infrastructures de recharge en Wallonie et des besoins futurs ;
- la présentation de projets et travaux en cours, notamment le projet d'installation de bornes sur le domaine communal ;
- des échanges sur des documents stratégiques incluant une note de cadrage du futur marché d'études prospectives ;
- l'élaboration du rapport à transmettre au Gouvernement.

Concernant le très léger décalage – on parle d'un mois, Monsieur le Député –, il s'agit de permettre d'intégrer l'ensemble des éléments récents, tant techniques que stratégiques, et les apports de toutes les parties prenantes. Ce décalage, vous en conviendrez, reste limité et extrêmement maîtrisé. Le premier rapport du comité de projets Électromobilité sera donc bientôt transmis au Gouvernement, sans doute pour la fin du mois de juin.

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

**M. Vincent Crampont (PS).** – On avance, c'est une bonne chose. Nous reviendrons vers vous par rapport à ce projet qui est sur les rails. Fin juin, j'imagine que l'on aura aussi d'autres informations qui pourront définir l'action que vous allez mener.

**Question orale**  
**de M. Vincent Crampont**  
**à M. François Desquesnes, Ministre du**  
**Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et**  
**des Pouvoirs locaux,**  
**sur « la hausse des immatriculations de**  
**véhicules électriques »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Crampont à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la hausse des immatriculations de véhicules électriques ».

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

**M. Vincent Crampont (PS).** – Monsieur le Ministre, selon EV Belgium, les immatriculations de véhicules 100 % électriques ont fortement progressé en Belgique, au point d'avoir été multipliées par cinq en trois ans. Le seuil des 500 000 voitures électriques immatriculées aurait été atteint début 2026. Cette évolution s'expliquerait notamment par la baisse des prix, la diversification de l'offre, l'évolution des habitudes de consommation et le développement du marché de l'occasion, lié à la fin des contrats de leasing. L'article souligne également que la Belgique compte désormais environ 120 000 bornes de recharge, ce qui en ferait un des meilleurs élèves au niveau européen.

Ces chiffres sont encourageants pour la transition vers une mobilité moins émettrice, mais ils restent présentés à l'échelle belge. Or, la réalité wallonne peut être différente, notamment en matière de pouvoir d'achat, de couverture territoriale des bornes, d'accès à la recharge à domicile ou de diffusion des véhicules électriques en dehors des flottes d'entreprise.

Disposez-vous de données spécifiques pour la Wallonie concernant l'évolution des immatriculations de véhicules 100 % électriques en Wallonie ?

Relativement aux voitures de société, ce n'est un secret pour personne que la Wallonie est complètement passée à côté du marché des voitures thermiques. En effet, la majorité des sociétés de leasing n'ont pas leur siège social en Wallonie, de sorte que la flotte est immatriculée en Flandre ou à Bruxelles. Est-il possible d'inverser cette tendance et de capter ainsi de nouvelles recettes pour la Wallonie ?

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

**M. François Desquesnes,** Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, la dynamique observée au niveau national en matière de véhicules 100 % électriques constitue un signal positif pour la transition vers une mobilité plus durable. En Wallonie, cette évolution doit toutefois être appréhendée à l'aune de

réalités territoriales et socioéconomiques spécifiques, notamment en matière de pouvoir d'achat, de structure du parc automobile et de contraintes d'accès à la recharge, ce qui nous renvoie à la question précédente.

Selon les données de la Direction pour l'immatriculation des véhicules – la DIV – arrêtées au 1<sup>er</sup> février 2026, la Wallonie comptait 45 520 voitures particulières sur un parc électrique 100 % belge de 462 172 véhicules. Cela ne signifie pas que seulement 10 % des voitures électriques sont en Wallonie ; comme vous l'avez vous-même précisé, toutes les sociétés de leasing ou presque sont en Flandre ou à Bruxelles – je pense que 0,3 % du leasing a lieu en Wallonie. Or, l'électrification des voitures passe principalement par ces sociétés de leasing.

La Région ne dispose donc pas de leviers directs lui permettant d'inverser de manière significative cette situation ni de capter des recettes supplémentaires liées aux immatriculations de voitures de société, celles-ci demeurant liées au siège social du détenteur juridique du véhicule. Elle agit néanmoins dans le cadre de ses compétences pour accompagner l'électrification des usages, en cohérence avec ses objectifs climatiques et de mobilité.

Les politiques régionales poursuivent ainsi un double objectif : favoriser l'accessibilité progressive des véhicules électriques pour les particuliers, y compris en dehors des flottes d'entreprise, et soutenir le déploiement d'infrastructures de recharge adaptées aux spécificités du territoire wallon. Cette approche, somme toute fort pragmatique, vise à inscrire la transition électrique dans une trajectoire réaliste, socialement soutenable et équilibrée entre les différentes Régions du pays.

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

**M. Vincent Crampont (PS).** – Les 45 500 véhicules 100 % électriques que compte la Wallonie ne représentent effectivement que 10 % du total national. C'est vrai que c'est peu.

Vous en avez vous-même évoqué la cause : les sociétés de leasing sont en Flandre et à Bruxelles. Je pense que la mise en place d'incitants au niveau de la Wallonie permettrait de récupérer des immatriculations sur notre territoire et, surtout, de récupérer des recettes par rapport à cela. C'est essentiel. Même si l'on a du retard, je pense qu'il faut mettre tout cela en place au plus vite et tenter de récupérer ces immatriculations qui nous permettraient d'avoir des recettes.

**Question orale  
de Mme Mélissa Hanus  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « la nécessité de défendre la mobilité en zone  
rurale face aux attaques répétées d'élus  
fédéraux »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Hanus à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la nécessité de défendre la mobilité en zone rurale face aux attaques répétées d'élus fédéraux ».

La parole est à Mme Hanus pour poser sa question.

**Mme Mélissa Hanus (PS).** – Monsieur le Ministre, c'est avec une certaine surprise que nous avons pris connaissance des déclarations de votre partenaire de majorité, qui vise à supprimer 60 gares, principalement en Wallonie, bien entendu. En effet, 48 des 60 gares concernées se situent en Wallonie, soit 80 %. En outre, toutes les provinces wallonnes sont concernées.

Y a-t-il eu un contact avec l'AOT ou l'OTW à ce sujet ? Le cas échéant, au niveau wallon, que coûterait cet éventuel transfert des trains vers les bus ?

Par ailleurs, si nos informations sont exactes, lors de la législature précédente, lorsque la Wallonie a eu l'occasion de rendre un avis sur le plan pluriannuel d'investissement 2023-2032 de la SNCB et d'Infrabel, le précédent Gouvernement wallon a explicitement demandé « le maintien du réseau existant sans qu'aucune ligne ou gare ne soit supprimée, tout en garantissant sa capacité à accueillir le trafic en toute sécurité ».

Comptez-vous faire respecter cet avis pris par la Wallonie concernant les investissements Infrabel-SNCB ?

En termes de politique de mobilité, c'est encore une fois la logique du chacun pour soi et du tout à la bagnole qui guide ce genre de proposition. C'est d'un autre temps. Aujourd'hui, il faut renforcer l'intermodalité et investir dans le transport public pour le rendre attractif, pas l'inverse, cela a déjà été dit.

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

**M. François Desquesnes,** Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, je ne pense pas que ce soit les propos de Jean-Luc Crucke, l'excellent ministre fédéral de la Mobilité que vous évoquez dans votre question.

S'agissant du transport ferroviaire, celui-ci relève effectivement de la compétence fédérale et est encadré par le contrat de service public de la SNCB. Toute modification de l'offre, qu'il s'agisse d'ouverture ou de fermeture de gares, doit faire l'objet d'une analyse d'impacts menée en collaboration avec le SPF Mobilité et Transports et soumise à l'approbation du Conseil des ministres.

À ce stade, le plan de transport 2026-2029, présenté à l'administration wallonne, ne prévoit aucune fermeture de gare en Wallonie durant cette période. Les seules suppressions concernent deux gares situées hors du territoire wallon, à savoir Buda à Bruxelles et Linkebeek en Flandre. Le nouveau plan de transport, appelé à entrer en vigueur en décembre 2026, a été approuvé par le conseil d'administration de la SNCB et doit encore être validé au niveau fédéral par le Conseil des ministres.

Au contraire, dans le cadre de ce plan de transport, la Wallonie bénéficiera de l'ouverture d'une nouvelle gare. J'ai mobilisé mon énergie pour que l'accord de coopération relatif au RER soit pleinement respecté, avec la mise en service de la gare de Braine-Alliance, dont l'ouverture, longtemps attendue, interviendra enfin en décembre de cette année.

Plus largement, dans le cadre de l'accord de coopération du 5 octobre 2018 entre l'État fédéral et les trois Régions relatif au financement des infrastructures ferroviaires stratégiques, les parties se sont en effet engagées « à assurer une offre de transport efficiente, attractive, performante et efficacement interconnectée avec les autres modes de transport et à assurer le maintien de l'ensemble du réseau en particulier pour les lignes à faible densité de population sans qu'aucun kilomètre de lignes ferrées nécessaires au trafic ne soit supprimé. » Dans ce cadre, les gares jouent un rôle central en tant que points d'accès structurants du réseau ferroviaire, favorisant l'intermodalité et la proximité du service pour l'ensemble des usagers.

C'est précisément ce que j'ai souhaité renforcer dans le cadre du contrat de service public révisé : il prévoit que l'OTW doit au contraire renforcer l'intermodalité dans les gares pour une meilleure complémentarité des modes de transport et le développement de l'attractivité du transport public. C'est dans cette logique que je défends le maintien et le développement des gares et du réseau ferroviaire en Wallonie.

**M. le Président.** – La parole est à Mme Hanus.

**Mme Mélissa Hanus (PS).** – J'ai presque envie de dire à M. le Ministre : quelle surprise d'entendre les réponses que vous nous donnez aujourd'hui, qui sont en totale contradiction aux expressions du président du MR, Georges-Louis Bouchez, dans le cadre de ce dossier qui annonçait clairement la suppression de

60 gares et dont 48 gares en Wallonie, dont 80 % des gares concernées.

On a pris note de vos réponses aujourd'hui, on va pouvoir également les transmettre aux bourgmestres qui s'étaient inquiétés sur ce type de dossier. Inquiétude à raison, car vous le dites dans votre réponse : pouvoir maintenir nos gares SNCB en Wallonie et poursuivre l'intermodalité avec les différents types de transports, on peut vous rejoindre.

**Question orale**  
**de M. Olivier de Wasseige**  
**à M. François Desquesnes, Ministre du**  
**Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et**  
**des Pouvoirs locaux,**  
**sur « l'arrêt de bus LeTEC quai D de la place**  
**Saint-Lambert à Liège »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de M. de Wasseige à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'arrêt de bus LeTEC quai D de la place Saint-Lambert à Liège ».

La parole est à M. de Wasseige pour poser sa question.

**M. Olivier de Wasseige** (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, l'arrêt de bus situé quai D à la place Saint-Lambert à Liège est aujourd'hui largement critiqué par les usagers et a même été qualifié comme l'un des plus problématiques du réseau, notamment en raison de conditions jugées dangereuses et peu confortables.

Dans ce contexte, la piste d'un déplacement de l'arrêt de bus vers l'espace Tivoli a récemment été avancée afin de rapprocher l'arrêt du tram et du bus sur la place Saint-Lambert, et d'améliorer la fluidité des correspondances dans ce pôle multimodal central.

Toutefois, cette option se heurte à une contrainte importante, à savoir l'occupation de cet espace par le village de Noël, événement structurant pour l'attractivité du centre-ville et dont l'organisation repose en partie sur l'utilisation de cet espace.

Plusieurs échanges semblent avoir eu lieu entre la Ville, le TEC et les autorités régionales sans qu'une solution claire ne se dégage à ce stade.

Dans ce cadre, quelle est votre analyse de la situation actuelle de cet arrêt, notamment en termes de sécurité et de qualité de service ? La relocalisation vers l'espace Tivoli constitue-t-elle une piste privilégiée ? Quelles concertations ont-elles été menées ? Quelles pistes alternatives sont-elles envisagées ? Un calendrier de décision ou de mise en œuvre est-il envisagé ?

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

**M. François Desquesnes**, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, comme vous le savez, l'Opérateur de transport de Wallonie est une entreprise publique autonome dotée d'un organe d'administration où siègent des représentants de tous les groupes politiques. J'entends respecter cette autonomie de gestion. Je l'ai donc sollicité pour répondre à vos questions.

L'OTW rappelle que la situation actuelle au niveau de la place Saint-Lambert s'inscrit dans un contexte transitoire. En effet, la mise en service du tram et du nouveau réseau de bus sont intervenus avant le déploiement de la ligne B1 du *busway* qui passera par la place, ce qui a conduit à la mise en place de la solution provisoire actuelle.

Je tiens à dire clairement que cette configuration n'est pas optimale, notamment en termes de confort, de sécurité et de qualité de service pour les usagers.

Le positionnement actuel résulte d'un compromis entre l'OTW et les services de police. L'implantation initialement envisagée par l'OTW, à proximité du palais de justice, n'a pas pu être retenue pour des raisons techniques et sécuritaires.

Des concertations ont bien eu lieu, notamment début avril, entre l'OTW, la Ville de Liège, l'Agence wallonne du patrimoine et les services du fonctionnaire délégué. Des plans ont été élaborés par l'OTW et ont été transmis à la Ville de Liège pour avis ou amendements éventuels.

La piste d'une relocalisation vers l'espace Tivoli apparaît à ce stade comme la solution privilégiée par les différents acteurs. Cette option devra bien évidemment tenir compte des usages temporaires de cet espace, notamment lors d'événements importants, comme le village de Noël qui participe à l'attractivité du centre-ville.

Une fois un accord intervenu entre les parties, l'OTW devra assurer la mise en œuvre de cette solution et obtenir un permis d'urbanisme.

**M. le Président.** – La parole est à M. de Wasseige.

**M. Olivier de Wasseige** (Les Engagés). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour votre réponse. Il est important de savoir, d'une part, que c'est un contexte transitoire dû à l'arrivée prochaine – on ne sait pas encore quand – de la ligne B1 du *busway* et, d'autre part, qu'il était difficile, en termes de technique et de sécurité, de se rapprocher du palais de justice.

Comme vous le reconnaissez, le compromis actuel qui a été trouvé entre l'OTW et la police n'est pas optimal. Vous concluez en disant que Tivoli reste la

solution privilégiée et vous soulignez qu'il faut trouver une solution pour les activités événementielles, telles que le village de Noël. Je suis rassuré d'entendre que ce n'est pas une solution définitive et que les réflexions en cours devraient amener à une solution satisfaisant tout le monde en intégrant la dimension complémentaire de l'arrivée de la ligne B1 du *busway*.

**Question orale**  
**de M. Olivier de Wasseige**  
**à M. François Desquesnes, Ministre du**  
**Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et**  
**des Pouvoirs locaux,**  
**sur « les nuisances sonores liées au tram à**  
**Liège »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de M. de Wasseige à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les nuisances sonores liées au tram à Liège ».

La parole est à M. de Wasseige pour poser sa question.

**M. Olivier de Wasseige** (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, plusieurs riverains de l'avenue Blonden à Liège, à proximité du croisement avec la rue Paradis, font état de nuisances sonores récurrentes liées au passage du tram, en particulier des grincements importants au niveau des rails. Ces nuisances, bien que localisées, semblent persistantes et affectent le cadre de vie des habitants concernés. Malgré différentes démarches entreprises auprès des services de LeTEC, des autorités communales et même de la presse, ces riverains indiquent ne pas avoir obtenu de réponse satisfaisante à ce stade. Or, ce type de problématique technique, souvent lié à des phénomènes d'usure, de géométrie de voie ou de lubrification des rails, peut généralement faire l'objet de solutions ciblées, à condition d'être correctement identifié et traité.

Dans ce contexte, avez-vous été informé de ces nuisances sonores ? Quelles mesures correctrices peuvent-elles être envisagées dans ce type de situation, comme la lubrification, le meulage des rails ou l'adaptation de l'infrastructure ? Existe-t-il, au sein de LeTEC, une procédure spécifique permettant aux riverains de signaler ce type de nuisances et d'en assurer un suivi effectif ? Plus largement, comment la gestion des nuisances sonores liées au tram est-elle intégrée dans l'exploitation et la maintenance du réseau, notamment dans les zones urbaines denses ?

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

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

locaux. – Monsieur le Député, comme vous le savez, l'OTW est une entreprise publique autonome. Je l'ai donc sollicité pour répondre à vos questions. Je vais en faire un résumé. Je vous donnerai la version complète de la réponse, assez technique, que me fournit l'OTW.

L'OTW m'indique avoir identifié des nuisances sonores ponctuelles dans certaines courbes du tracé du tram, notamment à proximité de l'avenue Blonden. Ce phénomène, déjà observé en 2025, avait fait l'objet d'interventions correctrices et de sanctions à l'égard du prestataire, avec un retour à la normale en fin d'année.

Aujourd'hui, l'OTW constate à nouveau une recrudescence partielle de ce phénomène. Les causes sont en cours d'analyse avec le constructeur et le prestataire en charge de la maintenance, notamment en ce qui concerne le système de lubrification des voies. Dans l'intervalle, des mesures immédiates, telles que le graissage manuel des tronçons concernés, sont mises en œuvre.

Plus largement, le cadre contractuel impose des exigences strictes en matière de confort acoustique. L'Opérateur de transport de Wallonie assure un contrôle régulier des installations. Les riverains disposent par ailleurs d'un canal de signalement, via le site web *letec.be*, permettant une prise en charge rapide de ces situations, qui peuvent être fort désagréables. Par ailleurs, l'OTW a également mis en place une équipe d'agents techniques chargés de la vérification des installations et des trams. Ces agents sont formés au contrôle des nuisances sonores et alertent le prestataire lorsque cela s'avère nécessaire.

Monsieur de Wasseige, je tiens à vous rassurer, cette situation est prise très au sérieux par les services concernés de l'OTW et fait l'objet d'un suivi étroit afin de garantir rapidement une amélioration durable pour les riverains. Je vais vous donner les éléments factuels complémentaires par transmission écrite.

**M. le Président.** – La parole est à M. de Wasseige.

**M. Olivier de Wasseige** (Les Engagés). – Merci, Monsieur le Ministre, pour cette réponse très intéressante. Cela va rassurer les riverains, qui tournaient un peu en rond en se demandant où ils allaient trouver une réponse. On l'a enfin. La réponse, c'est que, d'une part, il y a déjà eu des sanctions vis-à-vis du prestataire. Cela veut dire que, dans le contrôle qui se fait maintenant, il y aura une pression sur le prestataire. Ils seront également rassurés de savoir que, en attendant que des solutions de maintenance soient trouvées, il y a une solution temporaire temporaire impliquant un graissage manuel. Il est, en outre, important, pour les usagers, pour les riverains, de savoir qu'il est possible de le signaler sur le site de LeTEC. Tous ces éléments devraient permettre aux riverains d'être rassurés. On fera un suivi de cela.

**Question orale**  
**de M. Jean-Paul Bastin**  
**à M. François Desquesnes, Ministre du**  
**Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et**  
**des Pouvoirs locaux,**  
**sur « l'adaptation des infrastructures régionales**  
**aux véhicules autonomes »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Bastin à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'adaptation des infrastructures régionales aux véhicules autonomes ».

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

**M. Jean-Paul Bastin** (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, le développement progressif des véhicules autonomes et des systèmes avancés d'aide à la conduite transforme profondément les enjeux de mobilité et de sécurité routière. Si ces technologies ouvrent des perspectives importantes en matière de fluidité du trafic, de réduction des accidents et d'innovation industrielle, elles nécessitent également une adaptation des infrastructures routières afin de garantir leur fonctionnement optimal et sécurisé.

Parmi les éléments essentiels à la bonne détection de l'environnement routier par ces véhicules figurent notamment la qualité, la visibilité et la cohérence des marquages au sol, de la signalisation horizontale et verticale ainsi que l'entretien général des voiries. Plusieurs études internationales soulignent que des marquages dégradés, peu visibles ou incohérents peuvent perturber les systèmes de lecture embarqués et, dès lors, augmenter les risques d'erreur.

Monsieur le Ministre, le Gouvernement wallon dispose-t-il d'une stratégie spécifique visant à préparer les infrastructures routières wallonnes à l'arrivée progressive des véhicules autonomes et semi-autonomes ? Ce volet sera-t-il abordé dans le prochain plan Infrastructures ?

Des études ou audits ont-ils été réalisés concernant la compatibilité actuelle des infrastructures wallonnes avec les technologies de conduite assistée et autonome ? Une attention particulière est-elle accordée à la qualité et à la visibilité des marquages routiers afin qu'ils puissent être correctement détectés et interprétés par les capteurs et caméras des véhicules autonomes ?

Des projets pilotes ou collaborations sont-ils en cours avec des centres de recherche, universités, constructeurs automobiles ou entreprises technologiques afin de tester des infrastructures adaptées à ces nouveaux véhicules ?

Enfin, une concertation existe-t-elle avec les autres Régions belges et les autorités européennes afin

d'harmoniser les standards d'infrastructure nécessaires au développement des véhicules autonomes ?

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

**M. François Desquesnes**, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le député, la DPR est très claire : « La Wallonie incitera au développement des voitures autonomes dans le cadre de ses compétences, notamment en termes d'homologation et de gestion des réseaux routier et numérique ». L'évolution des véhicules autonomes représente une opportunité majeure pour améliorer la sécurité routière, mais génère également des défis structurels.

L'enjeu n'est pas simplement de reproduire la conduite du meilleur conducteur humain, mais de tirer parti d'apports technologiques qui offrent une perception de l'environnement objectivement supérieure, de garantir un comportement constant et harmonisé, sans fatigue ni distraction, et de bénéficier de temps de réaction sensiblement améliorés.

Monsieur Bastin, l'évolution vers le véhicule autonome transforme l'infrastructure routière wallonne de simple support en système interactif intelligent et offre une grande opportunité d'amélioration de la sécurité de l'ensemble des usagers. C'est dans un cadre européen, notamment au travers de la plateforme européenne C-Roads, qu'il faut intégrer l'évolution de nos infrastructures routières. Je précise que C-Roads a pour objectif de mettre les nouvelles technologies au service des nouveaux modes de communication entre véhicules, ainsi qu'entre les véhicules et les infrastructures. Dans ce cadre, les États membres investiront dans leurs infrastructures, tandis que l'industrie automobile testera les composants et services. Les questions techniques et organisationnelles seront abordées au sein de cette plateforme afin d'assurer l'interopérabilité et l'harmonisation des différents équipements. Dans le cadre des véhicules autonomes, ce sont les véhicules qui communiquent en temps réel entre eux et avec l'infrastructure dans l'objectif d'améliorer la fluidité du trafic et la sécurité routière, et de réduire l'empreinte énergétique.

Je vais aussi répondre aux questions de M. Soupart : il convient de bien interpréter l'agitation médiatique et les effets d'annonce observés ces derniers jours au sujet de la demande de Tesla. Ce dont il est concrètement question aujourd'hui, c'est d'un système d'assistance à la conduite. L'être humain derrière le volant demeure donc pleinement et exclusivement responsable de la conduite du véhicule. Nous ne sommes pas encore dans une conduite que l'on peut qualifier de 100 % autonome, même si la dénomination commerciale de ce système peut parfois entretenir une certaine ambiguïté.

Il est raisonnable de penser que nous nous situons à une étape intermédiaire. Le système commettra des erreurs, lesquelles seront corrigées par le conducteur humain, et ces corrections serviront d'apprentissage pour améliorer progressivement le comportement du véhicule. C'est le principe de l'intelligence artificielle. Il est tout aussi raisonnable d'anticiper, à terme, une étape ultérieure, c'est-à-dire la conduite véritablement autonome.

L'expression « initiative flamande » mérite également d'être clarifiée. Les Pays-Bas ont récemment autorisé, à titre pilote, le système Full Self-Driving de Tesla. Il s'agit, comme je viens de le préciser, d'un système avancé d'aide à la conduite qui exige la présence constante d'un conducteur capable de reprendre le contrôle à tout instant, et non un dispositif de conduite autonome. Tesla souhaite étendre la reconnaissance de la réception provisoire accordée aux Pays-Bas sur le territoire belge, sur base de l'article 39, 5°, du règlement UE 2018/858. Ce règlement permet en effet à une autorité de réception de délivrer une réception provisoire pour des technologies nouvelles.

En Belgique – accrochez-vous –, ce sont les Régions qui ont ce rôle d'autorité de réception. D'autre part, la réception provisoire est limitée au territoire de l'État membre qui l'a accordée. Ainsi, après que les Pays-Bas ont accordé une telle réception à Tesla, cette entreprise souhaite maintenant que la même chose soit valable en Belgique. En effet, l'article 39, 5°, précise que les autres États membres peuvent accepter la réception provisoire des Pays-Bas, à condition d'informer l'autorité compétente qui l'a délivrée.

Or, l'Europe et le règlement européen en question ne connaissent pas les Régions, mais seulement l'État membre et son territoire. Dès lors, l'acceptation ou le refus de la réception accordée par les Pays-Bas s'applique à la Belgique et à tout son territoire. Dès lors, pour pouvoir étendre celle-ci au territoire belge, une seule demande à une des autorités de réception belges est suffisante.

Cependant, Tesla a visiblement introduit une demande d'homologation à la fois en Flandre et auprès de mon administration, le 20 avril dernier. Ainsi, la ministre flamande de la Mobilité a effectivement indiqué avoir demandé à son administration d'analyser le dossier en vue d'une éventuelle homologation. L'administration wallonne, ayant appris que Tesla avait aussi déposé une demande en Flandre, a donc pris contact avec l'administration flamande sur ce point, puisque en matière d'homologation, une demande ne peut être introduite, a priori, qu'une seule fois auprès d'une seule autorité belge. Mon administration est donc en attente d'une réponse de l'administration flamande. Sans doute ne peut-on pas en vouloir à Tesla de ne pas maîtriser tous les arcanes de la loi spéciale de répartition des compétences belges.

Plus fondamentalement, Monsieur le Député, lors de la CIM Mobilité du 9 mars dernier, les ministres de la Mobilité ont validé un calendrier commun pour aboutir sur les normes d'utilisation et le cadre réglementaire pour la Belgique. Plusieurs groupes de travail associant le niveau fédéral et les experts des Régions sont déjà à l'œuvre afin d'élaborer une approche harmonisée pour l'autorisation d'essais de conduite autonome sur la voie publique en Belgique. Trois chantiers sont en cours. Le premier porte sur les exigences techniques à satisfaire pour autoriser ces essais. Le deuxième – que l'on pourrait, dans un langage plus imagé, qualifier de « groupe de travail Code de la route » – se concentre sur les règles d'utilisation et d'exploitation des véhicules autonomes qui seraient homologués demain. Le troisième traite des règles de circulation applicables aux véhicules en phase de test, donc non encore homologués.

Au sein de mon administration, la Direction de la réglementation des véhicules et de la certification, aux côtés d'autres experts belges, participe également à plusieurs groupes de travail à l'échelle européenne qui abordent ces mêmes questions et suivent les nouvelles orientations européennes en la matière.

Je compte échanger avec mes collègues sur le dossier Tesla lors de la prochaine CIM du mois de juin et rappeler l'enjeu fondamental des véhicules autonomes ainsi que le besoin de bien nous parler entre Régions.

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

**M. Jean-Paul Bastin** (Les Engagés). – Merci, Monsieur le Ministre, d'avoir tenté d'expliquer l'ensemble du dédale administratif que l'enjeu de la conduite autonome soulève entre les Régions, l'Europe, le cas Tesla en Hollande, qui arrive chez nous. On peut souligner que les enjeux et les objectifs sont plus que positifs en termes de fluidité de la mobilité, de sécurité routière, mais que le chemin est encore long pour arriver à ce fonctionnement. Nous aurons besoin de beaucoup de communication entre les différents acteurs pour arriver à ce résultat. C'est également en ce sens que la technologie nous fait évoluer, en soulevant des questionnements auxquels nous devons répondre. C'est la beauté de la vie qui avance.

**Question orale**  
**de M. Grégory Chintinne**  
**à M. François Desquesnes, Ministre du**  
**Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et**  
**des Pouvoirs locaux,**  
**sur « le groupe de travail « Accessibilité**  
**touristique » »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Chintinne à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le groupe de travail « Accessibilité touristique » ».

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

**M. Grégory Chintinne (MR).** – Monsieur le Ministre, il y a peu, je vous ai questionné concernant la mobilité touristique. Vous avez indiqué, lors de votre réponse, qu'un groupe de travail « Accessibilité touristique » était déjà opérationnel au sein de votre administration, réunissant le SPW MI, l'OTW et les cabinets concernés. Il est nécessaire de cibler tant le rôle que les intérêts de ce groupe afin d'en connaître l'utilité.

Pouvez-vous préciser les fonctions, les objectifs et le calendrier assignés à ce groupe de travail ? Afin de garantir que les travaux de ce groupe ne soient pas que théoriques, à quels résultats concrets peut-il déjà prétendre ?

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

**M. François Desquesnes,** Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, comme je l'ai effectivement indiqué en réponse à une précédente question, un groupe de travail « Accessibilité touristique » a été mis en place au sein de l'administration. Il réunit plusieurs acteurs institutionnels, dont le SPW MI et l'OTW, ainsi que les cabinets ministériels concernés. Toutefois, ce groupe n'est pas piloté par mon administration, mais par celle en charge du tourisme. Pour toute précision relative à ses objectifs opérationnels, son calendrier ou les résultats concrets de ses travaux, je me permets dès lors de vous renvoyer vers la ministre compétente en cette matière.

Pour ce qui relève de mes compétences en matière de mobilité, une avancée importante a été réalisée avec l'approbation du contrat de service public révisé de l'OTW dont nous avons parlé à plusieurs reprises aujourd'hui. Celui-ci prévoit notamment le développement de services de transport à destination des pôles touristiques, en collaboration avec les acteurs du secteur. Ces services, complémentaires au réseau régulier, visent à renforcer concrètement l'accessibilité des sites touristiques pour les visiteurs, via des solutions

adaptées à leurs besoins et mises en œuvre dans un cadre partenarial.

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

**M. Grégory Chintinne (MR).** – Merci, Monsieur le Ministre, pour votre réponse. Pour la partie touristique, je me tournerai vers la ministre compétente. J'entends les avancées relatives à l'accessibilité des sites touristiques en matière de mobilité au travers de l'OTW. Je reviendrai par la suite sur le sujet.

**Question orale**  
**de M. Olivier Maroy**  
**à M. François Desquesnes, Ministre du**  
**Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et**  
**des Pouvoirs locaux,**  
**sur « la suppression de la liaison de bus LeTEC**  
**Jodoigne-Tirlemont »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Maroy à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la suppression de la liaison de bus LeTEC Jodoigne-Tirlemont ».

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

**M. Olivier Maroy (MR).** – Monsieur le Ministre, dans la série « Comment compliquer la vie de ceux qui vivent en milieu rural ? », voici un bel exemple. LeTEC entendrait supprimer sa ligne 5 qui relie Jodoigne et la gare de Tirlemont. J'utilise le conditionnel, car je n'ai vu aucune communication officielle de LeTEC, juste un article dans *L'Avenir* basé sur la question d'un conseiller communal des Engagés. Toujours est-il qu'avec trois départs le matin et trois retours le soir, une liaison directe et rapide – 22 minutes seulement – est bien utile pour celles et ceux qui souhaitent rejoindre Bruxelles en train depuis l'est du Brabant wallon. Je précise, si cela s'avérait nécessaire, que la gare de Tirlemont est de loin la plus proche – ou plutôt devrais-je dire : la moins éloignée.

La mobilité dans cette partie rurale de la jeune province est un souci majeur. Sans voiture, je vous assure que c'est compliqué. Aussi, supprimer un moyen de rejoindre en bus le réseau ferré m'interpelle vraiment. Croyez-moi, je ne suis pas le seul. Ainsi, le chef de file des Engagés au conseil communal de Jodoigne a récemment interpellé le collège communal qui, lui aussi, regrette et ne comprend pas cette supposée suppression – supposée, parce que j'espère que vous me direz qu'il s'agit d'une *fake news*. La raison qui serait invoquée par LeTEC est loin de convaincre : « les navetteurs peuvent emprunter le bus 62 opéré par De Lijn qui assure en partie la même liaison ». Toutefois, ces bus sont plus lents parce qu'ils desservent – et c'est normal – plusieurs villages ou

quartiers flamands. Au total – j’ai fait le calcul –, 24 arrêts sont desservis par la liaison De Lijn, contre 14 arrêts seulement par la liaison opérée par LeTEC.

Dès le 1<sup>er</sup> juillet prochain, pour prendre le train – si cette information est exacte –, les usagers wallons dépendraient donc désormais entièrement de l’opérateur flamand. LeTEC les aurait abandonnés. Dans des zones rurales où les alternatives sont limitées, ce constat putatif interroge la cohérence de notre organisation de la mobilité.

Monsieur le Ministre, confirmez-vous la suppression, à partir du 1<sup>er</sup> juillet prochain, de cette ligne 5 qui relie rapidement Jodoigne à Tirlemont, ainsi qu’à sa gare ? La validez-vous et la comprenez-vous ?

L’accès au réseau ferroviaire pour les navetteurs de l’est du Brabant wallon reposera désormais uniquement sur l’offre de De Lijn. LeTEC n’abandonne-t-il pas, en espèce, sa mission de service public ? Comme je le disais tout à l’heure, je vous suis complètement sur l’objectif d’améliorer l’attractivité du transport public. Vous l’avez dit, cela passe par un renforcement de l’offre. Ici, on serait en train de faire exactement le contraire. Je peux vous dire que dans l’est du Brabant wallon, qui est éloigné de tous les moyens de communication – puisque la première gare est effectivement à 25 kilomètres –, ce serait une très mauvaise nouvelle.

Quelles garanties pouvez-vous apporter quant à la capacité et aux conditions de transport, notamment aux heures de pointe, pour les usagers contraints de se reporter sur cette desserte alternative de De Lijn, sachant que celle-ci dessert aussi des écoles – aux heures de pointe, les bus sont donc bondés de collégiens ; ce qui est top pour apprendre le néerlandais, mais c’est bien le seul avantage que je vois ?

LeTEC argumente en pointant la trop faible fréquentation de sa ligne 5. J’y vois un problème de cohérence avec les horaires des bus De Lijn. J’ai regardé attentivement, et il y a une minute seulement entre le départ du bus de LeTEC et du bus De Lijn qui effectue la même liaison, mais plus lentement – pour deux des trois départs, l’écart est d’une minute, et pour le troisième départ, il y a trois minutes. C’est complètement stupide. Avant de supprimer une liaison et le service public du transporteur wallon, il faudrait peut-être faire en sorte que les horaires soient mieux conçus.

Plus largement, quelle est la stratégie du Gouvernement pour garantir, à l’avenir, un accès structurant au rail pour les zones rurales, et en particulier pour maintenir un rôle de LeTEC dans ces connexions ?

Vous l’avez compris, Monsieur le Ministre, j’espère que tout cela n’est qu’une fausse rumeur. Sinon, cela va

gueuler dans l’est du Brabant wallon, et je serai le premier à gueuler.

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

**M. François Desquesnes**, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, le CSP révisé de l’OTW donne un cap clair à l’entreprise publique : être plus efficace dans le transport public. Cela implique de lui donner davantage d’autonomie pour répondre aux besoins, ajuster les moyens aux besoins identifiés pour éviter que des bus ne circulent à vide ou avec un nombre trop faible de passagers pour être pertinent tant sur le plan économique qu’environnemental. Cela implique inévitablement de faire des choix, de renforcer les lignes structurantes, de développer des rabattements vers celles-ci et d’éviter les doublons tant vis-à-vis de l’offre SNCB que de celle des autres opérateurs publics dans les zones contiguës avec la Flandre et Bruxelles.

Ce travail est la responsabilité de l’OTW. C’est sur la hausse de son nombre de passagers que LeTEC sera évalué demain. En l’occurrence, au niveau du Brabant Wallon, l’OTW a posé le choix, au vu du faible nombre de voyageurs par kilomètre et par voyage, de supprimer la ligne 5 Jodoigne-Tirlemont, itinéraire également opéré par De Lijn. L’OTW m’indique avoir obtenu une confirmation de l’opérateur De Lijn quant au maintien de sa ligne 62 en Wallonie.

Cette dernière dessert la gare de Tirlemont, permettant ainsi de maintenir un accès fonctionnel au réseau ferroviaire pour les anciens usagers de la ligne 5. LeTEC a également analysé les données de fréquentation de la ligne 62. Il considère qu’elle ne connaît pas de difficultés structurelles en termes de capacité et que le faible nombre de voyageurs de la ligne 5 pourra aisément y être intégré.

La suppression de cette ligne ne signifie dès lors pas un recul de l’accès au rail, mais s’inscrit dans une logique de complémentarité entre opérateurs, visant à concentrer les moyens publics là où ils sont les plus efficaces, et ce, conformément aux orientations du CSP révisé. J’ai demandé à l’OTW de procéder à un monitoring et à une évaluation de l’offre De Lijn sur la ligne 62, afin de s’assurer que l’effectivité de ce service de transport public permettra de répondre efficacement aux besoins des habitants de la région de Jodoigne.

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

**M. Olivier Maroy** (MR). – Pour améliorer l’attractivité du transport public, c’est mal barré dans une région qui en a vraiment besoin. Je ne comprends pas cette décision. J’inviterai les responsables de l’OTW à venir sur place se rendre compte à quel point la cohérence est très mal assurée. Le bus de De Lijn part de Geldenaken – Jodoigne pour ceux qui ne le sauraient pas – à 5 heures 35, celui du TEC à 5 heures 36. Le bus

De Lijn suivant est à 6 heures 35. À quelle heure est celui du TEC ? 6 heures 36, 1 minute plus tard. Le bus de De Lijn démarre à 7 heures 33, celui du TEC 3 minutes plus tard.

N'allez pas me dire qu'il n'y a pas moyen d'être un peu intelligent avant toute chose, avant de supprimer une ligne. Cette décision ne passe pas. Ce n'est pas une ligne qui relie des villages. Cette ligne permet six fois par jour d'emmener des gens privés de gare vers la gare la plus proche à 25 kilomètres, la gare de Tienen. Je ne comprends pas. Vous avez dit que c'est l'autonomie de l'OTW, le choix qui est fait. C'est un mauvais choix. J'espère que l'ensemble des forces politiques de l'est du Brabant wallon s'érigera contre cette stupidité.

**M. Stéphane Hazée** (Ecolo). – Je précise que M. Maroy n'a pas repris mon intervention cette fois-ci.

*(Réactions dans l'assemblée)*

**Question orale  
de M. Grégory Chintinne  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « la cartographie des axes structurants à  
destination des modes de déplacement actifs »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Chintinne à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la cartographie des axes structurants à destination des modes de déplacement actifs ».

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

**M. Grégory Chintinne** (MR). – Monsieur le Ministre, vous évoquiez à l'occasion d'une réponse à une précédente question qu'une « cartographie est en cours d'établissement à l'échelle wallonne » concernant les axes structurants pour les modes de déplacement actifs, reposant notamment sur les RAVeL, les cyclostrades et les pistes cyclables régionales existantes ou à développer.

Pourriez-vous préciser où en sont les travaux relatifs à l'élaboration de cette cartographie ? Quand celle-ci sera-t-elle exploitable ? Quels seront les territoires couverts ? Avez-vous déjà ciblé les objectifs de cet outil ? Défendez-vous une utilisation de ce support en tant qu'instrument interne de planification, support accessible au public et outil d'aide à la décision des autorités locales ?

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

**M. François Desquesnes**, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, en mars dernier, j'ai en effet annoncé, en réponse à la question de Mme Fafchamps, que la Wallonie s'est engagée dans la définition d'un réseau cyclable structurant, afin d'identifier les itinéraires souhaités à l'horizon d'une quinzaine d'années.

Cette étude est réalisée au niveau de neuf zones géographiques couvrant l'ensemble de la Wallonie. Dans la pratique, quatre territoires sont terminés : les arrondissements de Liège et de Verviers, le Brabant wallon et la province de Namur, sauf les communes rattachées à Charleroi Métropole. Le travail est en cours pour la Wallonie picarde et le Cœur du Hainaut – je sais que des réunions ont eu lieu récemment.

Enfin, je viens de marquer mon accord sur le lancement de la procédure de marché public pour les études de la zone Charleroi Métropole, de l'arrondissement de Huy-Waremme et de la province de Luxembourg. Si vous faites le compte, Monsieur Chintinne, le compte est bon. Tout le territoire wallon est couvert par ces éléments.

Les résultats des quatre premières études sont d'ores et déjà mobilisés par l'administration régionale, notamment dans l'élaboration de la proposition du futur plan d'investissements dont nous avons parlé tout à l'heure.

Dans le cadre du nouveau plan Wallonie cyclable, je souhaite que ces données soient mises à disposition des pouvoirs locaux et du grand public via la plateforme WalOnMap. Ces cartes serviront ainsi aux communes pour construire leur réseau cyclable de desserte locale et leur permettront de bien cibler leurs investissements en tenant compte des infrastructures structurantes que la Région wallonne déploiera.

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

**M. Grégory Chintinne** (MR). – Monsieur le Ministre, quatre zones sont complètement terminées. Il en reste encore cinq ; j'ai bien compté. Des réunions sont en cours. Je dirais que cette question arrive à mon avis un peu trop tôt. Nous reviendrons sur le sujet parce qu'il y a vraiment un intérêt à mettre en place cette cartographie du réseau global.

**Question orale**  
**de M. Grégory Chintinne**  
**à M. François Desquesnes, Ministre du**  
**Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et**  
**des Pouvoirs locaux,**  
**sur « la mise en application de la vignette**  
**autoroutière »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Chintinne à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la mise en application de la vignette autoroutière ».

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

**M. Grégory Chintinne (MR).** – Monsieur le Ministre, vous avez récemment annoncé que votre volonté est d'aboutir le plus rapidement possible à un accord concret avec la Flandre, et idéalement Bruxelles, en ce qui concerne la future vignette automobile.

Cette vignette serait 100 % numérique et liée à la plaque d'immatriculation du véhicule. Sa durée de validité serait variable, allant ainsi d'un seul jour à une année complète. Ce système serait donc flexible et pensé aussi bien pour les citoyens que pour les étrangers de passage.

Monsieur le Ministre, pourriez-vous faire le point sur le dossier ? Où en sont les discussions avec les autres Régions ?

Afin de contrôler les usagers concernés, quels moyens sont envisagés ?

Quelle sera la structure qui percevra les montants de la vignette ? Une extension des missions de Viapass, qui a une expérience interrégionale, est-elle envisagée ? Sinon, une nouvelle structure sera-t-elle créée ?

Quelles leçons tirez-vous des projets de vignettes européennes pour garantir que le dispositif belge ne soit pas invalidé par la Cour de justice de l'Union européenne, comme ce fut le cas, malheureusement, pour le projet allemand en 2019 ?

Pour garantir l'acceptabilité sociale, les usagers doivent percevoir une contrepartie directe. Comptez-vous confirmer le statut de redevance afin que les recettes soient directement affectées au financement et à l'entretien du réseau routier via la SOFICO, assurant ainsi que l'argent des automobilistes serve réellement à améliorer l'état des routes, ou s'agit-il d'une taxe ?

Des mécanismes de redistribution du boni que constituerait une vignette conçue comme redevance – tels que le paiement *in-house* par la SOFICO des services prestés par le SPW ou le transfert de certaines missions ou de personnel liés aux districts autoroutiers vers la SOFICO afin de dégager des marges budgétaires

au profit des réseaux locaux – sont-ils actuellement à l'étude par votre administration ?

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

**M. François Desquesnes,** Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, comme encore récemment évoqué dans le cadre d'une réponse à une question écrite qui m'avait été adressée, je confirme que le ministre-président et moi-même nous attelons à la mise en œuvre d'un projet de vignette dans le droit fil de la Déclaration de politique régionale, et ce, en lien étroit avec les collègues des deux autres Régions.

Les discussions relatives à ce dossier se poursuivent donc au niveau ministériel, en vue de parvenir à un dispositif commun qui soit à la fois cohérent, efficace et juridiquement sécurisé. Les négociations portent sur l'ensemble des paramètres du projet, y compris les aspects budgétaires, lesquels requièrent encore quelques échanges avant qu'un accord formel puisse être conclu entre les trois Régions.

Le système envisagé repose sur une vignette routière entièrement numérique, liée au code pays et à la plaque d'immatriculation du véhicule. Conformément aux orientations européennes et en particulier à la directive (UE) 2022/362, cette vignette offrirait une flexibilité de validité allant de un jour à une année complète. Cette conception vise à répondre de manière équilibrée aux besoins des usagers réguliers, des automobilistes occasionnels ainsi que des usagers étrangers de passage sur le réseau belge.

En ce qui concerne le budget consacré aux dispositifs de contrôle et de sanction, il convient de souligner que ce type de dispositif a précisément pour objectif d'assurer un niveau élevé des recettes liées à l'achat de la vignette routière et de lutter efficacement contre la fraude. L'expérience de contrôle acquise en fiscalité des véhicules – notamment le prélèvement kilométrique pour les poids lourds – démontre que les investissements consentis sont largement compensés par les recettes générées par les sanctions infligées aux usagers en infraction, de sorte que ces coûts n'ont pas vocation à réduire la part nette des recettes disponibles, bien au contraire.

Par ailleurs, je confirme que les enseignements tirés des projets de vignettes mis en œuvre sont envisagés dans d'autres États membres font bien sûr l'objet d'une attention toute particulière. Le dispositif belge trirégional sera donc conforme aux lignes directrices de l'Union européenne, notamment aux principes de transparence et de non-discrimination et d'équité dans la tarification. À cet égard, aucun avantage direct ne pourra être accordé aux résidents d'une région ou d'un pays par rapport à d'autres usagers.

S'agissant de la nature juridique du dispositif et de l'affectation des recettes, ces questions s'inscrivent pleinement dans les discussions en cours. L'objectif est de proposer une solution lisible et équilibrée pour les usagers, tout en veillant à ce que les nouveaux moyens dégagés contribuent pleinement à l'amélioration et à l'entretien des infrastructures routières. Vous savez que c'est quelque chose que je défends bec et ongles.

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

**M. Grégory Chintinne (MR).** – Monsieur le Ministre, nous sommes à vos côtés au niveau de la vignette et pour sa mise en œuvre de cette vignette le plus rapidement possible. Les discussions prennent du temps.

Il reste à déterminer les paramètres budgétaires. J'entends aussi que vous êtes attentif à la directive européenne. Évidemment, des questions sont restées sans réponse, et je reviendrai un peu plus tard sur le sujet. Comme vous le dites, il faut impérativement que les moyens affectés à cette vignette puissent retourner complètement au niveau de la réfection des routes. Cela me semble évident. Je me permettrai de revenir un tout petit peu plus tard vers vous.

### Question orale

de **M. Grégory Chintinne**

à **M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux,**  
sur « la possible suppression de la ligne de bus LeTEC 451 »

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Chintinne à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la possible suppression de la ligne de bus LeTEC 451 ».

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

**M. Grégory Chintinne (MR).** – Monsieur le Ministre, des rumeurs suscitent une vive inquiétude parmi les usagers et les autorités locales quant à la possible suppression de la ligne TEC 451, reliant Charleroi à Couvin via Walcourt et Philippeville.

Cette ligne constitue un axe structurant essentiel pour la mobilité en zone rurale ainsi que pour l'arrondissement de Philippeville. Elle permet quotidiennement à de nombreux travailleurs, étudiants et habitants de rejoindre Charleroi, Philippeville ou Couvin sans devoir recourir systématiquement à la voiture. Cette ligne est également la seule qui traverse l'ensemble des villages de l'entité de Walcourt, commune particulièrement marquée par la dispersion de

l'habitat et la faiblesse des alternatives de transport public.

Selon les autorités communales, la fréquentation de cette ligne est telle que certains trajets nécessitent parfois le dédoublement des bus. Sa suppression ou sa forte réduction aurait dès lors des conséquences particulièrement lourdes pour de nombreux citoyens, en accentuant l'isolement de certains villages et en augmentant la pression sur la N5, déjà fortement fréquentée.

À l'heure où la Wallonie affirme sa volonté de renforcer la mobilité durable, de lutter contre l'isolement rural et de réduire la dépendance à la voiture, une telle perspective apparaît difficilement compréhensible.

Avez-vous connaissance de cette problématique ? La ligne concernée fait-elle actuellement l'objet d'un projet de suppression, de réduction significative ou de restructuration dans le cadre du schéma structurant régional de l'offre ? Si oui, quelles sont les motivations justifiant cette réflexion ? Une évaluation de la fréquentation réelle de cette ligne a-t-elle été réalisée récemment et si oui, quels en sont les résultats ? Des concertations ont-elles été menées avec les communes concernées ainsi qu'avec les usagers ? Enfin, quelles solutions alternatives seraient envisagées afin d'éviter un enclavement des zones rurales ?

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

**M. François Desquesnes,** Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, vous le savez, l'OTW est une entreprise publique autonome dotée d'un organe d'administration où siègent des représentants de tous les groupes politiques.

Néanmoins, comme vous m'interpellez, j'ai évidemment sollicité les réponses de l'OTW. Et le Gouvernement aussi à la charge de veiller à la bonne exécution du contrat de service public. Je comprends les inquiétudes qui ont pu émerger autour des rumeurs concernant cette ligne dans cette partie importante du Hainaut.

Voici ce que l'OTW me répond : « Il n'y a pas de décision de suppression de la ligne 451, laquelle assure un rôle essentiel en matière de desserte pour les habitants de ces zones rurales. Depuis la tenue de la réunion de l'OCBM, une étape a été franchie avec l'adoption du contrat de service public révisé. Il ne s'agit plus aujourd'hui de raisonner en termes de liaisons structurantes et non structurantes, mais bien de construire une véritable politique d'accessibilité multimodale du territoire dans laquelle le réseau exploité par LeTEC constitue un élément à part entière dans un système de mobilité alternatif ou complémentaire à la voiture. Dans ce cadre, l'OTW est

invité par le CSP révisé à faire évoluer son offre de manière continue, en tenant compte de l'analyse de fréquentation, de son expertise de terrain et des retours des acteurs locaux. Les futures adaptations s'inscriront dans cette logique, avec une mise en œuvre progressive à partir de 2027. L'ambition est d'améliorer la cohérence et l'efficacité du réseau, en veillant à maintenir une desserte fine indispensable pour les zones rurales – comme celle, par exemple, qui est assurée par la ligne 451 sur laquelle vous me questionnez – et à développer des solutions complémentaires de transport à la demande afin de garantir une accessibilité minimale et flexible dans les territoires les moins denses. » Ajuster l'offre de transport en commun à la réalité et aux besoins du territoire, telle est la consigne donnée à l'OTW. Je peux vous rassurer : la ligne 451 ne figure pas dans une éventuelle décision de suppression.

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

**M. Grégory Chintinne (MR).** – Pour une fois, c'est une rumeur qui n'a pas vraiment de fond. Je vous avoue que je suis tout de même interpellé. On a vu passer énormément d'informations relatives à cette suppression. Des gens n'ont pas autre chose à faire que de colporter ce genre de rumeurs. C'est bien dommage, mais enfin, c'est une bonne nouvelle. Cela permettra à l'arrondissement de Philippeville et à la Commune de Walcourt de toujours bénéficier de cette ligne. J'en terminerai sur ce que vous avez dit : ajuster l'offre de transport en commun aux besoins du territoire. C'est ce dont on a réellement besoin, surtout dans notre arrondissement.

**Interpellation  
de M. Stéphane Hazée  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « l'opacité totale autour du vote  
électronique »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Hazée à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'opacité totale autour du vote électronique ».

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

La parole est à M. Hazée pour développer son interpellation.

**M. Stéphane Hazée (Ecolo).** – Monsieur le Ministre, le Gouvernement wallon a annoncé le 16 janvier dernier avoir évalué l'opportunité de restaurer le vote électronique et sa volonté de le déployer dès 2029 pour les élections régionales et

locales. Le communiqué du Gouvernement édité ce jour-là en dit toutefois peu sur le projet réellement porté, si ce n'est que les services compétents de l'administration participeront à des travaux techniques menés avec les autres niveaux de pouvoir. Nous avons eu l'occasion de vous interroger, d'abord le 3 février 2026. Mais vu la plupart des éléments restés sans réponse, nous avons relancé ce questionnement le 24 mars 2026. Vous nous avez livré là une paraphrase élaborée, avec beaucoup de mots, pour dire quasi la même chose qu'en février. La plupart des éléments sont restés totalement hermétiques.

Vu que l'ordre du jour du Gouvernement du 23 avril dernier contenait un protocole d'accord, j'en ai déduit qu'il semblait vouloir poursuivre dans cette direction alors qu'une série de questions restent pourtant sans réponse. Nous revenons donc vers vous. Laisser tous ces éléments sans réponse n'étant pas acceptable, nous avons déposé une interpellation. Quels sont les résultats de l'évaluation conduisant le Gouvernement à restaurer le vote électronique et à le généraliser sur l'ensemble du territoire ? Le 3 février dernier, le ministre s'est contenté d'indiquer : « Il y a des avantages et des inconvénients pour chacun des éléments et le Gouvernement a fait une balance des intérêts sur cette base ». Il n'y a pas un élément de plus. Circulez, il n'y avait, manifestement, rien à voir. Quand je vous ai réinterrogé à ce sujet, vous n'avez pas apporté un seul élément de plus pour éclaircir cet enjeu.

Quels sont donc les termes de cette balance d'intérêts ? Qui le Gouvernement a-t-il associé à son évaluation ? Quelles sont les raisons qui ont conduit le Gouvernement, dans l'évaluation qu'il a annoncée, à faire ce choix et à ne plus considérer les enjeux clés qui avaient fondé la précédente évaluation, menée notamment dans ce Parlement il y a 10 ans ? Ces enjeux incluaient notamment les nombreux incidents, les défaillances, la fiabilité, mais aussi l'enjeu du contrôle citoyen et la nécessaire transparence. Il faut bien mesurer que, dans une démocratie, lorsqu'on parle de l'organisation des élections, on parle évidemment d'une question essentielle. J'ajoute encore à cela les nouveaux risques dont on ne parlait pas en 2016, en particulier les cybermenaces. À ce sujet, je ne dois pas décrire la situation que notre Région a rencontrée il y a un peu plus d'un an, laquelle a montré sa vulnérabilité à ces menaces.

Par ailleurs, pourquoi opter pour un déploiement directement sur l'ensemble du territoire, en ce compris les très nombreuses communes qui n'ont jamais expérimenté le vote électronique ? On fait souvent référence à la Flandre, mais le vote électronique n'y a été introduit que dans les communes qui en avaient fait le choix. Si on regarde une petite carte en la matière, on s'aperçoit qu'en réalité, une très large partie du territoire flamand a encore eu recours au vote papier lors des dernières élections.

Vous n'avez pas davantage répondu aux critiques et craintes formulées par l'association PourEVA – Pour une éthique du vote automatisé –, pourtant experte en la matière, qui documente les enjeux avec une expertise reconnue et que nous avons relayée. Le Gouvernement a-t-il analysé ces critiques ? Comment y répond-il ? A-t-il eu des contacts avec cette association ? À nouveau, s'agissant d'une question fondamentale, à savoir l'organisation des élections, cela nous paraîtrait extrêmement bienvenu.

PourEVA a, par exemple, recensé les multiples incidents intervenus durant ces dernières années. Pour n'en retenir que les principaux, citons les suivants :

- en 2004, à Anvers, une disquette défectueuse a manqué de faire perdre des milliers de voix ;
- en 2006, à Liège, il y a eu un désaccord entre les sous-totaux et les totaux ;
- en 2014, à Schaerbeek et ailleurs, des milliers de votes se sont évaporés des radars ;
- en 2019, à Saint-Josse, 885 bulletins ont été scannés, mais seuls 58 votes ont réellement été comptabilisés ;
- en 2024, les logiciels ADELE et MARTINE ont conduit à des divergences entre le comptage des électeurs et les résultats remontés.

Bref, il y a là une légèreté qui surprend, voire qui inquiète, et qui tranche avec les débats menés, à une époque, pour le retour au vote papier dans les communes qui avaient expérimenté différentes formes de vote électronique, avec un certain nombre d'égarements qui avaient fait l'objet d'un débat et même du vote d'une résolution au sein de ce Parlement.

On peut encore ajouter que, récemment, des précisions autour des réflexions entre les différents pouvoirs en Belgique évoquaient l'extension, dans la description du système, à l'enregistrement des procurations et au pointage des électeurs à travers une généralisation du logiciel ADELE, expérimenté en Région bruxelloise. Le collège d'experts qui regarde ce qu'il se passe dans le suivi du vote électronique a pourtant constaté, lors d'une récente expérience, que le nombre de suffrages exprimés via les machines à voter ne correspondait pas toujours au nombre d'électeurs pointé dans cette application. En outre, le fait que cette application nécessite une mise en réseau entre ses différentes déclinaisons augmente encore les risques de cybermenaces.

À côté de ces questions démocratiques fondamentales, le deuxième enjeu est la question du coût et du surcoût. En effet, le vote électronique demande des investissements onéreux. Vous avez d'ailleurs reconnu – c'est l'un des rares éléments que nous avons appris à l'occasion des échanges antérieurs – que « le vote électronique représente un investissement plus important que le vote papier ». Pour le reste, cependant, vous vous êtes limité à répondre à propos de la répartition du coût : vous avez évoqué 50 % pour

l'État fédéral, l'autre moitié étant couverte par les entités fédérées en fonction du nombre d'électeurs et électrices et, bien que ce n'est pas l'objet de mon interpellation, l'engagement de la Wallonie a payé sans mettre à contribution les communes.

Pour l'estimation effective du surcoût, vous avez indiqué que « le coût final ne pourra être connu qu'au moment de l'attribution des marchés ». Cela m'apparaît tout à fait anormal que vous n'ayez pas donné de réponse quant au coût et au surcoût. Certes, je ne demande pas à connaître le prix du marché quand il sera conclu, puisqu'il ne l'est pas encore. Par contre, j'aimerais connaître l'estimation qu'un gouvernement sérieux – j'imagine qu'il l'est – prend en compte lorsqu'il fait des plans budgétaires en la matière. Votre homologue fédéral de l'Intérieur a quant à lui été plus loquace, puisqu'il a précisé dans sa note de politique générale de janvier 2026 – antérieurement donc aux questions que je vous ai déjà posées – un montant de 20 millions pour l'État fédéral et de 60 millions pour les autres pouvoirs publics associés. Je note au passage que les montants sont importants – gigantesques, pour tout dire –, sans compter les coûts d'exploitation et sans compter – c'est ma deuxième observation – que la clé de répartition qu'il précise n'est pas la même que celle que vous évoquez. Vous évoquez 50-50 alors qu'il évoque trois quarts d'un côté et un quart de l'autre. Ce sont des chiffres publics se trouvant dans les comptes rendus de la Chambre des représentants.

Dès lors, quel est le coût pour la Wallonie ? Quel est le surcoût par rapport au vote papier, dans cette période où les différents membres du Gouvernement attirent l'attention sur la situation critique des finances régionales ? Notons que ce n'est pas le débat ici.

Quelle est l'estimation retenue par le Gouvernement pour les investissements en matière de vote électronique ? Est-il question de millions, voire de dizaines de millions ? C'est un black-out qui n'est pas acceptable, a fortiori dans ce contexte budgétaire. On voit bien l'intérêt du Gouvernement fédéral et des Gouvernements des autres entités de partager la note avec les Wallons. C'est tout bénéfice. Par contre, il y a des éléments de transparence qui sont absolument nécessaires. Sans compter que, derrière, il existe aussi des enjeux de ressources. En effet, on achète une quantité de machines exceptionnelle que l'on va utiliser deux fois sur cinq ou six ans : une fois pour les élections régionales, une fois pour les élections locales. Imaginez-t-on, en termes de ressources, ce que cela peut représenter ?

Quelles sont les étapes ? Vous avez indiqué que la rédaction du cahier des charges était finalisée. Il me revient que, selon le Gouvernement bruxellois, différentes pistes seraient toujours à l'examen et qu'un certain temps serait encore nécessaire avant qu'une décision soit arrêtée. C'est en tout cas ce que ses services ont répondu à l'association PourEVA, qui

l'interrogeait à ce sujet au mois d'avril. Pouvez-vous préciser l'état d'avancement du groupe interfédéral ? Qu'a-t-il été arbitré à ce niveau ? Quelles sont les réflexions qui sont encore en cours ? Confirmez-vous que le cahier des charges du premier marché public est finalisé ? Pouvez-vous décrire l'objet de ce cahier des charges et les arbitrages intervenus quant à la solution à mettre en œuvre ? Vise-t-il le matériel ? Vise-t-il le logiciel ? Ce sont des éléments qui doivent être clarifiés.

Pouvez-vous préciser l'étape ultérieure et notamment les marchés qui devront encore suivre ? Vous avez parlé d'un matériel obsolète dans les autres régions. Faut-il rappeler qu'il n'a quasi jamais servi puisqu'il ne sert à rien d'autre qu'à des élections ? Le logiciel est, par contre, certainement obsolète, mais le matériel, je n'en sais rien. Vous avez parlé d'un système mature, mais il ne peut pas l'être puisqu'il sera flambant neuf pour remplacer un logiciel obsolète. Il sera utilisé quatre fois sur un cycle de vie de 10 à 12 ans.

Enfin, quel est le calendrier ? Vous avez indiqué que vous aviez une démarche pour 2029, 2030, 2034 et 2036. Votre homologue à la Chambre a exprimé des craintes que les délais soient trop courts pour que le vote électronique soit mis en place en 2029. Un maintien du vote papier est donc une hypothèse sérieuse, que lui prend en compte, mais sur laquelle vous n'avez pas répondu lors de nos travaux antérieurs. C'est une autre question. Quelles sont les conséquences d'une non-utilisation en 2029 sur le coût par scrutin, puisque vous établissez les choses sur une durée qui est précise ?

La question du vote est un enjeu fondamental qui mérite à nos yeux un large débat public. Nous n'y sommes pas. Cette interpellation vise à être la première étape d'un mouvement dans le sens inverse : la transparence, la clarté, une délibération publique sur cet enjeu et non pas l'opacité ou le black-out.

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

**Mme Sophie Fafchamps** (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, chers collègues, le Gouvernement wallon a pris une décision claire : la Wallonie rejoint ses partenaires fédéraux, flamands, bruxellois et germanophones dans le déploiement d'un système de vote électronique commun. Notre majorité soutient pleinement cet engagement de modernisation démocratique.

Soyons clairs, ce système de vote n'est pas un vote par Internet. L'électeur va dans l'isoloir, il est sur une machine qui imprime une preuve papier de son choix, laquelle est ensuite déposée dans une urne. La machine enregistre le vote, elle ne le comptabilise pas. Ce modèle est aujourd'hui largement validé à l'échelle internationale et l'abandon des systèmes sans preuve papier dans de nombreux États confirme que nous faisons le bon choix. Les bénéfices sont concrets et

attendus : moins d'erreurs, moins de personnel mobilisé, un dépouillement plus fiable et plus rapide, des procurations mieux contrôlées et, surtout, une égalité de traitement garantie pour tous les Wallons, qu'ils vivent en ville ou en milieu rural. La Wallonie était la dernière entité fédérée sans position arrêtée. Ce temps est désormais révolu. Dès 2029 et 2030, toutes les Wallonnes et tous les Wallons voteront dans les mêmes conditions.

Concernant la sécurité, le cadre est rigoureux. Il y a des tests d'intrusion et de pénétration, un agrément par un organisme indépendant, une collaboration possible avec le Centre pour la cybersécurité Belgique. Les citoyens peuvent avoir confiance. L'approbation du protocole d'accord interfédéral, le 23 avril dernier, est une étape décisive. Les élections de 2029 approchent déjà et les communes wallonnes ont besoin de visibilité sur la concrétisation de ce projet. Quel est le calendrier précis du marché public interfédéral : lancement, attribution et livraison du système ?

Quelle sera la part de la Wallonie dans la répartition des coûts ? Sur quelle base est-elle calculée ? Comment les communes et leur personnel seront-ils accompagnés et formés d'ici 2029 ? Des phases de test sont-elles planifiées pour certifier la fiabilité du système avant le scrutin ? Le CCB et le Collège fédéral d'experts seront-ils associés à ces validations ? Comment le Gouvernement compte-t-il informer les citoyens sur ce changement, en particulier dans les communes rurales ? Ce projet est une avancée réelle pour notre démocratie. Nous le soutenons et nous veillerons, étape par étape, à ce qu'il se concrétise dans les délais et avec les garanties que nos citoyens et nos pouvoirs locaux sont en droit d'attendre.

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

**M. Grégory Chintinne** (MR). – Monsieur le Ministre, notre groupe a déjà eu l'occasion d'indiquer qu'il était favorable au vote électronique, à une condition très claire : qu'il rende le vote plus simple et plus rapide pour les citoyens, tout en garantissant la sécurité, la transparence et la vérifiabilité complète du scrutin. La logique du protocole d'accord interfédéral, la note fédérale et les dernières positions du Gouvernement wallon vont d'ailleurs explicitement dans ce sens.

La Wallonie a raison de s'inscrire dans une dynamique de modernisation numérique de la démocratie. Mais elle ne peut se faire qu'avec des outils qui cochent toutes les cases d'un scrutin sécurisé et serein, dans lequel la liberté et le secret du vote sont pleinement garantis. Le MR sera particulièrement vigilant sur ces aspects, tant dans la définition des exigences techniques que dans l'accompagnement des communes.

Sur le plan financier, vous indiquez que l'introduction du vote électronique générerait des coûts supplémentaires, notamment pour le développement des logiciels et des supports informatiques, tout en affirmant l'objectif de neutralité budgétaire pour les pouvoirs locaux. Pouvez-vous confirmer ici cet objectif de neutralité budgétaire pour les communes ? Pouvez-vous nous expliquer comment vous comptez y arriver de manière opérationnelle ?

Sur le plan organisationnel et technique, un rapport sur les opérations électorales locales de 2024 a formulé toute une série de recommandations pour améliorer le déroulement des scrutins, tant pour le vote que pour le dépouillement, notamment via les logiciels MARTINE, PATSY, et cetera. Comment votre administration met-elle concrètement en œuvre ces recommandations ? Surtout, comment le futur système de vote électronique sera-t-il articulé avec les investissements récents que les pouvoirs locaux ont pu réaliser en 2024 ? Pouvez-vous nous garantir que ces investissements resteront compatibles et utiles avec un autre mode de scrutin ?

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

**M. François Desquesnes,** Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame et Messieurs les Députés, conformément à la Déclaration de politique régionale 2024-2029, le Gouvernement wallon a examiné l'opportunité de réintroduire le vote électronique en Wallonie. Le Gouvernement wallon a adopté, le 15 janvier dernier, une décision de principe en faveur de la réintroduction du vote électronique, répondant en cela à la demande de positionnement formulée par l'autorité fédérale.

Le Conseil des ministres wallon s'est également prononcé en faveur d'un déploiement sur l'ensemble du territoire régional, afin d'assurer une cohérence à l'échelle de la Wallonie et de garantir l'utilisation d'un même système pour l'ensemble des citoyens wallons. Sur le plan organisationnel, la coexistence de systèmes de vote papier et électronique serait source de complexité supplémentaire dans la gestion de la procédure électorale, tant pour les citoyens que pour les opérateurs et les administrations.

Concernant le cahier des charges du futur système, il a été publié début mai par les administrations électorales à la suite de l'accord de l'ensemble des Gouvernements participants. Des estimations budgétaires ont été réalisées par l'administration régionale. Celles-ci reposent sur les données du précédent marché-cadre relatif au vote électronique, ainsi que sur les informations communiquées par les administrations électorales ayant recours à ce mode de vote. Le coût réel du dispositif ne pourra être déterminé qu'au regard de l'offre qui sera sélectionnée et des services qui seront

effectivement sollicités auprès du prestataire. C'est le principe même des marchés publics.

Les coûts seront liés à l'acquisition du matériel par la Région pour les communes, au développement de l'application, à l'organisation d'une expérimentation ainsi qu'à différents services à prévoir auprès du futur prestataire, comme l'assistance technique. En outre, comme rappelé à plusieurs reprises, la durée d'amortissement de l'équipement est prévue pour minimum 15 ans, soit trois cycles électoraux fédéraux, régionaux et européens, et deux cycles électoraux communaux. Les coûts du vote électronique – machines à voter et applications – seront donc aussi amortis sur plusieurs élections.

Je confirme que le Gouvernement wallon s'est engagé à ne pas faire peser sur les communes les coûts liés au développement et à la mise en œuvre du vote électronique. Dès lors, les surcoûts liés à la première élection, notamment l'achat du matériel et le développement des applications, ne seront pas à charge des pouvoirs locaux. La situation évoquée de la Région de Bruxelles-Capitale diffère de celle de la Wallonie, dans la mesure où elle dispose déjà de machines de vote électronique dont l'utilisation peut être prolongée moyennant le respect de conditions strictes.

Plusieurs réflexions concernant le vote électronique restent en cours et devront être tranchées à la lumière des offres remises, notamment en ce qui concerne l'utilisation d'une urne électronique ou classique, les modalités de scan du bulletin de vote, ou encore le recours éventuel à une connexion en ligne dans les bureaux de vote afin de faciliter les opérations.

S'agissant du calendrier, les prochaines étapes portent sur l'attribution du marché qui est prévue lors du premier trimestre de 2027, et une expérimentation du système prévue en 2028. De plus, un marché spécifique relatif à la cybersécurité des applications électorales devra être lancé, idéalement en collaboration avec les autres pouvoirs organisateurs d'élections.

Concernant l'hypothèse d'un non-déploiement du vote électronique, je rappelle que l'organisation des élections fédérales, régionales et européennes de 2029 relève de la compétence de l'autorité fédérale. Il appartient donc au ministre fédéral de l'Intérieur de se prononcer sur les scénarios qui pourraient être envisagés en cas de non-recours au vote électronique pour cette échéance.

S'agissant des élections locales de 2030 – qui relèvent de la compétence régionale –, le SPW Intérieur et Action sociale travaille d'ores et déjà à l'élaboration d'un plan dit « de contingence » en vue de l'éventualité d'un maintien du vote papier. Cette démarche s'inscrit dans le cadre de son plan de gestion des risques. Les travaux portent sur l'amélioration de la procédure existante, la gestion et l'acquisition de stocks de papier,

l'évolution des logiciels électoraux actuels, ainsi que sur l'acquisition d'un logiciel de pointage des électeurs dans les bureaux de vote.

Je souhaite enfin préciser que le cahier des charges intègre des normes de sécurité particulièrement élevées. Il prévoit notamment la réalisation de différents tests destinés à évaluer la robustesse du système, tel que des tests d'intrusion de l'infrastructure technique et des tests de pénétration sur les applications. Comme pour chaque occurrence électorale, le Centre pour la cybersécurité Belgique – CCB – sera sollicité afin d'examiner les tests réalisés, formuler des recommandations sur ceux-ci et, le cas échéant, proposer des améliorations. Je rappelle que nous ne votons déjà plus sous un format totalement papier. Une bonne partie des opérations est déjà, aujourd'hui, dématérialisée et informatisée.

Le système devra également être soumis à un agrément par un organisme indépendant, sur la base des normes définies dans le cahier des charges.

Enfin, la législation prévoit l'analyse des applications électorales par un collège d'experts ; comme cela se fait déjà aujourd'hui pour chacune des applications utilisées en amont et en aval du vote – je tiens à le rappeler. À entendre certains éléments d'interpellation, on a l'impression que tout est encore manuel et sous format papier en Wallonie, ce qui n'est plus le cas depuis un certain temps. L'intégration d'opérations digitales était déjà à l'œuvre avec efficacité lors des dernières élections locales en Wallonie.

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

**M. Stéphane Hazée (Ecolo).** – Il n'y a pas de méprise, Monsieur le Ministre. Nous parlons bien de l'opération par laquelle les citoyens et les citoyennes peuvent exprimer leur vote. Bien évidemment, il y a un certain nombre de tâches plus administratives qui sont aujourd'hui opérées avec un certain nombre d'outils informatiques. Le débat, je ne l'ai pas porté sur ce point. Je l'ai porté sur ce processus à ce point existentiel en démocratie, qui est aussi une question de confiance, cette possibilité de s'exprimer dans un processus qui soit absolument fiable et transparent et qui ne souffre d'aucune zone d'ombre. C'est l'enjeu.

Je reste marri – je suis bien désolé de devoir le dire – de voir que, sur les questions clés, il n'y a pas de réponse.

Une réponse a été donnée sur la question du calendrier. Je vous en remercie. En 2029, le pouvoir fédéral est en charge et c'est à lui d'assumer les risques. Vous avez pris la liberté – c'est positif – d'assurer un plan B si jamais il y avait une défaillance en 2030, mais elle est forcément subsidiaire à celle de 2029. Je reconnais ce point.

Sur la question fondamentale de l'évaluation que le Gouvernement a réalisée, je m'attendais à ce que vous

nous expliquiez le processus, à ce que vous nous remettiez un rapport et à ce que la clarté soit faite sur la manière dont on répond aux enjeux de transparence, de contrôle citoyen, de fiabilité par rapport à cette litanie d'incidents qui a émaillé les différentes expérimentations en Belgique. On en reste à cette phrase sur la balance d'intérêts. Clairement, on a le sentiment qu'il y avait une décision présumée par le Gouvernement et que ce dernier a juste dit : « Voilà, on fait ce que l'on a décidé en 2024, après les élections, sans qu'il n'y ait rien d'autre comme délibération ». Cela donne le sentiment d'un coup de force par rapport à cette organisation, à cet enjeu démocratique, en particulier par rapport à notre Parlement : en 2015-2016, un travail a fait l'objet d'échanges avec l'ensemble des formations politiques – majorité ou opposition – avant d'avoir une position prise en vue d'un choix qui a ensuite fait l'objet d'une mise en œuvre. Ici, c'est le contraire. Le Gouvernement décide et il impose son choix.

On évoque la Flandre en disant que nous, les Wallons, sommes les derniers. Je rappelle ce que j'ai évoqué pendant mon interpellation : sur cette carte, on voit qu'en Flandre, il n'y a pas du tout une généralisation du vote électronique jusqu'en 2024. Lorsqu'on cherche à faire passer la Wallonie pour celle qui n'est pas avec les autres, c'est incorrect. Qu'il y ait une demande fédérale, par contre, cela c'est clair, parce que cela sert l'agenda fédéral. La Wallonie suit comme un petit chien la demande que l'État fédéral lui porte. Effectivement, on rejoint une vue politique, certainement, qui anime le Premier ministre et ses amis.

Mme Fafchamps évoquait l'enjeu des procurations. Je vous signale que si, à Neufchâteau, il y a quelques années, il y a eu de graves violations des droits démocratiques, ce n'est pas à cause du vote papier ou à cause des votes électroniques, c'est parce que des gens ont décidé de falsifier un certain nombre d'opérations. Ce n'est pas le vote électronique qui nous en préservera.

On évoque également le temps du dépouillement. Il faut rappeler qu'à Bruxelles, la seule des trois Régions qui est à 100 % électronique, il a fallu 600 jours pour former un Gouvernement. Quel est cet argument où, à un moment donné, il y aurait un avantage en termes de vitesse sur le coût ?

Enfin, il n'y a pas non plus de réponse sur le fait que la répartition proposée par le ministre de l'Intérieur n'est pas la même que celle que vous évoquiez. Ne parlons pas d'estimations de fourchettes, il n'y a rien. Nous sommes en période de crise budgétaire, mais on peut aller dans des dépenses supplémentaires sans que le Gouvernement ne doive donner aucune explication sur ce choix. C'est un black-out inacceptable.

Je vais relire le projet de motion que j'avais préparé, même si j'avais espéré en savoir un peu plus aujourd'hui en vous interpellant, ce ne sera malheureusement pas le cas.

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

**Mme Sophie Fafchamps** (Les Engagés). – On me glisse à l'oreille que Ecolo était au pouvoir à Bruxelles et qu'ils n'ont quand même pas décidé de revenir sur le vote électronique.

**M. Stéphane Hazée** (Ecolo). – Vous le savez, vous le vivez tous les jours : dans une majorité, il faut un consensus. Effectivement, nous ne sommes pas revenus en arrière, mais par contre...

**Mme Sophie Fafchamps** (Les Engagés). – Vous avez pris la décision de l'accepter.

**M. Stéphane Hazée** (Ecolo). – Nous n'avons pas pris la décision de l'établir puisqu'il était là.

**Mme Sophie Fafchamps** (Les Engagés). – Mais vous ne l'avez quand même pas enlevé, donc vous l'acceptiez.

**M. Stéphane Hazée** (Ecolo). – C'est un argument faible.

**Mme Sophie Fafchamps** (Les Engagés). – Merci à M. le Ministre de rappeler qu'une bonne partie des élections étaient quand même déjà très informatisées. C'est vrai que l'on ne va pas plus loin dans le but de simplifier la démarche, autant pour les citoyens que pour les agents, avec de vraies garanties. Cela n'engendrera pas de frais supplémentaires pour les communes, le matériel sera utilisable pour plusieurs séries d'élections, et il y aura aussi un marché spécifique concernant la cybersécurité qui pouvait être un vrai point d'attention avec des tests importants. On peut vraiment être rassurés sur le mode de fonctionnement et pour simplifier la démarche, c'est toujours une bonne initiative.

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

**M. Grégory Chintinne** (MR). – Je vais revenir sur les éléments au niveau des questions posées. J'ai eu ma réponse quant aux surcoûts qui ne seraient pas à charge au niveau des pouvoirs locaux.

Je reviens tout de même sur ce que j'ai pu entendre tout à l'heure. On parle du fait de la numérisation et tout ce qui s'ensuit. En 2024, pratiquement toute l'élection communale – l'introduction des listes, entre autres – a été réalisée de manière numérique. À un moment donné, il est clair qu'il faut avancer. Je n'ai pas l'impression de suivre la Flandre. On avance, on essaie de trouver des solutions. Pour nous, la ligne de conduite a été très claire : le vote électronique, oui, mais il faut garantir la

sécurité, la transparence et la vérifiabilité complètes du scrutin.

**M. le Président.** – Des motions sont déposées en conclusion de l'interpellation de M. Hazée. La première, motivée, est déposée par M. Hazée (Doc. 582 (2025-2026) N° 1) et la seconde, pure et simple, par Mme Fafchamps et M. Chintinne (Doc. 583 (2025-2026) N° 1).

L'incident est clos.

*- La séance est suspendue à 19 heures 24 minutes.*

## REPRISE DE LA SÉANCE

*- La séance est reprise à 19 heures 30 minutes.*

**M. le Président.** – La séance est reprise.

## INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES (Suite)

**Question orale**  
**de M. Bruno Lefèbvre**  
**à M. François Desquesnes, Ministre du**  
**Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et**  
**des Pouvoirs locaux,**  
**sur « l'impact de la réforme des aides à la**  
**promotion de l'emploi (APE) sur les matières**  
**relevant des compétences de M. le Ministre »**

**Question orale**  
**de M. Vincent Crampont**  
**à M. François Desquesnes, Ministre du**  
**Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et**  
**des Pouvoirs locaux,**  
**sur « l'impact de la réforme des aides à la**  
**promotion de l'emploi (APE) en matière de**  
**sécurité routière et de mobilité »**

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

- M. Lefèbvre, sur « l'impact de la réforme des aides à la promotion de l'emploi (APE) sur les matières relevant des compétences de M. le Ministre » ;
- M. Crampont, sur « l'impact de la réforme des aides à la promotion de l'emploi (APE) en matière de sécurité routière et de mobilité ».

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

**M. Bruno Lefèbvre (PS).** – Monsieur le Ministre, le Gouvernement wallon a adopté en première lecture le décret visant à abroger le décret APE au 1<sup>er</sup> janvier 2027. Chaque ministre fonctionnel est appelé à prendre une base décrétale complémentaire à la réforme portée par le ministre Jeholet, afin de traduire l’octroi des moyens APE vers les divers acteurs une fois le décret chapeau adopté. Comment préparez-vous cette réforme concernant les matières relevant de vos compétences, et plus spécifiquement en matière de pouvoirs locaux ? Préparez-vous les décrets fonctionnels attendus ? Quelles en seront les lignes directrices ? Les moyens actuellement destinés aux pouvoirs locaux, déjà en diminution, notamment via la fin de l’indexation, seront-ils préservés ? Aujourd’hui, à combien s’élèvent les enveloppes APE dédicacées dans vos matières ? Combien d’équivalents temps plein et de travailleurs cela représente-t-il ?

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

**M. Vincent Crampont (PS).** – Monsieur le Ministre, on va faire court : c’est la même question que M. Lefèbvre. Cela concerne simplement la sécurité routière et la mobilité, et donc les moyens qui vont être disposés pour ces deux matières.

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

**M. François Desquesnes,** Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – C’est bref. *Straight to the point.* Je répondrai également à la question que ne me pose pas Mme Hanus.

Messieurs les Députés, la Déclaration de politique régionale prévoit une réforme du dispositif APE. Elle est portée par mon collègue le ministre de l’Économie et de l’Emploi. Le Gouvernement wallon a ainsi adopté en première lecture le projet de réforme APE, prévoyant une meilleure lisibilité et transparence des mécanismes de financement, et surtout une réorientation des moyens vers les ministres fonctionnels compétents pour assurer davantage de cohérence dans l’action des pouvoirs publics.

Monsieur Lefèbvre, s’agissant des pouvoirs locaux, le dispositif APE a progressivement évolué d’un outil de remise à l’emploi vers un mécanisme soutenant largement le fonctionnement structurel des communes, des CPAS et l’emploi public local. C’est précisément ce constat qui conduit le Gouvernement à aborder cette réforme dans un souci de cohérence et de simplification, mais avec prudence, méthode et concertation.

Les travaux préparatoires sont en cours afin d’identifier les adaptations décrétales nécessaires dans les différentes matières concernées, dont les pouvoirs locaux. Ces travaux sont menés en concertation avec les ministres concernés, ainsi que, tout prochainement, avec

l’Union des villes et communes de Wallonie et la Fédération des CPAS, dans le cadre d’un processus législatif normal, notamment afin de tenir compte des réalités de terrain et de construire une réforme volontariste, mais aussi soutenable et opérationnelle.

Je souhaite toutefois être clair : les enveloppes, les modalités de répartition et les mécanismes de transition font encore l’objet de discussions au sein du Gouvernement. À ce stade, il serait donc prématuré d’annoncer les lignes directrices définitives des futurs dispositifs fonctionnels. Je laisserai d’ailleurs à mon collègue en charge de cette réforme le soin de présenter de façon plus précise les orientations qui seront retenues par le Gouvernement.

Vous m’interrogez également sur les moyens actuellement consacrés à ces matières dans le cadre de mes compétences. Pour les pouvoirs locaux, en reprenant les données relatives aux communes et aux CPAS sur la base du dernier cadastre publié par le FOREm, les communes et CPAS emploient conjointement 27 865 équivalents temps plein, lesquels sont partiellement financés par les mécanismes APE. Je rappelle que, historiquement, à un moment donné, ces mécanismes ont permis, grâce au fait que certains avantages étaient payés par la Région et que d’autres étaient assumés par le Fédéral, de financer une multitude de travailleurs pour bénéficier de réductions fiscales. Que ce soit clair : cela ne signifie pas que ces subventions permettent de financer les salaires de 27 865 personnes.

Concernant les compétences liées au territoire, à la mobilité et à la sécurité routière, la réponse est plus complexe. En effet, depuis la réforme portée par la ministre Morreale, il y a eu une perte de lien entre les fonctions et les politiques fonctionnelles avec les emplois subsidiés APE. Ainsi, aucune enveloppe APE n’est plus spécifiquement dédiée à des emplois directement liés à une compétence. Ils sont liés à un employeur. Il est toutefois possible d’identifier les moyens APE alloués à des organismes ou associations qui bénéficient par ailleurs de subventions en aménagement du territoire ou en mobilité, ou encore d’agréments, quand ils existent. C’est le cas, par exemple, de certaines maisons de l’urbanisme, d’ASBL du secteur environnemental, d’ASBL actives dans le transport à finalité sociale – les taxis sociaux – ou dans la mobilité de manière générale. Il faut toutefois être prudent quant au risque de double comptage qu’engendre une telle méthode. Par exemple, les moyens APE attribués aux parcs naturels peuvent être comptabilisés par la ministre Dalcq comme par moi-même, puisque les parcs naturels bénéficient d’un soutien au titre de l’aménagement du territoire dans un certain nombre de circonstances.

C’est pourquoi un cadastre exhaustif des employeurs est en cours de réalisation pour rattacher la subvention APE aux politiques fonctionnelles, et ce, en

collaboration avec les représentants du secteur que sont l'UNIPSO, l'Union des villes et communes de Wallonie et la Fédération des CPAS, pour en citer les principaux. Le travail étant en cours, il n'est pas possible, à ce stade, de donner le montant exhaustif. Cela dépendra des arbitrages qui seront portés par le Gouvernement.

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

**M. Bruno Lefèbvre (PS).** – Vous présentez cette réforme comme une opération de simplification et de modernisation, mais la réalité n'est pas vraiment celle-là. Derrière cette communication et les effets d'annonce, plusieurs dizaines de milliers de travailleurs, des milliers d'associations, des communes, des CPAS et des services essentiels sont aujourd'hui dans l'incertitude.

Vous parlez de transparence, mais le cadastre APE existe depuis 2019 et il est tout à fait accessible. Vous parlez de lisibilité, alors qu'aujourd'hui, il existe un seul dispositif, un seul cadre et un seul gestionnaire public, tandis que vous prévoyez demain jusqu'à 56 politiques différentes. Ce n'est pas une simplification, c'est une usine à gaz administrative qui pénalisera surtout les petites structures de terrain.

Votre Gouvernement prétend protéger l'emploi, mais, dans le même temps, le projet de réforme supprime les garanties de maintien du volume de l'emploi ; vous ne sécurisez donc pas l'emploi, vous le fragilisez. Derrière ces emplois, il y a des réalités concrètes : des accueillantes scolaires, des éducateurs, des assistants sociaux, des travailleurs de maison médicale, des animateurs de maison de jeunesse, des agents communaux... Ce ne sont pas des lignes comptables, ce sont des femmes et des hommes qui font tenir nos services publics locaux, notre vie associative et l'accompagnement des citoyens au quotidien. Je trouve que cette réforme est plutôt mal barrée.

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

**M. Vincent Crampont (PS).** – Je trouve aussi. Voilà un point sur lequel on est d'accord.

Monsieur le Ministre, aujourd'hui, personne n'est capable de dire précisément ce qu'il adviendra des financements demain. Les employeurs ne savent pas à quel moment ils recevront les aides, selon quelles règles, avec quelle indexation et pour combien de temps.

Cette insécurité permanente est particulièrement dangereuse pour le secteur du non-marchand, les pouvoirs locaux, mais aussi pour les services de proximité qui ont besoin de stabilité pour engager et maintenir leurs équipes. Cette réforme traduit très clairement un choix politique.

Monsieur le Ministre, oui, c'est un choix politique. Là où nous défendons les emplois stables, des services accessibles et une gestion publique lisible et contrôlable,

vous introduisez l'incertitude, la fragmentation et la mise en concurrence des secteurs.

Nous refusons que les travailleurs du non-marchand, des associations, que les communes et les citoyens payent le prix d'une réforme idéologique.

En conclusion, Monsieur le Ministre, les APE ne sont pas une vieille mécanique administrative comme on le laisse sous-entendre. Ils permettent à des milliers de services de tenir debout chaque jour, et c'est précisément pour cela qu'ils doivent être renforcés et pas démantelés.

**Question orale  
de Mme Éliane Tillieux  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « la problématique de reconnaissance  
automatique des cartes PMR en Wallonie »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Tillieux à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la problématique de reconnaissance automatique des cartes PMR en Wallonie ».

La parole est à Mme Tillieux pour poser sa question.

**Mme Éliane Tillieux (PS).** – Monsieur le Ministre, le recours croissant aux *scan-cars* dans une série de villes wallonnes, notamment à Namur, met en évidence une difficulté concrète rencontrée par de nombreuses personnes en situation de handicap. Malgré un droit reconnu au stationnement gratuit en zone bleue, certains détenteurs de la carte PMR se voient sanctionnés à tort, leur carte n'étant tout simplement pas détectée par les systèmes automatisés.

Selon les retours du terrain, ces dispositifs ne repèreraient pas correctement la carte, y compris lorsqu'elle est dûment apposée sur le pare-brise. Cette situation engendre incompréhensions, démarches administratives répétées et inutiles, ainsi qu'une perte de temps tant pour les usagers que pour les services communaux.

Cette problématique n'est pas nouvelle. Elle a déjà été abordée en conférence interministérielle Handicap afin d'identifier des solutions harmonisées pour les communes utilisant les *scan-cars*, dans une logique de cohérence et d'efficacité. À la suite de cette CIM, votre collègue, le ministre de la Santé, vous aurait contacté.

Quel est aujourd'hui l'état d'avancement des travaux visant à améliorer la prise en compte des cartes PMR

par les *scan-cars*, notamment à la suite des concertations avec les autres niveaux de pouvoir ?

Quelles solutions concrètes sont envisagées ou déjà mises en œuvre pour garantir la reconnaissance automatique des droits de stationnement, et quel regard portez-vous sur des dispositifs comme *handyPark* ? Quelles sont les communes ayant déjà adopté ce dispositif et quels en sont leurs retours ? Dans quel délai prévoyiez-vous d'assurer une mise en œuvre harmonisée de ces solutions dans les communes wallonnes si vous les soutenez ?

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

**M. François Desquesnes**, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, la Déclaration de politique régionale rappelle que dans tous les aspects de la vie, la personne en situation de handicap rencontre encore trop d'obstacles. Afin de les lever, la Région veillera à la simplification administrative des démarches et des procédures en garantissant l'accessibilité physique et/ou numérique de l'information et le conseil de chacun.

C'est bien ici l'enjeu. La numérisation du contrôle du stationnement doit effectivement simplifier les démarches des communes, mais elle ne peut pas conduire à multiplier les contestations pour des personnes qui disposent déjà d'un droit reconnu.

De plus en plus de villes et communes recourent en effet aujourd'hui à des dispositifs numériques pour le contrôle du stationnement réglementé : enregistrement de la plaque d'immatriculation par message via une application ou à l'horodateur, puis contrôle au moyen d'une tablette ou d'un véhicule automatisé.

Or, les cartes de stationnement pour les personnes en situation de handicap ne sont pas, à ce stade, systématiquement numérisées ou liées à une plaque d'immatriculation déterminée. Cela peut entraîner des situations dans lesquelles une carte, apposée sur le tableau de bord, n'est pas prise en compte lors d'un contrôle automatisé. Je rappelle toutefois que le stationnement sur la voie publique relève de la compétence des communes dans le cadre de leur autonomie locale. Celle-ci détermine les modalités du contrôle du stationnement sur leur territoire.

Un contact a effectivement été établi entre le cabinet de mon collègue le ministre Coppieters et le mien à ce propos. Ce projet, lancé le 5 mai de l'année dernière, vise à associer la carte de stationnement pour les personnes en situation de handicap à une plaque d'immatriculation, afin d'éviter des verbalisations injustifiées lorsque le contrôle est réalisé par le véhicule automatisé, et sans doute aussi les abus de certains usages non tolérés de la carte pour personnes à mobilité

réduite – non, cela n'existe pas, mais je le dis quand même.

Comme mon collègue Yves Coppieters l'a indiqué lors de la commission du 21 avril dernier, environ 40 villes et communes sont affiliées à *handyPark* et 75 000 utilisateurs uniques utilisent déjà l'application. Il y a également précisé que les communes du nord du pays en sont aujourd'hui les principales utilisatrices. À ce stade, Mons est la seule commune wallonne identifiée dans les informations disponibles. Il conviendra de recueillir les retours de la ville afin d'objectiver l'utilisation concrète du dispositif et son articulation avec le contrôle du stationnement.

Mon rôle, dans le respect de l'autonomie communale – je parle encore sous le regard des différents élus locaux –, n'est pas d'imposer un outil unique aux communes. En revanche, mes services peuvent utilement accompagner les autorités locales afin que les cahiers des charges relatifs au contrôle du stationnement intègrent correctement la prise en compte des cartes de stationnement pour les personnes à mobilité réduite dans les fonctions de contrôle. Cela vaut tant pour la reconnaissance, bien sûr, des cartes physiques apposées sous le pare-brise, que pour l'intégration des solutions numériques du style *handyPark*.

L'objectif est donc clair : garantir que les droits reconnus aux titulaires d'une carte de stationnement pour personnes à mobilité réduite soient effectivement pris en compte dans les dispositifs de contrôle, tout en respectant l'autonomie des communes dans l'organisation de leur politique de stationnement.

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

**Mme Éliane Tillieux (PS).** – Je voudrais d'abord remercier M. le Ministre pour les éléments de réponse ainsi livrés. J'aurais voulu savoir si vous avez eu des échos de communes qui utilisent le système *handyPark* alors qu'elles sont majoritairement en Flandre ou à Bruxelles. À Bruxelles, la quasi-totalité des communes ont adopté ce système.

Je comprends bien que vous souhaitiez laisser leur autonomie aux communes, mais l'incidence de cette action sera que chacune va déployer son propre système, et que dès lors, si les personnes bénéficiant d'une carte PMR stationnent dans la commune d'à côté, elles ne seront pas identifiées. Laisser une marge de manœuvre va donc provoquer plus de difficultés que de tenter d'avoir une solution unique, souple, simple et efficace pour l'ensemble des communes.

Je dis cela parce que j'ai interpellé la Commune de Namur, qui utilise un système d'enregistrement communal avec une demande d'immunisation permanente pour les porteurs d'une carte PMR. Il suffit donc d'aller s'enregistrer et, évidemment, c'est noté : vous ne serez plus identifié par la *scan-car*. Le

problème, c'est que si vous stationnez à Charleroi, à Liège ou à Nivelles, ce système ne fonctionne plus et vous êtes de nouveau soumis à cette difficulté.

J'avais une autre question sur le coût. Votre collègue m'avait expliqué que les frais de maintenance et d'hébergement pour les communes de moins de 25 000 habitants étaient de 1 500 euros pour handyPark, et 7 200 pour celles de plus de 100 000 habitants. À Namur, on m'explique que c'est plus de 12 000 euros. J'espère que vous pourrez me donner des informations. Je peux éventuellement vous poser par écrit ces différentes questions pour aller plus loin dans l'examen de ce projet.

**Question orale  
de Mme Sophie Fafchamps  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « la visibilité et la représentation des  
femmes lors du salon Municipalia »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Fafchamps à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la visibilité et la représentation des femmes lors du salon Municipalia ».

La parole est à Mme Fafchamps pour poser sa question.

**Mme Sophie Fafchamps** (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, à l'occasion du 21<sup>e</sup> salon Municipalia, plusieurs participantes ont relevé une situation interpellante lors du processus d'inscription à l'événement. En effet, le formulaire d'inscription proposait, via un menu déroulant, les titres et fonctions uniquement au masculin – donc « échevin », par exemple –, sans aucune possibilité de sélectionner une forme féminisée.

Cette absence de prise en compte de la féminisation des fonctions a donc conduit les élues locales à porter un badge mentionnant leur titre au masculin, et ne reflétant donc pas leur fonction réelle d'échevine, de conseillère ou de présidente de CPAS. Si ce type de détail va sembler très anecdotique pour certains, il revêt en fait une importance symbolique forte. La reconnaissance pleine et entière de la place des femmes en politique passe également par une attention rigoureuse portée au langage et à la représentation de leurs fonctions. À l'heure où les pouvoirs publics encouragent une plus grande participation des femmes à la vie politique, ces éléments contribuent à créer – ou non, ici, en l'occurrence – un environnement inclusif et respectueux.

Dans ce contexte, vos services avaient-ils connaissance de cette situation lors de l'organisation du salon Municipalia ? Comment expliquez-vous l'absence de féminisation des fonctions dans les outils d'inscription à un événement d'une telle envergure ? Des consignes spécifiques existent-elles ou pourraient-elles être mises en place afin de garantir, à l'avenir, une représentation inclusive et conforme des fonctions exercées par les élues locales ? Plus largement, quelles mesures le Gouvernement entend-il promouvoir pour renforcer la visibilité et la reconnaissance des femmes dans des fonctions politiques locales ?

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

**M. François Desquesnes**, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, la situation que vous évoquez pose en effet question. La représentation des femmes dans les fonctions politiques locales passe aussi par une attention portée au langage utilisé et à la manière dont les fonctions sont désignées.

Je rappelle toutefois que ni mon cabinet ni le SPW ne sont les organisateurs du salon Municipalia. Le salon est organisé par le WEX, avec lequel le SPW a conclu une convention établissant une forme de partenariat autour de l'événement. Toutefois, les réunions de coordination et d'évaluation qui auront lieu avec les organisateurs seront l'occasion de faire remonter cette difficulté et de rappeler les exigences en matière de visibilité des femmes dans les fonctions publiques locales – qu'elles soient électives ou non, d'ailleurs.

Plus largement, le Gouvernement poursuit plusieurs initiatives visant à renforcer la place et la reconnaissance des femmes dans la vie politique locale, notamment à travers la mise en place du réseau des élues locales développé avec l'Union des villes et communes de Wallonie ainsi que mon collègue, Yves Coppieters, afin de favoriser les échanges d'expériences, la mise en réseau et la valorisation des parcours des femmes engagées dans les mandats locaux.

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

**Mme Sophie Fafchamps** (Les Engagés). – Merci, Monsieur le Ministre. Je sais que cette organisation ne relève ni de votre cabinet ni de l'administration, et je sais que c'est une maladresse. Je n'y vois pas de malice particulière – mais tout de même. Je sais que vous êtes sensible à cette matière. D'ailleurs, je remercie et je félicite la mise en place du réseau des élues locales.

Pour l'anecdote, ce fameux réseau, via l'Union des villes et communes de Wallonie, a lancé un colloque, justement, sur la place des femmes en politique. Pour s'inscrire à ce colloque, le même problème était rencontré : toutes les fonctions étaient au masculin. J'imagine que c'est le même logiciel d'inscription que celui de l'événement organisé par Municipalia. Deux

fois coup sur coup, ce sont des maladroites un peu récurrentes. Il faut faire attention à cela et je sais que vous y serez sensible. En tout cas, vous m'aurez sur le dos si ce n'est pas le cas.

**Question orale**  
**de M. Olivier Maroy**  
**à M. François Desquesnes, Ministre du**  
**Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et**  
**des Pouvoirs locaux,**  
**sur « les dépenses de sponsoring des**  
**gestionnaires de réseau de distribution »**

**Question orale**  
**de M. Stéphane Hazée**  
**à M. François Desquesnes, Ministre du**  
**Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et**  
**des Pouvoirs locaux,**  
**sur « la politique de sponsoring des**  
**intercommunales »**

**Question orale**  
**de M. Olivier de Wasseige**  
**à M. François Desquesnes, Ministre du**  
**Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et**  
**des Pouvoirs locaux,**  
**sur « la gouvernance et le contrôle des dépenses**  
**au sein de Resa »**

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

- M. Maroy, sur « les dépenses de sponsoring des gestionnaires de réseau de distribution » ;
- M. Hazée, sur « la politique de sponsoring des intercommunales » ;
- M. de Wasseige, sur « la gouvernance et le contrôle des dépenses au sein de Resa ».

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

**M. Olivier Maroy (MR).** – Monsieur le Ministre, certaines pratiques ont décidément la vie dure. Sudinfo révélait récemment que l'intercommunale Resa dépensait chaque année plusieurs milliers d'euros pour sponsoriser certains bals de bourgmestres en province de Liège. Des petits arrangements entre amis, noués en toute discrétion, sans que le conseil d'administration ou le bureau exécutif ne soient apparemment consultés.

Selon Sudinfo, c'est le directeur général qui décidait ou non de soutenir tel ou tel bourgmestre. Ces révélations ont suscité – c'est compréhensible – de nombreuses réactions politiques. Le président provincial du MR liégeois, Mathieu Bihet, a ainsi qualifié ce sponsoring de « pratique d'un autre temps ». Comme

son homologue des Engagés, Thierry Ancion, il exige qu'il soit mis fin illico à ce genre de pratiques.

De votre côté, Monsieur le Ministre, vous avez demandé à votre administration un rapport détaillé – ce que je salue – sur ce type de dépenses chez Resa, mais aussi dans toutes les autres intercommunales de Wallonie. Je salue cette volonté claire de renforcer la bonne gouvernance et la transparence au sein de ces organismes.

Dans un contexte où les citoyens attendent une gestion exemplaire, ces dépenses soulèvent légitimement bien des questions.

J'ajouterai que dans le secteur de l'énergie et de l'électricité, au moment où les gens voient leurs factures d'énergie et d'électricité augmenter, cela ne va pas, cela fait tache. Je ne comprends même pas que cela ne percuté pas l'esprit des personnes concernées.

Des contacts ont-ils déjà eu lieu avec la direction ou les représentants de Resa à ce sujet ou avec d'autres intercommunales ? Avez-vous à ce stade plus de détails sur le modus operandi de ce que j'ai appelé des « petits arrangements entre amis – je ne vois pas comment les appeler autrement ?

S'agit-il de pratiques isolées ou sont-elles relativement fréquentes et répandues ? Je sais que vous avez demandé une enquête. Vous allez sans doute me dire que vous ne pouvez pas inventer les résultats, mais j'imagine que vous avez déjà eu des échos à gauche et à droite.

Partagez-vous la volonté exprimée par plusieurs responsables politiques, notamment le président provincial, de désengager en province de Liège, de mettre fin le plus rapidement possible à ce type de soutien ? Si oui, comment faire ?

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

**M. Stéphane Hazée (Ecolo).** – Monsieur le Ministre, dans de nombreuses communes et villes wallonnes, des mandataires ou groupes politiques, parfois par l'intermédiaire d'associations proches, organisent des manifestations festives – bals ou autres – auxquels sont conviés des militants et sympathisants, mais parfois aussi les citoyens de l'entité. Dès lors que les élus s'appliquent strictement à ne pas mobiliser les ressources publiques dans le cadre de tels événements, cette tradition ou cette pratique n'appelle pas de débat particulier.

Le 4 mai, Sudinfo mettait par contre en relief une pratique plus interpellante et problématique en lien avec des événements de ce type en région liégeoise. En effet, certains d'entre eux bénéficieraient d'un sponsoring de l'intercommunale Resa. Sudinfo a relevé qu'au cours des quatre derniers exercices, plus de 10 000 euros

auraient été affectés au « Bal du bourgmestre » ou autre « Bal de la bourgmestre et des échevins » organisés dans plusieurs villes. Le Bal du bourgmestre de Hannut aurait notamment été soutenu alors que ledit bourgmestre exerce la présidence du conseil d'administration de Resa, le bal de la bourgmestre et des échevins de Seraing cité au sein de laquelle le vice-président du même CA exerce une fonction scabinale. Ce qui ajoute des questions en matière des ressources publiques et en termes de conflits d'intérêt ou de clientélisme d'un directeur général à l'égard de ceux qui sont les premiers à devoir le contrôler.

Il semble en outre que chez Resa, l'octroi de ces sponsorings relève du pouvoir décisionnel du seul directeur général. En l'espèce, M. Maroy évoquait que le conseil d'administration et le bureau exécutif aient été laissés sur la touche. En l'espèce, certains membres du bureau étaient indubitablement informés, puisqu'ils étaient eux-mêmes bénéficiaires de ces sponsorings.

Vous avez annoncé avoir sollicité un rapport auprès de votre administration. Les intercommunales devront pour ce faire vous transmettre un cadastre des sponsorings octroyés d'ici la fin de ce mois. Il y a aussi un travail plus spécifique portant sur Resa. Ce sont des initiatives que je souhaite également saluer.

Quelle est votre analyse de la situation ? Dans quel délai le rapport sollicité auprès de votre administration sera-t-il finalisé ? Pouvez-vous vous engager à le transmettre à ce Parlement ? Une instruction plus spécifique sera-t-elle menée concernant les pratiques de Resa ? Pouvez-vous la décrire ?

Personne n'a évidemment oublié – spécialement dans cette Commission – que son directeur général a aussi été un acteur clé du groupe Publifin-Nethys. Il a œuvré un grand nombre des mécanismes que la Commission d'enquête a conduits à mettre à plat, et il est passé entre les gouttes en s'exfiltrant, au dernier moment, vers Resa. Tout cela est évidemment de connaissance publique.

Comment comprendre par ailleurs que l'octroi de tels sponsorings puisse relever du pouvoir discrétionnaire du seul management et qu'il semble ne répondre à aucune balise ? Cela pose une nouvelle fois un enjeu dont nous avons déjà discuté : l'enjeu des délégations, leur durée, leur périmètre, leur contrôle.

Avez-vous prévu de faire évoluer les règles à cet égard ?

**M. le Président.** – La parole est à M. de Wasseige pour poser sa question.

**M. Olivier de Wasseige (Les Engagés).** – Monsieur le Ministre, une récente polémique relayée dans la presse concernant l'intercommunale liégeoise Resa fait état de pratiques questionnant la gestion de certaines dépenses, notamment liées à des activités de sponsoring

ou à des frais jugés non essentiels, dans un contexte où les exigences de rigueur et d'exemplarité en matière d'utilisation de l'argent public sont particulièrement élevées.

Ces éléments ravivent, dans l'opinion publique, un sentiment de défiance vis-à-vis de la gestion des intercommunales, malgré les réformes successives adoptées ces dernières années pour renforcer la transparence, la gouvernance et le contrôle au sein de ces structures. Je prends acte avec satisfaction que vous avez décidé d'exercer pleinement vos prérogatives de tutelle dès que ces informations ont été portées à votre connaissance.

Vous avez en effet demandé à votre administration d'établir un rapport détaillé sur les faits révélés par la presse et vous avez sollicité une note complémentaire afin de vérifier l'ensemble des dépenses de sponsoring ainsi que toute autre dépense de soutien réalisée au bénéfice d'organisations tierces à Resa. Vous avez étendu cette démarche à l'ensemble des intercommunales wallonnes, en leur demandant de transmettre avant le 31 mai la liste complète de leurs dépenses de sponsoring ou de soutien à des tiers.

Quels sont les premiers enseignements du rapport d'investigation demandé à votre administration concernant Resa ? Quel bilan tirez-vous des premières remontées des intercommunales wallonnes à la suite de votre demande de transparence sur les dépenses de sponsoring ? Au-delà de cette démarche ponctuelle, estimez-vous que le cadre actuel de gouvernance des intercommunales est suffisant pour prévenir durablement ce type de dérives ? Envisagez-vous de le renforcer, notamment en matière de dépenses de représentation, de sponsoring ou d'événementiel ?

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

**M. François Desquesnes,** Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Messieurs les Députés, la Déclaration de politique régionale indique clairement que « Le Gouvernement s'engage à instaurer une gouvernance exemplaire, fondée sur la transparence, l'efficacité et la responsabilité. Pour renforcer la confiance des citoyens, il est crucial d'incarner les principes d'intégrité et d'efficacité. » Je rappellerai quelques principes qui semblent avoir échappé à certains.

Hormis le cadre légal sur le financement des partis, l'argent public ne peut pas être utilisé à des fins partisans. Les temps budgétaires difficiles que nous traversons nécessitent l'usage le plus rigoureux des deniers publics. Les intercommunales sont créées pour assurer des missions précises d'intérêt commun à plusieurs communes ou villes, pas pour servir de caisse à des activités qui ne répondent pas à une telle destination.

Dans l'exercice de ma tutelle, je suis particulièrement attaché au respect des principes d'impartialité, de conformité à l'intérêt général et de légalité. C'est précisément dans cet esprit que, dès la prise de connaissance des faits évoqués par l'article de Sudinfo, j'ai demandé à mon administration d'ouvrir une instruction administrative afin d'analyser l'ensemble des éléments du dossier de manière sereine et objective, mais aussi de façon exhaustive.

J'ai donc sollicité de l'administration régionale différents éléments : tout d'abord, l'instruction détaillée des faits rapportés, en ce compris la compatibilité d'une politique de sponsoring avec le décret Électricité, le Code de la démocratie locale et de la décentralisation, le Code des sociétés et des associations et les statuts de l'intercommunale et ses règles internes. Ensuite, la communication de l'ensemble de la politique de sponsoring direct ou indirect de Resa. Enfin, l'avis de la CWaPE quant aux pratiques de sponsoring des structures relevant de son champ de compétences.

J'ai également étendu cette instruction à l'ensemble des intercommunales wallonnes afin de connaître leurs politiques en la matière et de savoir quels sont les bénéficiaires de ces éventuels financements de sponsoring ou de dépenses assimilées. Dès le 7 mai, l'administration a envoyé un courrier de demande d'information à l'ensemble des intercommunales, leur enjoignant de renseigner l'ensemble de leurs activités de sponsoring et de soutien pour la fin de ce mois.

Je n'ai pas eu de contact direct avec Resa pour l'heure. Je laisse le SPW mener les investigations dans le respect des procédures et des règles de droit. Les éléments de cette affaire seront examinés avec tout le sérieux, l'objectivité et le temps que requiert ce travail. Madame Bluge, vous me demandez dès à présent une communication au Parlement ; je vous invite à me réinterroger en temps utile. Si nécessaire, je n'exclus aucune initiative législative, de tutelle ou autre afin de garantir une utilisation des deniers publics pleinement conforme à l'intérêt général et aux principes de bonne gouvernance. Je pense que nous en reparlerons.

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

**M. Olivier Maroy (MR).** – Je suis pleinement satisfait de la réponse du ministre, qui a fait le nécessaire, suivant le bon sens, dès qu'il a eu connaissance de la situation. Il a récolté un récit détaillé des faits, il s'est enquis de l'ensemble de la politique de sponsoring de l'intercommunale concernée, mais aussi des autres intercommunales pour voir si de telles pratiques existent ailleurs.

D'après la réponse de la ministre Neven à M. de Wasseige, la CWaPE a indiqué que ces dépenses de sponsoring n'étaient pas incluses dans le calcul du tarif applicable. Heureusement ! Néanmoins, nous sommes tous d'accord ici pour dire que ce sont des

pratiques d'un autre âge et que cela ne va pas, d'autant qu'en l'occurrence, comme l'a rappelé M. Hazée, il semble que c'était le directeur général qui décidait directement de prendre une décision favorable ou défavorable à tel ou tel organisme. Cela ne peut clairement pas fonctionner ainsi ; pas besoin d'avoir fait une thèse de doctorat pour comprendre que cela ne peut pas continuer.

Je vous fais donc confiance, Monsieur le Ministre, pour prendre toutes les dispositions nécessaires.

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

**M. Stéphane Hazée (Ecolo).** – Je remercie également le ministre pour les précisions par rapport au double suivi qu'il a engagé : d'une part, un état d'information sur l'ensemble des intercommunales et, d'autre part, un suivi rapproché à l'égard de Resa.

Il y en a qui ne comprennent pas et d'autres qui ne comprennent jamais ; ainsi, la répétition d'une forme d'abus de biens publics dans le chef de certains acteurs est quelque chose qui laisse pantois. J'imagine que l'instruction, qui sera menée avec le temps nécessaire, permettra non seulement de voir l'état de l'information et si la législation doit être renforcée, mais aussi, sans doute, d'envisager des suivis disciplinaires ou autres quand vous disposerez de l'état d'information.

J'attire votre attention sur l'enjeu spécifique des délégations, qui constitue une espèce de question à l'intérieur des questions qui sont posées. L'information que la CWaPE a donnée aux collègues de M. Maroy laisse également perplexe, parce que ces explications laissent penser qu'il y a une caisse payée par le réseau et une autre qui est en même temps une caisse publique. Il y a là, ma foi, une forme de jésuitisme qui n'est pas un élément convaincant.

Sans doute, alors, faudrait-il anticiper d'autres enjeux où il y aurait une forme de promotion d'intérêts partisans ou de personnalités politiques. Ceux-ci mériteraient également des réflexions plus larges, mais une chose à la fois.

**M. le Président.** – La parole est à M. de Wasseige.

**M. Olivier de Wasseige (Les Engagés).** – Monsieur le Ministre, vous avez bien détaillé tous les principes auxquels une intercommunale ne peut normalement déroger. Je ne vais pas m'étendre là-dessus. Je pense que vous avez rapidement pris le dossier à bras-le-corps. Je souligne aussi le fait d'avoir directement généralisé votre action à toutes les intercommunales, parce qu'il y a peut-être d'autres éléments que la presse n'a pas encore relevés et qui pourraient apparaître.

Je note bien l'échéance de fin mai pour avoir les informations venant de toutes les intercommunales à la suite de votre courrier du 7 mai. On sera évidemment

impatiens d'avoir des nouvelles après l'analyse des réponses que vous allez recevoir.

Pour terminer, je note également que vous n'excluez pas une initiative législative qui permettrait de revoir la bonne gouvernance à ce niveau. Effectivement, à un moment donné, il faut peut-être sortir le canon, non pas pour tuer une mouche, mais pour remettre les choses à leur place.

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

**Question orale  
de M. Maxime Daye  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « l'accueil des Gens du voyage en Wallonie »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Daye à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'accueil des Gens du voyage en Wallonie ».

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

**M. Maxime Daye (MR).** – Monsieur le Ministre, les gens du voyage font à nouveau parler d'eux après avoir pris d'assaut un terrain de football à Mellet, dans la commune des Bons Villers. Comme à plusieurs autres reprises, leur arrivée ne s'est vraiment pas passée dans les règles de l'art, puisqu'ils ont scié une barrière pour accéder au site, le tout au nez et à la barbe des autorités communales et de la police. Encore aujourd'hui, à Manage, en face du commissariat de police, des gens du voyage se sont installés de la même manière.

Ces agissements avaient de quoi énerver le bourgmestre local, que vous connaissez très bien. Dans ses propos relayés par la presse, il se dit toutefois prêt à les accueillir moyennant de meilleurs contacts en amont de leur venue, et une meilleure répartition de l'accueil entre les communes.

Ces propos vont dans le sens de mes nombreuses questions parlementaires au ministre Coppieters et à vous-même : pour régler le problème de l'accueil des Gens du voyage, une vision supracommunale et régionale est nécessaire afin de mener un accueil cohérent sur l'ensemble du territoire wallon.

Pour agir au mieux sans compromettre l'autonomie communale qui nous est à tous les deux très chère, vous m'indiquiez vouloir consulter l'avis de l'Union des villes et communes de Wallonie pour dégager des pistes de solution pour l'accueil des Gens du voyage. En février dernier, vous ne bénéficiiez pas encore de cet

avis important. Nous sommes au mois de mai. Disposez-vous désormais de cet avis de l'Union des villes et communes de Wallonie ?

Dans le même temps, avez-vous pu prendre contact avec votre collègue, le ministre Coppieters, afin de penser des mesures pour favoriser la création d'aires d'accueil pour les Gens du voyage en Wallonie et pour mieux organiser leurs venues ? Dans votre précédente réponse sur le sujet, vous m'indiquiez qu'un permis pouvait rapidement être obtenu pour la création d'une aire d'accueil. Il reste désormais à susciter l'intérêt des villes et communes.

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

**M. François Desquesnes,** Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, l'accueil des Gens du voyage constitue une réalité récurrente en Wallonie, qui doit être appréhendée dans un équilibre entre le respect de l'autonomie communale, le maintien de l'ordre public et le respect des droits fondamentaux des personnes qui ont choisi ce mode de vie. Si des solutions simples et évidentes existaient, sans doute auraient-elles été réalisées depuis un certain temps. C'est la raison pour laquelle j'ai souhaité engager un travail de concertation avec l'Union des villes et communes de Wallonie afin d'identifier des pistes d'amélioration et des solutions concrètes pour l'avenir.

À la suite de cette demande, l'Union des villes et communes de Wallonie travaille actuellement à la mise en place d'un groupe de travail spécifiquement consacré aux problématiques liées à l'accueil des Gens du voyage. Celui-ci réunira des acteurs de terrain, des mandataires locaux, des administrations communales et des services de police afin de partager les bonnes pratiques, d'identifier les difficultés rencontrées et de formuler des recommandations opérationnelles.

L'appel à candidatures pour participer à ce groupe s'est clôturé le 27 mars dernier. Les travaux sont désormais en cours. Cette démarche vise à renforcer la concertation et la coordination entre les différents acteurs, indispensables pour mieux répondre aux réalités locales. S'agissant des infrastructures, le cadre actuel permet déjà la création d'aires d'accueil au travers de procédures relativement souples. L'objectif poursuivi est clair : mieux organiser et mieux répartir l'accueil sur le territoire, réduire les tensions au niveau local et offrir un cadre plus prévisible et plus serein pour l'ensemble des parties concernées.

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

**M. Maxime Daye (MR).** – Merci, Monsieur le Ministre, pour ces éléments qui sont les mêmes que ceux que j'ai pu obtenir avec ma collègue, Valérie Bluge, il y a quelques minutes auprès du ministre Coppieters sur le groupe de travail de l'Union des villes

et communes de Wallonie qui est en place depuis quelques semaines.

Au sujet des zones d'aménagement du territoire – parce que, à la base, j'avais posé cette question relativement à votre compétence d'Aménagement du territoire –, les Gens du voyage ne demandent pas à disposer d'aires hypersophistiquées. Ils demandent simplement à disposer de terrains qui seraient dédiés. Il y a un travail à mener pour le ciblage de terrains relevant de la supracommunalité pour les accueillir et pour enlever pas mal d'épines du pied des bourgmestres qui se trouvent parfois bien désarmés par rapport à cette problématique.

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

**Question orale**  
**de M. Olivier de Wasseige**  
**à M. François Desquesnes, Ministre du**  
**Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et**  
**des Pouvoirs locaux,**  
**sur « le portefeuille européen d'identité**  
**numérique pour les entreprises et la mise en**  
**conformité des pouvoirs locaux »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de M. de Wasseige à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le portefeuille européen d'identité numérique pour les entreprises et la mise en conformité des pouvoirs locaux ».

La parole est à M. de Wasseige pour poser sa question.

**M. Olivier de Wasseige (Les Engagés).** – Monsieur le Ministre, la proposition de règlement européen sur les portefeuilles d'identité numérique pour les entreprises, récemment examinée par le Comité des Régions dans lequel j'ai l'honneur de siéger, impose aux organismes du secteur public d'accepter les fonctionnalités de base du dispositif. Les administrations publiques disposeront de 24 mois à compter de l'entrée en vigueur du règlement pour se mettre en conformité.

Le Comité des Régions a expressément alerté sur la situation des collectivités locales et régionales, qui devront numériser des procédures essentielles – marchés publics, permis, licences, et cetera – sans pouvoir être laissées seules face aux risques juridiques et techniques. Il réclame des périodes transitoires suffisantes, un soutien financier et opérationnel, ainsi qu'un strict respect du principe de subsidiarité.

Dès lors, Monsieur le Ministre, comment la Wallonie entend-elle accompagner techniquement et financièrement ces communes et CPAS dans cette mise

en conformité obligatoire ? Une coordination wallonne est-elle prévue pour éviter que les entités locales aux ressources les plus limitées ne soient pénalisées ? Enfin, la Wallonie envisage-t-elle de participer ou participe-t-elle à des projets pilotes européens pour préparer cette transition ? Je vous remercie.

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

**M. François Desquesnes,** Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, je vous remercie pour votre question. La DPR prévoit que le Gouvernement s'engage à avancer étape par étape et à veiller à accompagner les différents acteurs dans la transition numérique, en tenant compte des charges pour les pouvoirs locaux et de la fracture numérique. L'accompagnement numérique des pouvoirs locaux est donc un axe de travail prioritaire de la DPR et de la stratégie de Digital Wallonia 2025-2029.

Le règlement UE 2024/1183 – dénommé eIDAS 2 – impose aux organismes publics d'accepter des fonctionnalités numériques essentielles et déjà bien connues : identification, authentification, signature électronique. Les États membres doivent développer un portefeuille d'identité numérique d'ici le 24 décembre de cette année 2026.

Quant aux pouvoirs locaux, ils n'auront donc pas à émettre leur propre portefeuille. C'est l'État fédéral qui s'en charge. Mais les pouvoirs locaux devront adapter bien sûr leur système pour qu'il soit compatible avec le portefeuille numérique et devront, eux, se mettre en conformité pour le 24 décembre 2027 – après-demain.

Plusieurs leviers sont d'ores et déjà d'ores et déjà activés, notamment la refonte du guichet des pouvoirs locaux, qui offrira un accès unifié aux ressources et dispositifs, que ce soit pour les communes ou pour les CPAS. Donc l'enjeu est bien appréhendé par l'administration régionale.

**M. le Président.** – La parole est à M. de Wasseige.

**M. Olivier de Wasseige (Les Engagés).** – Merci, Monsieur le Ministre, pour votre réponse. S'il est bien évident que c'est le Fédéral qui est en première ligne pour une bonne partie de la mise en compatibilité et qui va permettre plus facilement la création d'entreprises dans d'autres pays en termes de démarches et procédures – par exemple, une société wallonne qui veut s'installer en France, et cetera –, il est bien évident qu'il y a tout un intérêt pour les pouvoirs locaux à être aussi facilement connectés à ces bases de données et à ce portefeuille.

Je pense notamment au cadre des marchés publics, qui seront évidemment facilités puisque toute une série de vérifications pourront se faire directement en allant voir les bilans, les licences, les certificats, et cetera, et

en évitant que les entreprises doivent rentrer à chaque réponse à un marché public, une série de documents fastidieux, alors qu'ils n'ont pas toujours, par exemple, la dernière version du certificat prouvant qu'ils ont bien payé leurs cotisations ONSS.

Ce que l'Europe voit aujourd'hui, c'est une réduction drastique des coûts administratifs pour les entreprises – qui se chiffrent en moyenne, si 75 % des entreprises adoptent ce système non obligatoire, à 2,5 % de leur chiffre d'affaires –, mais aussi pour l'administration en termes de gestion.

C'est donc un *win-win* et je suis rassuré de voir que lorsque vous mettez en place ce qui correspond à ce qui était écrit dans la DPR, vous tenez compte de la possibilité de se connecter à ce futur portefeuille. Merci.

**Question orale**  
**de M. Bruno Lefèbvre**  
**à M. François Desquesnes, Ministre du**  
**Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et**  
**des Pouvoirs locaux,**  
**sur « la situation des CPAS wallons à la suite de**  
**la réforme des allocations de chômage »**

**Question orale**  
**de Mme Veronica Cremasco**  
**à M. François Desquesnes, Ministre du**  
**Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et**  
**des Pouvoirs locaux,**  
**sur « l'appel des CPAS face à l'afflux de**  
**demandes à la suite de la réforme des**  
**allocations de chômage »**

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

- M. Lefèbvre, sur « la situation des CPAS wallons à la suite de la réforme des allocations de chômage » ;
- Mme Cremasco, sur « l'appel des CPAS face à l'afflux de demandes à la suite de la réforme des allocations de chômage ».

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

**M. Bruno Lefèbvre (PS).** – Monsieur le Ministre, les fédérations des CPAS du pays ont lancé un appel commun à la ministre fédérale de l'Intégration sociale afin d'obtenir des mesures temporaires de soutien face aux effets de la réforme du chômage.

Selon leur communiqué, les vagues d'exclusion du chômage provoquent une pression très importante sur les CPAS, avec une hausse des demandes des revenus

d'intégration sociale, une surcharge administrative et des besoins accrus en personnel.

Les fédérations demandent notamment un allègement administratif, davantage de flexibilité pour les visites à domicile et les PIIS, ainsi qu'une prise en charge fédérale complète des RIS et des frais de personnel liés aux personnes exclues du chômage ou des allocations d'insertion.

Elles alertent sur le fait que, sans mesures urgentes, les CPAS pourraient ne plus être en mesure de garantir l'octroi des aides attendues de ce service public. Cette inquiétude est particulièrement forte pour les CPAS wallons, dont les finances sont déjà sous tension.

Quelle analyse faites-vous de cet appel commun des trois fédérations de CPAS ? Avez-vous objectivé, avec l'Union des villes et communes de Wallonie et sa Fédération des CPAS, l'impact attendu de la réforme du chômage sur les CPAS wallons en termes de demandes de RIS, d'aides sociales, d'accompagnement à la réinsertion socioprofessionnelle, de personnel et de charges administratives ? Le Gouvernement wallon a-t-il sollicité du Gouvernement fédéral un monitoring précis et transparent des charges transférées vers les CPAS et les pouvoirs locaux ? Enfin, quelles initiatives comptez-vous prendre pour soutenir les CPAS wallons face à cette pression nouvelle, afin qu'ils puissent continuer à assurer leur rôle essentiel de filet de sécurité sociale ?

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

**Mme Veronica Cremasco (Ecolo).** – Monsieur le Ministre, je fais référence à la même lettre commune que mon collègue, dans laquelle les fédérations de CPAS font le constat suivant : la limitation dans le temps des allocations de chômage entraîne, dans de nombreuses villes et communes, une forte augmentation du nombre de personnes qui frappent à la porte des CPAS. Cela n'aura échappé à personne. Néanmoins, il est bien de venir le relayer et de poser des questions précises à ce sujet. Parallèlement, les CPAS doivent intégrer de nouvelles règles et assumer des missions supplémentaires. La pression est donc considérable. Les CPAS veulent continuer à jouer leur rôle de filet de sécurité ; c'est précisément pour cette raison qu'ils ont besoin de répit.

La lettre en question demande à la ministre fédérale que la charge administrative soit allégée et que des mesures d'urgence soient prises. Cinq demandes précises lui ont été adressées, incluant notamment le gel de toute réforme touchant les CPAS pour les six prochains mois, de manière à absorber le report de charge, ainsi que la prolongation du délai pour réaliser les projets individualisés d'intégration sociale – les PIIS – de trois à neuf mois.

Je vais réintégrer une question à cet égard, Monsieur le Ministre, et vous invite donc à être attentif. Vous avez notamment annoncé 10 millions d'euros pour aider les CPAS dans le cadre de la mise en œuvre de ces PIIS. Ont-ils obtenu ce montant ? Connaît-on les objectifs de ce soutien ? Comment sont répartis ces 10 millions ? Quelles dépenses peuvent être imputées pour les CPAS ? Fin avril, ils n'avaient toujours pas reçu de nouvelles au sujet de ce soutien. Avez-vous pu le mettre en œuvre ? Peut-être que cette lettre a accéléré vos décisions et votre action.

Par ailleurs, les CPAS demandent un élargissement des compensations du revenu d'intégration à 100 % et l'augmentation des frais de personnel pour certains groupes de population. Les CPAS concluent leur lettre par cet appel pressant : « Sans cela, les CPAS ne peuvent plus garantir qu'ils seront en capacité de maintenir l'octroi des aides que la collectivité est en droit d'attendre de ce service public dans les conditions prévues par la loi. Il y a urgence absolue pour tous les CPAS du pays. »

Comment appuierez-vous la demande des fédérations de CPAS wallons ? Avez-vous rencontré leurs représentants à propos des cinq demandes de la lettre commune ? Quel soutien pouvez-vous apporter aux CPAS wallons par rapport à ces demandes, dont certaines sont urgentes, comme cela a été souligné ? En effet, via vos compétences wallonnes, vous pouvez contribuer à soutenir les CPAS dans l'exercice de leurs fonctions face aux conséquences des réformes. J'en ai donné un exemple avec les projets individualisés d'intégration sociale. Enfin, avez-vous convoqué un Comité de concertation ou entamé un dialogue direct avec votre collègue du Gouvernement fédéral ?

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

**M. François Desquesnes**, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame et Monsieur les Députés, j'ai bien pris connaissance de la lettre commune des fédérations de CPAS du pays, dans laquelle celles-ci demandent davantage de temps pour absorber les effets de la réforme du chômage, un soutien financier supplémentaire pour la prise en charge des frais de personnel, ainsi que la mise en place d'un monitoring permettant de disposer de chiffres fiables, transparents et actualisés sur les charges transférées aux CPAS et aux pouvoirs locaux. C'est évidemment une attitude et une position que je soutiens. Je ne peux d'ailleurs que vous inviter à relayer vos interrogations par l'intermédiaire de vos représentants auprès de la ministre fédérale destinataire du courrier, Mme Van Bossuyt, afin d'obtenir les réponses les plus concrètes à vos questions techniques.

Par ailleurs, je tiens à rappeler que mon cabinet entretient des contacts réguliers avec celui de la ministre

Van Bossuyt, notamment dans le cadre de la conférence interministérielle Action sociale, qui constitue un lieu de discussion interfédéral au sujet de cette réforme. On a l'occasion d'y poser des questions, mais ce n'est pas vraiment un lieu de décision. Vous savez comment fonctionnent les conférences interministérielles en Belgique.

Les informations recueillies dans ce cadre sont ensuite communiquées à la fédération wallonne des CPAS et aux administrations wallonnes concernées. Un suivi chiffré est donc bien réalisé. Les données actualisées sont par ailleurs librement disponibles en ligne via le SPP Intégration sociale et permettent d'obtenir des chiffres quant à l'évolution des demandes adressées aux CPAS, même si j'estime que la vision à ce sujet n'est pas suffisamment nette.

Il reste effectivement plusieurs inconnues dans le cadre de cette réforme. Il me revient d'être attentif à l'évolution du marché du travail, ainsi qu'aux effets potentiels sur l'impôt des personnes physiques, qui constituent généralement l'une des recettes les plus importantes pour les collectivités locales.

À l'inverse, une amélioration de l'emploi pourrait également avoir un effet à la baisse sur le nombre de bénéficiaires du revenu de l'intégration. C'est un des espoirs portés par la réforme du Gouvernement fédéral.

Dès lors, je continue à suivre avec beaucoup d'attention l'évolution de cette réforme et, surtout, de ses conséquences sur le terrain. Si des effets disproportionnés devaient être constatés, je ne manquerai pas d'interpeller la ministre fédérale compétente afin d'éviter que des CPAS ne se retrouvent dans l'incapacité de poursuivre leurs missions légales, comme notamment des entités décentralisées de la sécurité sociale.

Par ailleurs, je rappelle que l'enveloppe fédérale prévue s'élève à 300 millions d'euros pour les années 2026 et 2027, avec un engagement clair – j'y serai extrêmement attentif – de réévaluation des montants de cette enveloppe si les montants n'étaient pas suffisants pour assumer les charges mises sur le dos des CPAS.

Vous m'interrogez également sur les initiatives prises au niveau régional. Je rappelle qu'effectivement une enveloppe complémentaire de deux fois 5 millions d'euros – puisque c'est sur deux ans que portent les crédits – est prévue en termes d'engagement cette année-ci. Nous l'engagerons au bénéfice des pouvoirs locaux.

Par ailleurs, le pourcentage supplémentaire relatif à l'indexation du Fonds spécial de l'aide sociale est indexé : +1 %. Un effort spécifique est bien mené par la Région en la matière, qui reste donc pleinement attentive à la fois à l'évolution de la situation sur le terrain et dans la concertation, notamment avec l'Union

des villes et communes de Wallonie et la Fédération des CPAS, afin de s'assurer que l'impact de cette réforme est pleinement assuré par l'entité qui l'a décidé, à savoir le Gouvernement fédéral.

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

**M. Bruno Lefèbvre (PS).** – Monsieur le Ministre, merci, mais nous pensons que l'on peut aller encore plus loin. Vous êtes ministre des Pouvoirs locaux et, en tant que tel, vous devez davantage soutenir les pouvoirs locaux et les CPAS.

Depuis le début de l'année, plus de 55 % des chômeurs exclus en Wallonie se sont tournés vers les CPAS, soit plus d'un sur deux. Le Gouvernement Arizona en avait prévu un tiers. La réalité est presque deux fois plus lourde.

Derrière ces chiffres, il y a des travailleuses et travailleurs sociaux qui gèrent parfois 110 ou 120 dossiers chacun. Leur métier ne consiste pas à remplacer le FOREm ou à réparer seuls les dégâts d'une réforme fédérale. Il faut des mesures urgentes, du temps, des moyens, un allègement administratif, une prise en charge complète par le Fédéral et un suivi transparent de ce qui est transféré vers nos communes.

Sans cela, les CPAS vont craquer, les travailleurs sociaux vont trinquer, les communes vont payer et vous en subirez les conséquences.

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

**Mme Veronica Cremasco (Ecolo).** – Monsieur le Ministre, ne vous inquiétez pas, nos collègues fédéraux interrogent bien Mme Van Bossuyt. C'est peut-être pour cela que je suis devant vous : parce qu'on n'est pas rassurés par les réponses.

Je suis un peu choquée quand vous dites que « si on devait constater des effets disproportionnés, alors j'agirai ». La lettre et la manifestation des Fédérations de CPAS montrent que l'effet est disproportionné sur le terrain et qu'il y a urgence. Ils crient au secours. Votre condition d'effets disproportionnés n'est pas très respectueuse de leurs propos.

Je vous ai posé la question des plans individualisés d'intégration sociale, parce que là aussi, il y a urgence. Les CPAS demandaient une augmentation du délai et s'ils peuvent engager, ils voudraient savoir sur base de quels critères. Quand vous mettez la libération de ces montants au futur, je crains le pire. On est au mois de juin, donc il faut que cela arrive.

*(Réaction de M. le Ministre Desquesnes.)*

Mes données et mes contacts datent de fin avril. Aujourd'hui, ils ne savent pas s'ils peuvent les engager, ni comment ni pourquoi ils n'ont pas reçu de nouvelles de votre part.

S'il est bien que ces deux fois 5 millions soient inscrits, c'est mieux qu'il y ait une suite et qu'ils soient réellement utilisables. Effectivement, comment ces deux fois 5 millions vont être répartis ?

Je lancerai un dernier petit cri d'alarme par rapport aux grandes villes évidemment, qui sont sursaturées dans leur CPAS.

**Question orale**  
**de M. Bruno Lefèbvre**  
**à M. François Desquesnes, Ministre du**  
**Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et**  
**des Pouvoirs locaux,**  
**sur « les résultats de la consultation sur**  
**l'évolution de l'institution provinciale »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Lefèbvre à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les résultats de la consultation sur l'évolution de l'institution provinciale ».

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

**M. Bruno Lefèbvre (PS).** – Monsieur le Ministre, dans le cadre de la réforme des provinces annoncée par le Gouvernement wallon, les cinq conseils provinciaux et les conseils communaux étaient appelés à transmettre, pour le 1<sup>er</sup> mai 2026, leur analyse des missions qu'ils estiment indispensables à une action de supracommunalité efficace ainsi que des compétences susceptibles d'être transférées à d'autres niveaux de pouvoir. Sur la base de ces contributions, le Gouvernement a annoncé vouloir élaborer une synthèse devant lui permettre de statuer, en juillet 2026, sur la répartition future des compétences.

Combien de provinces et combien de communes ont transmis un avis ou une contribution dans le cadre de cette consultation ? Quelles sont, à ce stade, les grandes tendances qui se dégagent des premiers retours reçus ? Certaines missions apparaissent-elles déjà, de manière convergente, comme devant être maintenues à une échelle supracommunale ? À l'inverse, certaines compétences sont-elles identifiées comme pouvant être transférées vers les communes, la Région ou les Communautés ?

Quelles garanties le Gouvernement entend-il apporter pour assurer la continuité des services publics actuellement rendus par les provinces, en particulier pour les publics les plus fragilisés ? Comment le Gouvernement entend-il garantir la neutralité budgétaire pour les communes et éviter que cette réforme ne se traduise, à terme, par de nouvelles charges locales ou par une dégradation des services ? Quelles garanties concrètes seront données au personnel provincial quant

au maintien de l'emploi, des droits, des statuts et de l'expertise acquise de toutes ces personnes ?

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

**M. François Desquesnes,** Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, je répondrai donc également aux questions de vos collègues et je les renverrai vers la lecture de cette réponse s'ils transforment leur question orale en question écrite. La DPR indique qu'attaché à l'enjeu que représentent les territoires provinciaux pour répondre adéquatement à diverses préoccupations supracommunales, en particulier pour les communes rurales, le Gouvernement entend proposer de renforcer ce rôle supracommunal des provinces par les évolutions proposées. Le Gouvernement wallon a arrêté les grandes orientations relatives à la réforme de l'institution provinciale. Elle vise à réaffecter les compétences provinciales vers les niveaux de pouvoir les plus adéquats, dans une logique de simplification institutionnelle, d'efficacité de l'action publique et de renforcement de la supracommunalité lorsque cela est nécessaire.

Comme toute réforme d'ampleur, cette évolution suscite des interrogations et parfois des inquiétudes. Je les entends et je considère qu'il est légitime que les communes, les provinces, les agents et les institutions concernés puissent disposer de garanties et de visibilité sur la suite du processus. Monsieur Lefèbre, vous m'interrogez sur les retours des communes et des provinces ainsi que sur les grandes tendances qui se dégagent de cette consultation. Conformément aux orientations fixées par le Gouvernement, les conseils provinciaux et communaux ont été invités à se prononcer sur les compétences aujourd'hui exercées à l'échelle provinciale, en identifiant celles qui nécessitent le maintien d'un exercice supracommunal et celles qui pourraient être transférées vers un autre niveau de pouvoir.

Les contributions étaient attendues pour le 1<sup>er</sup> mai 2026. À ce stade, nous avons reçu plus de 200 délibérations, en ce compris celles des cinq provinces. Certaines contributions continuent à nous parvenir, notamment en raison des retards postaux. Vous l'imaginez aisément, ce travail demande une analyse approfondie et rigoureuse. Le mois de mai sera donc consacré à l'examen détaillé de ces avis et début juin, à mon avis, aussi. Le Gouvernement procédera ensuite, d'ici le mois de juillet, à une analyse compétence par compétence afin d'identifier le niveau d'exercice le plus pertinent pour chacune d'elles.

À ce stade, l'analyse est encore en cours et il serait prématuré de tirer des conclusions définitives. Toutefois, plusieurs tendances se dégagent. D'une part, on constate une diversité d'approches selon les territoires. D'autre part, une convergence se dégage

quant à la nécessité de maintenir certaines missions à une échelle supracommunale ou, à tout le moins, la garantie que ces services soient prestés à une échelle infrarégionale. Les retours communaux ne font globalement pas apparaître de demande de maintien de l'institution provinciale en tant que niveau politique élu.

Personne ne dit qu'il faut absolument maintenir le niveau provincial. Les avis traduisent davantage une volonté de préserver certaines missions de service public à une échelle supracommunale, indépendamment du maintien de la structure institutionnelle actuelle. Les matières liées à la sécurité ressortent très nettement comme prioritaires. Les zones de secours arrivent largement en tête des compétences identifiées comme devant continuer à relever d'une coordination supracommunale, suivies par les questions de sécurité et d'ordre public ainsi que par la planification d'urgence et la gestion de crise.

Sans doute y a-t-il quelques éléments de mauvaise compréhension en la matière, puisque je rappelle que le gouverneur n'est pas concerné par la réforme. Celui-ci est bien un fonctionnaire régional, financé et disposant de compléments de moyens octroyés par la Région.

Les retours provinciaux mettent quant à eux davantage l'accent sur les missions nécessitant une expertise mutualisée, une capacité d'organisation spécialisée ou une continuité de service difficile à assumer par chaque commune prise isolément. Les services techniques généraux constituent à cet égard un premier axe de convergence important au niveau des provinces.

En ce qui concerne la neutralité budgétaire – qui était une question de M. Bastin à laquelle je vais répondre –, je tiens à être très clair : la réforme repose sur un principe de neutralité budgétaire pour les pouvoirs publics locaux et de neutralité fiscale pour les citoyens. Je réitère et je souligne ces éléments importants. Lorsqu'une compétence sera reprise volontairement par une autre autorité, l'ensemble du package qui y est lié sera transféré : les moyens financiers, les bâtiments, mais aussi le personnel, et cetera.

Votre collègue, Mme De Rodder, m'interrogeait sur les inquiétudes exprimées dans le courrier adressé par plusieurs responsables d'institutions provinciales. J'ai pris connaissance de ce courrier et des préoccupations qui y sont exprimées. Je tiens à rappeler que, depuis la consécration de la réforme dans la DPR, une place centrale est accordée au personnel provincial et à la continuité des services publics. Je le rappelle, les droits et acquis du personnel provincial seront maintenus en cas de transfert vers une autre autorité publique. C'est la formule connue du « sac à dos ».

Le cap du Gouvernement est clair. Il s'agit d'une réforme ambitieuse de simplification institutionnelle à

l'échelle wallonne, avec pour objectifs de gagner en efficacité, éviter la dispersion des moyens et renforcer la cohérence de l'action publique en réduisant le nombre d'intervenants dans un même champ de compétences.

Enfin, concernant le financement des zones de secours, la trajectoire de reprise totale progressive du financement communal a été arrêtée à l'horizon 2030 – j'espère que personne ne la contestera. La formule de répartition de la dotation dite « dépense additionnelle » vers les zones de secours est fixée par le décret-programme du 29 décembre 2025. Cette formule devra perdurer et être reprise par l'institution qui héritera de ce financement.

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

**M. Bruno Lefèbvre (PS).** – Merci, Monsieur le Ministre, de nous avoir rappelé ce que vous aviez déjà évoqué : neutralité budgétaire et maintien du « sac à dos » du personnel. Vous faites bien de répéter ces éléments, parce que, ce que je voudrais vraiment voir, c'est la manière dont vous allez les mettre en œuvre. Il y a toute une série de questions en suspens – que vous connaissez sans doute mieux que moi, même si j'ai bien approfondi cette problématique – et de difficultés que vous allez devoir gérer. Il y a aussi d'autres compétences que vous n'avez pas citées, mais qui sont extrêmement importantes aujourd'hui : la culture, le tourisme, les centres de recherche ou l'enseignement. Transférer l'enseignement provincial à la Fédération Wallonie-Bruxelles, on pourrait se dire que c'est du bon sens, finalement. En réalité, on n'en est pas là, puisque la Fédération Wallonie-Bruxelles a de grosses difficultés financières – je ne vous apprend rien. Dès lors, comment va-t-on gérer ce transfert de compétences des matières d'enseignement ? Oui, vous allez également transférer l'argent associé, mais quelles seront les garanties que cet argent ne va pas servir à renflouer les caisses de la Fédération Wallonie-Bruxelles plutôt que de maintenir les structures d'enseignement où elles sont aujourd'hui – à des endroits où elles produisent quelque chose de bien ?

Je prends l'exemple de la belle ville d'Ath. Nous avons énormément de structures provinciales, et nous sommes plutôt contents des structures provinciales sur notre territoire. Nous avons un centre de recherche agricole qui est reconnu mondialement. Qui va assumer cela ? Comment va-t-on pérenniser l'outil si l'on transfère l'argent à une quelconque autorité ? Il y a toute une série de questions et de mises en pratique qui seront plus compliquées. Nous comptons sur vous. Nous serons très vigilants, également au niveau du personnel qui est aujourd'hui extrêmement inquiet.

*(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)*

Oui, mais mettez sur la table les modalités pour être sûr que le personnel ne subisse pas les conséquences de cette réforme.

**Question orale**  
**de Mme Veronica Cremasco**  
**à M. François Desquesnes, Ministre du**  
**Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et**  
**des Pouvoirs locaux,**  
**sur « la procédure de recours contre la**  
**démolition des tours de Tihange »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Cremasco à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la procédure de recours contre la démolition des tours de Tihange ».

La parole est à Mme Cremasco pour poser sa question.

**Mme Veronica Cremasco (Ecolo).** – Monsieur le Ministre, en août 2025, Engie avait introduit une demande de permis unique pour démolir les tours de refroidissement de Tihange 1 et Tihange 2 – je n'apprends rien aux membres de cette Commission à ce sujet –, permis qu'elle a obtenu de l'administration wallonne. La Ville de Huy a ensuite déposé un recours suspensif contre ce permis.

Votre cabinet avait indiqué à la presse que vous deviez recevoir un rapport de la part des fonctionnaires technique et délégué compétents d'ici le 3 avril, délai qui pouvait être allongé de 30 jours. Vous auriez ensuite 30 jours calendrier pour statuer. Vous aviez précisé à *La Libre* que votre décision « ne sera pas politique ».

Depuis lors, le Gouvernement fédéral a annoncé sa volonté de nationaliser le parc nucléaire d'Engie, l'ensemble des passifs que cela représente ainsi que la signature d'une lettre d'intentions en ce sens avec Engie. Il a annoncé en même temps le gel des opérations de démantèlement des réacteurs en fin de vie et le paiement d'une indemnité de l'État à Engie pour ce faire.

Nonobstant cette annonce – ou, a fortiori, dans le contexte de cette annonce –, il reste spécialement utile de faire le point sur cette procédure de recours. Pouvez-vous me préciser la procédure, ses délais et les étapes déjà franchies ? J'aimerais obtenir des délais et jours précis. Avez-vous pu prendre connaissance de l'avis des fonctionnaires habilités ? L'annonce de la signature d'une lettre d'intentions a-t-elle un impact sur le cours de cette procédure ? Ou se poursuit-elle nonobstant cette annonce, ce que je crois être la réponse, mais je préfère entendre la vôtre ?

On pourrait même penser que le calendrier précipité de l'annonce, au point que plusieurs formations politiques au sein du Gouvernement l'ont apprise par la presse, a peut-être un peu précédé votre décision. Par rapport à cet impact sur le délai de la procédure, y a-t-il un impact ? Si oui, lequel ? À quelle date ultime allez-vous dès lors prendre cette décision sur le recours ?

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

**M. François Desquesnes**, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, à la suite de la grève de Bpost, les échéances annoncées ont été modifiées. J'ai réceptionné le rapport de synthèse des fonctionnaires technique et délégué – envoyé le 3 avril 2026 – le 21 avril dernier. Disposant de 30 jours à dater de cette réception pour prendre ma décision, le délai ultime pour la prendre échoit ce 21 mai.

Par ailleurs, j'ai bien pris connaissance du communiqué de presse conjoint diffusé le 30 avril dernier qui fait état des négociations en cours, entre l'autorité fédérale et Engie, que vous évoquez. Le dossier étant toujours à l'examen, vous comprendrez que je ne pourrai pas m'exprimer davantage sur celui-ci à ce stade.

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

**Mme Veronica Cremasco** (Ecolo). – Vous n'avez pas répondu. Il n'y a aucun impact évidemment sur la procédure légale en cours. Le 21 mai, on aura votre réponse ferme et définitive.

**M. le Président.** – Voulez-vous que je relise la réponse ?

**Mme Veronica Cremasco** (Ecolo). – Allez, pour le plaisir de M. le Président.

**M. François Desquesnes**, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Disposant d'un délai de 30 jours à dater de cette réception pour prendre ma décision, le délai ultime pour la prendre échoit ce 21 mai.

**Mme Veronica Cremasco** (Ecolo). – Il nous reste deux jours à attendre.

## **ORGANISATION DES TRAVAUX** *(Suite)*

### *Interpellations et questions orales transformées en questions écrites*

**M. le Président.** – Les questions orales de :

- Mme Greco, sur « la dégradation structurelle des ouvrages d'art du ring de Charleroi » ;
- M. Mugemangango, sur « l'état du petit ring de Charleroi et la sécurité des usagers » ;
- M. Mugemangango, sur « le nouveau contrat de service public de l'Opérateur de transport de Wallonie (OTW) » ;
- M. Huberty, sur « l'accessibilité du pôle spatial et cyber de Transinne dans le futur contrat de

- service public de l'Opérateur de transport de Wallonie (OTW) » ;
- Mme Vandorpe, sur « l'aménagement de la traversée de Hal » ;
- M. Soupart, sur « les tests de conduite automatique envisagés en Flandre » ;
- Mme Desalle, sur « le soutien aux femmes politiques » ;
- M. Spies, sur « la nécessité de soutenir les communes dans la construction de bâtiments en bois » ;
- Mme Hanus, sur « l'impact de la réforme des aides à la promotion de l'emploi (APE) en matière d'aménagement du territoire » ;
- M. Mugemangango, sur « la prise en charge par la Ville d'Andenne des frais d'avocat de son ancien bourgmestre » ;
- M. Cloquet, sur « la politique communale de taxation des piscines » ;
- M. Tzanetatos, sur « les taxes sur les piscines » ;
- Mme Cassart-Mailleux, sur « la réforme des plans de cohésion sociale (PCS) » ;
- Mme Bluge, sur « l'encadrement des dépenses de sponsoring des intercommunales wallonnes » ;
- Mme Cassart-Mailleux, sur « le blocage politique au sein de l'Intercommunale de distribution d'eau de Nandrin (IDEN) » ;
- Mme Cassart-Mailleux, sur « les mesures transitoires liées au projet d'intégration entre communes et CPAS » ;
- M. Lefèbvre, sur « le maintien de l'opération « Été solidaire » » ;
- Mme De Rodder, sur « les inquiétudes exprimées par les responsables d'institutions de la Province de Hainaut » ;
- M. J.-P. Bastin, sur « les retours des avis des communes et des provinces au sujet de la réforme des provinces » ;
- Mme Özen, sur « l'avenir du théâtre de l'Ancre à Charleroi et le transfert des subsides wallons vers le centre de distribution urbaine » ;
- M. Lefèbvre, sur « la sensibilisation du personnel et des mandataires communaux aux réalités LGBTQIA+ » ;
- M. Lefèbvre, sur « l'impact de la grève de Bpost sur les procédures en matière d'urbanisme » ;
- M. J.-P. Bastin, sur « l'impact de la grève de Bpost sur la délivrance des permis et le traitement des dossiers d'aménagement du territoire » ;
- M. Devin, sur « l'impact de l'octroi par la Flandre du permis pour Ventilux sur le dossier de la Boucle du Hainaut » ;
- Mme Bluge, sur « la réhabilitation des anciennes halles STIL dans le quartier d'Amercœur à Liège » ;
- M. Chintinne, sur « l'impact des limitations du réseau électrique sur les pôles d'activité économique en Région wallonne » à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sont transformées en questions écrites.

*Interpellations et questions orales retirées*

**M. le Président.** – Les questions orales de :

- M. Hazée, sur « l'enquête conduite par la tutelle relative au financement d'une procédure-bâillon illégale » ;
- M. Hazée, sur « le suivi de la plainte contre la fausse demande d'aide sociale au CPAS de Tournai » ;
- M. Mockel, sur « la compatibilité entre le développement de parcs éoliens et les terrains de

tests pour drones » à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sont retirées.

Ceci clôt nos travaux de ce jour.

La séance est levée.

*- La séance est levée à 20 heures 41 minutes.*

## LISTE DES INTERVENANTS

M. Jean-Paul Bastin, Les Engagés  
Mme Valérie Bluge, MR  
Mme Caroline Cassart-Mailleux, MR  
M. Grégory Chintinne, MR  
M. Vincent Crampont, PS  
Mme Veronica Cremasco, Ecolo  
M. Maxime Daye, Président  
M. Olivier de Wasseige, Les Engagés  
Mme Valérie Dejardin, PS  
M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux  
M. Laurent Devin, PS  
M. Arnaud Dewez, MR  
M. Carlo Di Antonio, Les Engagés  
M. Yves Evrard, MR  
Mme Sophie Fafchamps, Les Engagés  
M. Eddy Fontaine, PS  
M. Loïc Géronnez, Expert Immobilier & Développement territorial auprès d'Idea Consult  
M. Jean-Marie Halleux, Représentant habilité de la Conférence permanente du développement territorial (CPDT)  
Mme Mélissa Hanus, PS  
M. Stéphane Hazée, Ecolo  
M. François Huberty, Les Engagés  
M. Jean-Marc Lambotte, Représentant habilité de la Conférence permanente du développement territorial (CPDT)  
M. Bruno Lefèbvre, PS  
M. Julien Liradelfo, PTB  
M. Hubert Maldague, Représentant habilité de la Conférence permanente du développement territorial (CPDT)  
M. Olivier Maroy, MR  
M. Germain Mugemangango, PTB  
M. Loris Resinelli, Les Engagés  
M. Patrick Spies, PS  
Mme Éliane Tillieux, PS  
Mme Mathilde Vandorpe, Les Engagés  
Mme Gaëlle Vialay, Consultante Immobilier & Développement territorial auprès d'Idea Consult

## ABRÉVIATIONS COURANTES

ADT	agence(s) de développement territorial
AIDE	Association intercommunale pour le démergement et l'épuration des communes de la Province de Liège
AKT	AKT for Wallonia (organisation des employeurs privés wallons)
AOT	Autorité organisatrice du transport
APE	aide(s) à la promotion de l'emploi
ARNE	Agriculture, Ressources naturelles et Environnement (SPW)
ASBL	association sans but lucratif
AWSR	Agence wallonne pour la sécurité routière
BIM	bénéficiaire de l'intervention majorée
BK	borne kilométrique
CA	conseil d'administration
CCB	Centre pour la cybersécurité Belgique
CIM	conférence interministérielle
CMS	Central Market System
CO <sub>2</sub>	dioxyde de carbone
CoDT	Code du développement territorial
CoMBaLi	Collectif pour la mobilité du bassin liégeois
CPAS	centre(s) public(s) d'action sociale
CPDT	Conférence permanente du développement territorial
CSP	contrat(s) de service public
CWaPE	Commission wallonne pour l'énergie
DEEP	Direction des études environnementales et paysagères (SPW Mobilité et infrastructures)
DEPA	Direction de l'équipement des parcs d'activités
DIV	Direction pour l'immatriculation des véhicules
DNF	Département de la nature et des forêts
DPR	Déclaration de politique régionale
eIDAS	Electronic Identification, Authentication and Trust Services (services électroniques d'identification, d'authentification et de confiance)
FAST	Fluidité, accessibilité, santé/sécurité et transfert modal (plan)
FEBIAC	Fédération belge et luxembourgeoise de l'automobile et du cycle (anciennement Fédération belge de l'industrie automobile et du cycle)
FOREm	Office wallon de la formation professionnelle et de l'emploi
GRD	gestionnaire(s) de réseau(x) de distribution
GRU	Guide régional d'urbanisme
HORECA	hôtellerie, restauration et cafés
IA	intelligence artificielle
IDEA	Intercommunale de développement économique et d'aménagement des régions de Mons-Borinage et du Centre (SCRL)
IDEN	Intercommunale de distribution d'eau de Nandrin
InBW	Intercommunale du Brabant wallon (anciennement IBW)
Infrabel	société anonyme de droit public en charge de l'infrastructure ferroviaire
IRM	Institut royal météorologique
lidar	light detection and ranging (détection et télémétrie par laser)
MARTINE	Management, registration and transmission of information and results about elections (projet) (Gestion, enregistrement et transmission des informations et des résultats des élections)
MI	Mobilité et Infrastructures (SPW)
NACE	nomenclature européenne des activités économiques
OCBM	organe(s) de consultation de bassin de mobilité
ONSS	Office national de sécurité sociale
ORES	Opérateur des réseaux gaz et électricité

OTW	Opérateur de transport de Wallonie (précédemment appelé groupe TEC)
PAE	procédure d'audit énergétique
PATSY	Paper Ballot Totalization System (système d'aide au dépouillement des bulletins de vote papier) (logiciel)
PCS	plan(s) de cohésion sociale
Perex	Centre de trafic de la Région wallonne
PIIS	projet(s) individualisé(s) d'intégration sociale
PME	petite(s) et moyenne(s) entreprise(s)
PMR	personne à mobilité réduite
PNRR	Plan national pour la reprise et la résilience
PoC	proof of concept (preuve de concept)
PPP	partenariat public-privé
PV	procès-verbal
QR	quick response (code QR : code à réponse rapide)
RAVeL	réseau autonome des voies lentes
RECO	Réseau express de covoiturage
RER	réseau express régional
Resa	gestionnaire de réseaux de distribution d'électricité et de gaz
REVOLHT	Réunir les entités et villages opposés à la ligne haute tension (ASBL)
RGPD	Règlement général sur la protection des données
RIE	rapport d'incidences environnementales
RIS	revenu d'intégration sociale
RTBF	Radio-télévision belge de la Communauté française
RTE-T	Réseau transeuropéen de transport (programme de développement)
SAR	site(s) à réaménager
SDC	schéma(s) de développement communal(-aux)
SDT	Schéma de développement du territoire
SNCB	Société nationale des chemins de fer belges
SOFICO	Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures
SPF	Service public fédéral
SPP	Service public fédéral de programmation
SPW	Service public de Wallonie
STIB	Société des transports intercommunaux de Bruxelles
STIL	Société de transports intercommunaux liégeois
TEC	Société de transport en commun
TPE	très petite(s) entreprise(s)
UAP	unité(s) d'administration publique
UCM	Union des classes moyennes
UE	Union européenne
Unia	Centre interfédéral pour l'égalité des chances
UNIPSO	Union des entreprises à profit social - Confédération intersectorielle des employeurs du secteur à profit social (non marchand)
WEX	Wallonie Expo
WPR	Wegpolitie - Police de la route
ZAE	zone(s) d'activité économique
ZAN	zéro artificialisation nette