

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 30 juin 2026

*Application de l'article 161 du règlement

Publication officielle du greffe du Parlement de Wallonie
Square Arthur Masson, 6
5012 Namur
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**, rubrique *Travaux parlementaires*, section *Publications*.

SOMMAIRE

OUVERTURE DE LA SÉANCE	1
ORGANISATION DES TRAVAUX	1
Examen de l'arriéré.....	1
Intervenants : M. le Président – M. Stéphane Hazée – Mme Mélissa Hanus.	
PROJETS ET PROPOSITIONS	2
Projet de décret relatif au Portail d'information câbles et canalisations souterrains (Doc. 603 (2025-2026) N° 1).....	2
Désignation d'un rapporteur.....	2
Intervenants : M. le Président – Mme Mélissa Hanus – M. Loris Resinelli.	
Exposé de M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux.....	2
Intervenants : M. le Président – M. François Desquesnes, Ministre.	
Discussion générale.....	3
Intervenants : M. le Président – M. Carlo Di Antonio – M. Vincent Crampont – M. Germain Mugemangango – M. Arnaud Dewez – M. François Desquesnes, Ministre.	
Examen et vote des articles.....	7
Vote sur l'ensemble.....	7
Confiance au président et au rapporteur.....	7
Projet de décret insérant un Livre VI dans la Première Partie du Code de la démocratie locale et de la décentralisation visant à organiser la participation des services, organisations et structures relevant des compétences ou de la tutelle de la Région wallonne aux cellules de sécurité intégrale locales en matière de radicalisme, d'extrémisme et de terrorisme (Doc. 606 (2025-2026) N° 1) ;	
Projet de décret modifiant le chapitre 1 ^{er} du Livre I ^{er} de la Septième Partie du Code de la démocratie locale et de la décentralisation visant à organiser la participation des services, organisations et structures relevant des compétences ou de la tutelle de la Région wallonne aux cellules de sécurité intégrale locales en matière de radicalisme, d'extrémisme et de terrorisme, pour les matières relevant de l'article 138 de la Constitution (Doc. 607 (2025-2026) N° 1).....	7
Désignation d'un rapporteur.....	8
Intervenants : M. le Président – M. Loris Resinelli – Mme Mélissa Hanus.	
Exposé de M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux.....	8
Intervenants : M. le Président – M. François Desquesnes, Ministre.	
Discussion générale.....	9
Intervenants : M. le Président – Mme Caroline Cassart-Mailleux – M. Jean-Paul Bastin – M. Vincent Crampont – M. Germain Mugemangango – Mme Diana Nikolic – M. François Desquesnes, Ministre.	
Projet de décret insérant un Livre VI dans la Première Partie du Code de la démocratie locale et de la décentralisation visant à organiser la participation des services, organisations et structures relevant des compétences ou de la tutelle de la Région wallonne aux cellules de sécurité intégrale locales en matière de radicalisme, d'extrémisme et de terrorisme (Doc. 606 (2025-2026) N° 1).....	16
Examen et vote des articles.....	16
Vote sur l'ensemble.....	17

Projet de décret modifiant le chapitre 1^{er} du Livre I^{er} de la Septième Partie du Code de la démocratie locale et de la décentralisation visant à organiser la participation des services, organisations et structures relevant des compétences ou de la tutelle de la Région wallonne aux cellules de sécurité intégrale locales en matière de radicalisme, d'extrémisme et de terrorisme, pour les matières relevant de l'article 138 de la Constitution (Doc. 607 (2025-2026) N° 1)..... 17

Examen et vote des articles..... 17

Vote sur l'ensemble..... 17

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

Proposition de décret modifiant l'article L1123-16 du Code de la démocratie locale et de la décentralisation en vue de garantir aux bourgmestres et échevins leur traitement en cas de congés liés à une naissance ou une adoption, déposée par Mmes Cassart-Mailleux, Fafchamps, MM. Daye, J.-P. Bastin, Mmes Laffut et Vandorpe, déposée par Mmes Cassart-Mailleux, Fafchamps, MM. Daye, J.-P. Bastin, Mmes Laffut et Vandorpe (Doc. 605 (2025-2026) N° 1)..... 18

Désignation d'un rapporteur..... 18

Intervenants : M. le Président – Mme Sophie Fafchamps – Mme Mélissa Hanus.

Exposé de Mmes Cassart-Mailleux et Fafchamps, coauteures de la proposition de décret..... 18

Intervenants : M. le Président – Mme Caroline Cassart-Mailleux – Mme Sophie Fafchamps.

Discussion générale..... 20

Intervenants : M. le Président – Mme Mélissa Hanus – Mme Caroline Cassart-Mailleux – M. Stéphane Hazée – M. Germain Mugesangango – M. François Desquesnes, Ministre – Mme Sophie Fafchamps.

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES..... 26

Question orale de M. Bruno Lefèbvre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les perspectives du transport fluvial »..... 26

Intervenants : M. le Président – M. Bruno Lefèbvre – 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 réorganisation du SPW MI »..... 27

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

Question orale de M. Laurent Devin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les mesures à prendre pour protéger les riverains de la N90 »..... 28

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

Question orale de M. Laurent Devin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le suivi du dossier du pont de fer à Haine-Saint-Pierre »..... 30

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

Question orale de M. Laurent Devin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le pont Capitte »..... 30

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

Question orale de M. Laurent Devin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'avenue Léopold III à Péronnes »..... 31

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

Question orale de M. Laurent Devin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le bras de fer entre les Communes d'Ittre et de Braine-le-Comte »..... 32

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

Question orale de M. Laurent Devin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le manque d'infrastructures sécurisées pour les cyclistes et les piétons autour du zoning de Manage »..... 34

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

Question orale de M. Laurent Devin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le manque d'homogénéité dans la prise en charge de la signalisation des courses cyclistes »..... 35

Intervenants : M. le Président – M. Laurent Devin – 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 « les dégradations de chaussées causées par les fortes chaleurs et l'adaptation des cahiers des charges au changement climatique »..... 36

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

REPRISE DE LA SÉANCE..... 37

AUDITIONS..... 37

La Boucle du Hainaut..... 37

Désignation d'un rapporteur..... 37

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

Audition de M. Ancion et Mme Goetghebuer, Directeur et Directrice chez Stratec..... 37

Intervenants : M. le Président – M. Pierre-Yves Ancion, Directeur chez Stratec – Mme Lise Goetghebuer, Directrice chez Stratec.

Audition de M. Groulard, Représentant habilité de l'ASBL REVOLHT..... 41

Intervenants : M. le Président – M. Frédéric Groulard, Représentant habilité de l'ASBL REVOLHT.

Échange de vues..... 44

Intervenants : M. le Président – M. Bruno Lefèbre – M. Laurent Devin – M. Grégory Chintinne – Mme Bénédicte Linard – M. Loris Resinelli – M. Pierre-Yves Ancion, Directeur chez Stratec – Mme Lise Goetghebuer, Directrice chez Stratec – M. Raphaël Hannoir, Représentant habilité de l'ASBL REVOLHT – M. Frédéric Groulard, Représentant habilité de l'ASBL REVOLHT – M. François Desquesnes, Ministre – M. Germain Mugemangango – M. Jean-Paul Bastin.

Confiance au président et au rapporteur..... 66

REPRISE DE LA SÉANCE..... 66

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES (SUITE)..... 66

Question orale de M. Laurent Devin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le suivi du dossier du canal du Centre historique »..... 66

Intervenants : M. le Président – M. Laurent Devin – 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 nécessité de respecter le délai de 30 jours pour les paiements du SPW MI et de la SOFICO »..... 68

Intervenants : M. le Président – M. Bruno Lefèbre – 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 « le suivi du chantier de réhabilitation de l'E40-A3 entre Vottem et les Hauts-Sarts ».....69

Intervenants : M. le Président – M. Arnaud Dewez – 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 « l'état d'avancement du projet de réaménagement de la sortie Bonne Fortune » 71

Intervenants : M. le Président – M. Arnaud Dewez – 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'état d'avancement de la liaison cyclopiétonne de Damré à Sprimont ».....71

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

REPRISE DE LA SÉANCE..... 73

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES (SUITE)..... 73

Question orale de M. Bruno Lefèbvre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le projet de contournement de Péruwelz et la sécurisation de la N60 ».....73

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

Question orale de M. Bruno Lefèbvre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la gestion des accidents sur le réseau structurant ».....74

Intervenants : M. le Président – M. Bruno Lefèbvre – 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 suivi après la réunion de la Commission provinciale de sécurité routière (CPSR) concernant la sécurisation de la N975 entre Donveau et Hanzinne »..... 75

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

Question orale de M. Laurent Devin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les actions prévues en 2026 pour lutter contre les agressions dans les bus LeTEC »..... 76

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

Question orale de M. Laurent Devin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le chantier du métrobus »..... 77

Intervenants : M. le Président – M. Laurent Devin – 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 « l'avenir des trottinettes partagées en Wallonie » ;

Question orale de Mme Anne-Catherine Goffinet à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la position des pays du Benelux sur les engins de déplacement personnel motorisés »..... 78

Intervenants : M. le Président – M. Bruno Lefèbvre – Mme Anne-Catherine Goffinet – 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 passerelle cyclopiétonne de la gare de Namur et les freins à lever à l'échelon régional ».....80

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

Question orale de M. Bruno Lefèbvre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la réforme des plans de cohésion sociale ».....	82
Intervenants : M. le Président – M. Bruno Lefèbvre – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de M. Bruno Lefèbvre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l’organisation des funérailles en Wallonie ».....	83
Intervenants : M. le Président – M. Bruno Lefèbvre – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de M. Guillaume Soupart à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la simplification de l’accès aux documents administratifs pour les groupes d’opposition de conseils communaux ».....	84
Intervenants : M. le Président – M. Guillaume Soupart – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de M. Guillaume Soupart à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les dépenses de fonctionnement interpellantes de l’intercommunale Ceneo »	85
Intervenants : M. le Président – M. Guillaume Soupart – 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 conséquences de la réforme des aides à la promotion de l’emploi (APE) sur les pouvoirs locaux ».....	86
Intervenants : M. le Président – M. Bruno Lefèbvre – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de M. Bruno Lefèbvre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l’état d’avancement de la réforme du temporel des cultes en Wallonie ».....	87
Intervenants : M. le Président – M. Bruno Lefèbvre – 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 prise en compte du risque de surchauffe et des îlots de chaleur dans les outils d’aménagement du territoire ».....	88
Intervenants : M. le Président – Mme Veronica Cremasco – 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 réouverture d’une procédure de permis relative au projet de poulailler de 39 000 poulets à Leignon ».....	91
Intervenants : M. le Président – Mme Veronica Cremasco – M. François Desquesnes, Ministre.	
ORGANISATION DES TRAVAUX (SUITE)	92
Interpellations et questions orales transformées en questions écrites.....	92
Interpellations et questions orales retirées.....	93
LISTE DES INTERVENANTS	94
ABRÉVIATIONS COURANTES	95

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 9 minutes.

M. le Président. – La séance est ouverte.

ORGANISATION DES TRAVAUX

Examen de l'arriéré

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

La parole est à M. Hazée.

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Bonjour à chacune et chacun. Ce n'est pas tout à fait l'examen de l'arriéré, mais c'est un point d'organisation des travaux. Monsieur le Président, je voulais faire suite aux échanges que nous avons eus en Conférence des présidents pour ce qui concerne la planification des auditions. Vous vous souviendrez, les uns et les unes, que nous avons fait le constat d'un ordre du jour très régulièrement chargé dans cette Commission, en particulier avec des auditions. C'est le cas également pour la Commission de la santé.

L'hypothèse d'un travail qui puisse parfois avoir lieu le jeudi a été évoquée ; un élément important pour que cela puisse avoir lieu dans de bonnes conditions est qu'il y ait une certaine planification. En d'autres termes, la logique n'était pas une logique de systématisation, mais plutôt une logique d'espace disponible pour la Commission. Sans dévoiler de secret, le président a évoqué l'idée de consacrer un jeudi après-midi par mois à cette activité. Je voulais donc l'évoquer ici pour que l'on puisse alors, à votre initiative, avoir une programmation.

Je voulais aussi attirer l'attention sur un élément auquel nous n'avons pas pensé jeudi dernier : la Conférence des présidents du Parlement de la Fédération Wallonie-Bruxelles a lieu un jeudi tous les 15 jours. Dès lors, il me paraît important que le jeudi que nous choisirons soit celui de la semaine de la Fédération, c'est-à-dire celui où la Conférence des présidents wallonne se réunit, de telle sorte qu'il n'y ait pas des empêchements par difficulté d'ubiquité.

Voilà les éléments que je voulais évoquer ici, Monsieur le Président, en suivi de nos échanges, non pas pour une décision hic et nunc, mais pour une planification en bon ordre.

M. le Président. – Merci, Monsieur Hazée. Je vous confirme effectivement ces discussions qui ont eu lieu en Conférence des présidents. La bonne nouvelle, c'est que nous allons terminer la session avec moins d'auditions, puisque nous avons reporté l'audition du rapporteur à la rentrée. Cela nous permettra effectivement, pour la rentrée, de planifier cela au regard des auditions également, puisque, à ma connaissance, à part le médiateur, il n'y a pas d'autres auditions prévues ou planifiées à ce stade. On essaiera donc bien de travailler sur cette piste.

La parole est à Mme Hanus.

Mme Mélissa Hanus (PS). – Merci à M. Hazée pour son propos en faveur d'une meilleure organisation de nos travaux. Je voudrais juste obtenir une précision : s'agirait-il d'un jeudi d'une semaine wallonne ou d'une semaine de la Fédération Wallonie-Bruxelles ?

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Comme il faut prendre en compte un certain nombre de nos collègues qui siègent en Conférence des présidents à Bruxelles le jeudi midi, ce qui rend leur présence ici à 14 heures lors de la semaine wallonne très difficile, voire impossible, je voulais souligner l'importance de retenir le jeudi de la semaine de la Fédération Wallonie-Bruxelles, puisque les collègues en Conférence des présidents sont alors à Namur sur le temps de midi – ou plutôt à 11 heures 30 –, et il n'y a donc plus de conflit d'agenda.

Mme Mélissa Hanus (PS). – Très bien, merci. La seule limite de l'exercice, c'est que nous avons les réunions du Bureau les jeudis après-midi des semaines de la Fédération Wallonie-Bruxelles. Il y aura donc là aussi un élément d'acrobatie interne à organiser, même si cela peut évidemment s'envisager si c'est organisé pour certaines auditions de temps en temps. Néanmoins, il y a effectivement cet élément d'agenda à prendre également en considération. Maintenant, c'est l'après-midi.

M. le Président. – Vous voyez que l'on aura bien besoin de la petite pause estivale pour réfléchir à tout cela à tête reposée. Merci, en tout cas, pour votre attention. On fera évidemment les suivis nécessaires.

S'il n'y a pas d'autres demandes concernant l'arrière, je vous propose de passer aux projets et propositions de décret.

PROJETS ET PROPOSITIONS

Projet de décret relatif au Portail d'information câbles et canalisations souterrains (Doc. 603 (2025-2026) N° 1)

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'examen du projet de décret relatif au Portail d'information câbles et canalisations souterrains (Doc. 603 (2025-2026) N° 1).

Désignation d'un rapporteur

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

La parole est à Mme Hanus.

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

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

M. Loris Resinelli (Les Engagés). – Je propose M. Di Antonio comme rapporteur.

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

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

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – On peut qualifier le projet de décret que je vous présente de très technique, avec quelques éléments et acronymes joyeux. Il s'appelle PICAA. Pour expliquer en mots simples avant de rentrer dans une présentation un petit peu plus technique, nous avons aujourd'hui un régime qui est réglé par le décret dit Impétrants, qui implique qu'il y ait une coordination entre toutes celles et tous ceux qui travaillent dans le sous-sol du domaine public pour s'assurer que, quand on ouvre, on ne doit pas ouvrir deux fois de suite et que l'on évite de découvrir des choses. C'est le principe du décret Impétrants.

Complémentairement, il y a une procédure en amont d'échange des plans. Cette procédure d'échange des plans et d'informations n'est pas obligatoire en Wallonie. Elle l'est en Flandre depuis 2008 et à Bruxelles depuis 2013. Nous souhaitons réparer cette situation.

Dans les faits, 85 % des informations concernées par la nouvelle obligation sont déjà échangées entre les opérateurs. Ici, on va passer avec un champ d'application plus large, mais aussi avec une logique d'obligation. Avant de préparer un chantier qui va concerner une ouverture du sous-sol – qu'il s'agisse du domaine public ou du domaine privé –, il est important que les propriétaires de canalisations, de câbles du sous-sol donnent l'information à celles et ceux qui doivent, pour des raisons qui leur sont propres, ouvrir le sous-sol et y placer d'autres installations. Jusqu'à présent, on appliquait ce type de règles de façon volontaire et cela ne s'appliquait qu'au sous-sol du domaine public. L'objectif ici est de le rendre obligatoire, également pour le domaine privé.

D'où vient ce texte ? C'est une proposition des membres de la Commission de coordination des chantiers. Cette commission est composée essentiellement des GRD, d'autres acteurs de distribution de fluide ou de câbles électroniques, mais également les entreprises de voirie et de travaux publics.

L'objectif est de rendre l'échange de plan systématique pour réduire tout éventuel risque de dommages sur les infrastructures enfouies et renforcer la sécurité des travailleurs sur ces chantiers.

Le principe est une juxtaposition de deux législations :

- une en amont, celle que je vous propose aujourd'hui, le projet de décret PICAA qui viendra compléter la législation existante concernant la coordination des chantiers via le décret Impétrants ;
- une mise en œuvre technique du KLIM CICC, un portail qui existe et qui est déjà utilisé par de très nombreux opérateurs.

Voilà pour les principes de base.

Vous aurez sans doute lu l'avis du Conseil d'État que nous avons suivi sur l'entièreté des recommandations, à l'exception d'une remarque principielle : comme il s'agit de compétences mêlées régionales et fédérales, il faudrait un accord de coopération. Ces remarques sont identiques au projet de décret flamand voté en 2008 et au projet d'ordonnance bruxelloise voté en 2013.

Pour des raisons d'efficacité, les autorités flamandes et bruxelloises ont estimé qu'il n'était pas pertinent de suivre cet avis, sur ce point, du Conseil d'État. Une série d'éléments juridiques viennent en appui et contre-argumentent la position du Conseil d'État. Il nous

semblait que, d'une part, dans la mesure où nous avons des contre-arguments et que, d'autre part, la Flandre et Bruxelles ont déjà agi de la sorte, il eût été excessif de prendre un autre chemin. Néanmoins, si vous le souhaitez, on pourra rentrer plus en détail sur ce volet.

Quelle est l'articulation avec le décret Impétrants ? Comme je l'ai dit, le PICAA ne remplace pas la coordination de chantiers sur le domaine public, mais il constitue une étape préalable qui organise, de façon systématique et traçable, et rend obligatoire l'échange d'informations entre les GCC – les gestionnaires de câbles et canalisations –, encore un autre acronyme du secteur.

Si vous votez le texte, le demandeur devra dorénavant introduire, au moins 20 jours avant le début de son chantier s'il souhaite avoir accès à des informations, une demande sur le portail KLIM-CICC. Un jour plus tard, il recevra l'accusé de réception et les notifications seront adressées à chacun des gestionnaires de câbles et canalisations. Trois jours plus tard, le gestionnaire de câbles et canalisations devra confirmer que la demande est bien reçue. Quinze jours plus tard, il devra transmettre l'ensemble des plans et conditions relatifs à ses propres installations. Après cette phase d'information et avant que le chantier commence, on bascule sur le décret qui existe déjà, le décret de 2009, dit décret Impétrants.

Quelle est la différence entre le PICAA et la situation actuelle ? Jusqu'à présent, il n'y avait pas d'obligation expresse, ce qui sera dorénavant le cas. Je rappelle que, aujourd'hui, 85 % des gestionnaires de câbles et canalisations opèrent cet échange de plans de façon volontaire. Avant, l'échange était discontinu et non centralisé. L'obligation de passer par la plateforme rend l'échange centralisé. Il y a une plateforme et donc une traçabilité quand les informations ont été données.

Pour ce qui concerne la coordination de chantiers, cela ne change rien puisque le décret PICAA ne concerne pas cette phase de la procédure. Quand on arrive dans la phase d'exécution, le PICAA permet que les mises à jour des informations soient notifiées en cas de changement ou d'informations devenues obsolètes. C'est d'ailleurs le cas si plusieurs travaux ont lieu en même temps, ce qui arrive assez souvent.

Le décret donne une habilitation au Gouvernement pour désigner un portail. Ce portail existe déjà : le KLIM-CICC. La procédure prévoit que le Gouvernement désignera ce portail qui offre tous les éléments de sécurité en la matière. Ce portail est déjà disponible et utilisé par les porteurs, mais son usage deviendra obligatoire dès que le décret aura été voté et sera entré en vigueur.

L'étape suivante, qui ne figure pas dans le décret, mais qui est davantage liée au décret Impétrants de 2009, puisque le calendrier est celui voté en 2009, c'est

un principe de vectorisation des plans, puisque, aujourd'hui, les gestionnaires de câbles et de canalisations transmettent leurs propres plans selon leur propre méthodologie, leur propre technologie. Il s'agit à un moment donné d'arriver à parler la même langue pour éviter que l'on ait des difficultés de lecture de ces plans et qu'ils puissent se superposer ; c'est quand même plus efficace. C'est un mécanisme qui sera rendu obligatoire à l'échéance du 1^{er} avril 2028, mais c'était déjà annoncé il y a de nombreuses années.

Je sais que certains gestionnaires souhaiteraient avoir davantage de délais, mais c'est une échéance qui a été fixée à la fois suite à des demandes européennes et de façon conjointe au niveau de l'ensemble des régions. Ce sont les prochaines étapes en la matière. J'annonce également – ce n'est pas dans le texte – qu'une modification du décret Impétrant est en préparation. Le décret Impétrant a fait suite à la catastrophe de Ghislenghien. Cette catastrophe a impliqué toute une série de changements dans les échanges, la coordination de chantier et maintenant sur l'échange d'informations.

Le système aujourd'hui est arrivé à une certaine maturité. L'ASBL Powalco, qui est l'acteur qui gère l'outil commun aux différents impétrants, est arrivée à une version 2.0 qui est maintenant normalement de qualité améliorée et bien connue de l'ensemble des acteurs publics et privés qui interviennent dans le sous-sol de la voirie. Je souhaite renforcer cette législation en permettant de sanctionner davantage les quelques-uns qui ne jouent pas les règles du jeu. Les premiers jours de ma prise en fonction, j'ai été invité par un bourgmestre d'une commune liégeoise qui se plaignait d'un chantier qui traînait depuis un an : une rue éventrée dans sa commune, chantier sur une voirie régionale. Des échanges qui en sont ressortis, il m'a été expliqué que c'était un impétrant qui n'avait pas joué le jeu de Powalco, qui s'était réveillé en cours de chantier et qui avait le temps nécessaire pour développer son projet. C'est absolument inadmissible aujourd'hui.

Dès lors, je travaille avec l'administration à une réforme du décret Impétrant qui fera payer, à celles et ceux qui ne respectent pas les règles du jeu, les retards, les lenteurs et aussi les pertes économiques pour celles et ceux qui en sont victimes. Aujourd'hui, il faut aller devant un tribunal civil pour réclamer cela, mais je pense que cela nécessite une action plus ferme de la part de l'autorité publique. C'est ce que j'entends en tout cas porter et nous aurons l'occasion d'en reparler.

Voilà, Monsieur le Président, j'espère ne pas avoir été trop technique dans un dossier qui l'est quelque peu.

Discussion générale

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

M. Carlo Di Antonio (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, chers collègues, c'est un décret qui répond à un besoin réel, qui vient combler un vide juridique qui existait jusqu'à présent en Wallonie : cet échange n'était pas obligatoire, il le deviendra. Il n'était obligatoire que lorsqu'il y avait une réunion de coordination ; c'est une obligation d'étendre cette procédure.

J'ai quelques questions, mais je voulais surtout réagir par rapport à votre annonce sur le décret Impétrant. C'est une excellente nouvelle. On a plein de suggestions à vous faire sur la manière de rendre certaines parties plus contraignantes. Tout d'abord, sur ce projet de décret, le texte prévoit que le Gouvernement déterminera le portail et l'organisme chargé de sa gestion, vous en avez parlé. Pouvez-vous nous préciser qui est aujourd'hui le niveau de concertation avec l'autorité fédérale, afin d'assurer une parfaite interopérabilité des plateformes et d'éviter toute duplication ou difficulté pour les utilisateurs ?

Deuxièmement, l'avis de l'Union des villes et communes de Wallonie attire l'attention sur la définition particulièrement large de la notion de « travaux » qui couvre toute intervention susceptible d'avoir une influence sur le sol ou le sous-sol. Comment le Gouvernement entend-il répondre à cette préoccupation ?

Enfin, le décret concernera aussi les petits indépendants. Qu'est-il prévu à ce niveau pour qu'ils soient informés, puisqu'il y a des amendes, des sanctions administratives qui sont importantes, prévues en cas de non-respect ? Comment des opérateurs plus petits peuvent-ils être informés de leurs obligations imposées par ce projet de décret ? Il faut une véritable campagne d'information multicanal pour sensibiliser les organisations professionnelles, les fédérations sectorielles, les guichets d'entreprises, et cetera.

Sur le décret relatif aux impétrants et l'annonce de la modification de 2009, j'entends le renforcement que vous comptez mettre en place.

Pour la coordination de chantier, le Powalco actuel fonctionne bien, mais il y a un manquement quand quelqu'un ne joue pas le jeu dans le cadre d'un chantier où tout le chantier principal est immobilisé parce qu'un impétrant n'intervient pas suffisamment rapidement.

Je voudrais aussi insister sur l'indemnisation des gestionnaires de voiries après les interventions des différents impétrants. J'étais au Parlement en 2009 lorsque j'ai entendu le lobbying intense de certains pour ne pas reporter le coût de leur intervention sur les différents opérateurs. Cependant, aujourd'hui, lorsque l'on se rend sur une voirie et que l'on regarde un peu son histoire à travers le patchwork qui peut être visible, on peut imaginer les nombreux points de faiblesse causés dans la voirie ; en raison de travaux insuffisamment finis, c'est le gestionnaire de voirie qui

va devoir, après quelques années, faire les réparations, alors qu'il y a eu une multiplication d'interventions d'opérateurs. Le débat en 2009 portait fortement sur les opérateurs de télédistribution qui s'étaient battus pour ne pas devoir indemniser, au juste niveau, les conséquences de leurs interventions sur les voiries.

Très souvent aujourd'hui, il y a une énorme frustration au sein des communes lorsque, quelques années plus tard, on voit ce qu'il advient d'une voirie refaite à la suite de toute une série d'interventions. Le suivi n'est pas toujours efficace non plus au niveau des communes. Il faut avoir les forces en conséquence pour faire l'état des lieux d'entrée et de sortie, le point six mois plus tard et deux ans plus tard. Il en résulte des voiries qui sont pénalisées, qui sont en moins bon état que s'il y avait eu une meilleure organisation, une meilleure sensibilisation, et une plus grande responsabilisation financière des impétrants.

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

M. Vincent Crampont (PS). – Monsieur le Ministre, nous soutiendrons ce projet de décret qui répond à un objectif essentiel : renforcer la sécurité des travailleurs, des citoyens et des infrastructures souterraines.

Trop souvent, l'ouverture d'un chantier peut entraîner des risques importants lorsque l'on ne dispose pas d'une information complète sur les câbles et canalisations présents dans le sol. Ce texte permet de généraliser l'échange d'informations via un portail, d'obliger les gestionnaires à s'enregistrer et aussi de garantir la transmission gratuite des plans dans les délais déterminés. C'est une avancée concrète en matière de prévention et de coordination, de chantier et de protection des services essentiels.

Pour les communes, c'est également un enjeu important. Lorsqu'un chantier se passe mal, ce sont souvent elles qui doivent en gérer les conséquences : interruption des services, mobilité perturbée, plaintes des citoyens ou urgences techniques. Une meilleure information en amont est donc positive. Nous avons entendu les réserves juridiques du Conseil d'État ; le Gouvernement tente d'y répondre dans l'exposé des motifs, en s'appuyant notamment sur les compétences régionales en matière de domaine public, de voirie, d'eau, d'égouttage, d'énergie et d'environnement, ainsi que sur le fait que la Région flamande, en 2008, et la Région bruxelloise, en 2013, ont adopté ce dispositif similaire.

Par contre, nous insistons sur trois points :

- accompagner les petits gestionnaires et les pouvoirs locaux ;
- garantir la protection des données sensibles ;
- appliquer les sanctions avec discernement.

En ce qui concerne votre intention de modifier le décret Impétrants, nous pensons qu'il est important de

l'implémenter afin de le rendre meilleur. On le sait, il a démontré ses difficultés sur le terrain et c'est une bonne chose de le bonifier.

Vous l'aurez compris, notre groupe votera favorablement ce texte parce qu'il va dans le sens de la sécurité, de la prévention et d'une meilleure organisation des chantiers en Wallonie.

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

M. Germain Mugemangango (PTB). – Ce projet de décret concerne les câbles et canalisations qui se trouvent sous terre : eau, gaz, électricité, télécommunication, égouts et conduites diverses. L'idée principale est simple : avant de creuser, il faut savoir exactement ce qui se passe sous le sol.

Nous voterons pour ce projet de décret. Pourquoi ? Parce que l'objectif est simple et utile. On doit évidemment savoir ce qu'il y a sous terre pour des questions de sécurité évidentes. Une conduite de gaz touchée, un câble électrique arraché ou une canalisation d'eau cassée, ce n'est pas un petit problème technique. Cela peut mettre en danger les travailleurs ou les riverains, provoquer des coupures de services, retarder les chantiers et coûter cher à la collectivité. Sur ce point, le texte va dans le bon sens. Il peut améliorer la sécurité des chantiers, mieux protéger les réseaux et mieux coordonner les interventions.

Toutefois, notre vote pour n'est pas un chèque en blanc, nous voulons insister sur plusieurs points. D'abord, le Conseil d'État a soulevé une difficulté importante sur les compétences de la Région. Il faut que le Gouvernement sécurise juridiquement le dispositif. Ensuite, le portail ne sera utile que si les plans sont fiables, complets et mis à jour. Un portail informatique ne suffit pas à lui seul ; ce qui compte, c'est la qualité des informations sur le terrain. Enfin, il faudra accompagner les communes, les petits opérateurs et les entrepreneurs. Ce texte ne doit pas devenir une charge administrative supplémentaire, sans moyens ni explications claires.

Nous voterons pour parce que l'objectif de sécurité est juste, mais nous resterons attentifs à la mise en œuvre concrète, aux moyens prévus et à la solidité juridique du dispositif.

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

M. Arnaud Dewez (MR). – Le texte qui nous est soumis aujourd'hui touche à une question extrêmement concrète, à savoir notre capacité collective à mieux connaître notre sous-sol pour mieux protéger les personnes, mieux gérer les infrastructures et mieux exécuter les travaux.

Derrière ce projet de décret, il y a un constat assez simple : nous continuons aujourd'hui à intervenir sur

des réseaux parfois insuffisamment documentés, avec des échanges d'informations encore trop fragmentés entre acteurs publics, gestionnaires et exécutants. Les conséquences sont connues : ruptures de conduites, dommages aux réseaux, interruption de services essentiels, retards de chantier, surcoûts et parfois accidents, mettant directement en danger des travailleurs ou des riverains. À cet égard, le diagnostic posé par le ministre apparaît particulièrement pertinent.

Si le décret permet de mieux préparer les interventions et de sécuriser l'exécution des travaux, il constitue aussi potentiellement un outil d'amélioration de la performance publique et de réduction des coûts indirects par la collectivité. Nous soutenons également la logique de modernisation qui sous-tend ce texte. Le portail numérique unique proposé constitue une avancée importante dans la digitalisation de l'action publique. Nous parlons ici d'un changement de logique : passer d'une circulation fragmentée de l'information vers un système structuré, partagé et davantage orienté données. Dans cette perspective, ce projet de décret s'inscrit-il dans une démarche plus globale de digitalisation de la gestion des chantiers et des réseaux en Wallonie ? Pensez-vous également, Monsieur le Ministre, que ces nouvelles obligations permettront d'améliorer progressivement la qualité des données géographiques disponibles sur les réseaux souterrains wallons ?

De manière plus large encore, peut-on considérer ce portail comme une brique supplémentaire vers une gestion plus intégrée du sous-sol wallon, au bénéfice des pouvoirs publics locaux, des opérateurs et, plus largement, de la collectivité ? Par ailleurs, sortir de modèles essentiellement volontaires pour aller vers des obligations communes constitue une évolution saine où chacun participe, chacun partage l'information et chacun contribue à la prévention du risque.

Enfin, je souhaite souligner un dernier élément particulièrement positif : le choix assumé de cohérence avec les autres niveaux de pouvoir. Vous avez fait le choix de vous appuyer sur le point de contact fédéral et sur la plateforme KLIM-CICC, plutôt que de recréer un système isolé propre à 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. – Je remercie les différents intervenants pour leur soutien, leurs questionnements et leurs remarques sur une série de points.

D'abord, il faut bien rappeler qu'aujourd'hui, dans 85 % des cas, l'échange d'informations a lieu de façon naturelle et volontaire. Rappelons également que le projet de décret ici a été porté, soutenu et demandé par l'ensemble des intervenants et des fédérations d'entreprises qui sont concernés.

Certes, quand on parle des fédérations d'entreprises, cela ne veut pas dire toutes les entreprises. Je suis bien conscient que, par rapport aux indépendants et aux très petites entreprises, un processus d'information sera nécessaire. Il sera également nécessaire vis-à-vis des communes. Les obligations vont essentiellement porter sur les gestionnaires de câbles et canalisations. Pour l'essentiel, même s'il y a de la sous-traitance ou que de petites entreprises interviennent, les acteurs qui vont assumer ces obligations sont des entreprises ou des intercommunales d'une certaine taille. L'objectif est que l'outil fonctionne. Ainsi, les sanctions qui sont prévues sont des sanctions pour faire en sorte qu'il y ait une « peur du gendarme », c'est-à-dire éviter que certains ne se disent que c'est une règle, mais que, comme il n'y a pas de sanctions, ils ne l'appliquent pas. C'est dans cet état d'esprit que nous agissons. Une séance d'information, dès l'adoption du décret, sera entreprise par et avec les fédérations, qu'il s'agisse de celle des entrepreneurs de voiries, l'association des *public utilities* wallons ou encore par le biais de canaux classiques vis-à-vis des communes, à savoir l'Union des villes et communes de Wallonie.

Je voudrais également préciser que l'ASBL KLIM-CICC qui, aujourd'hui, est constituée par l'ensemble des gestionnaires de câbles et canalisations – ce sont eux qui l'ont créée. C'est cet outil, cette plateforme et cet opérateur que je proposerai au Gouvernement wallon, dès le vote du décret, de désigner. La note est d'ailleurs prête, elle est dans les starting-blocks, pour que les choses soient bien claires.

En ce qui concerne, la protection des données, Monsieur Crampont, l'article 9 du décret est assez clair. Le texte avait été soumis à l'Autorité de protection des données.

Sur la motivation, en la matière, l'exposé des motifs – d'aucuns l'ont souligné – répond et rappelle toutes les compétences de la Wallonie. On est donc dans la prolongation de nos compétences : les distributions d'eau, de gaz, d'électricité et d'énergie, le domaine public, et cetera. Ce sont autant de compétences qui relèvent de la Région. Nous nous fondons à la fois sur cette lecture de la loi spéciale et donc de l'ensemble des dispositions qui, dans le prolongement de ces compétences matérielles, sont nécessaires pour exécuter pleinement nos compétences. C'est sur cet élément que l'on se base, ainsi que sur un argument également comparatif, à savoir que les autres Régions ont également emprunté le même chemin.

Monsieur Dewez, en ce qui concerne la digitalisation, il est très clair que l'on y va. La digitalisation est inscrite dans le décret et dans le processus lié au décret Impétrants, avec une obligation de vectorisation à l'horizon 2028. C'est un enjeu majeur. L'objectif est d'arriver à une gestion intégrée de la donnée et faire en sorte que l'ensemble des données d'un secteur du sous-sol puisse être lisible par un

opérateur et que, grâce à l'application développée KLIM-CICC, chaque opérateur puisse avoir, dans un idéal, à moyen terme, ces données. En effet, la vectorisation sera obligatoire pour toutes les nouvelles installations. Progressivement, il y a un travail de numérisation et d'intégration des données, mais cette cartographie est une obligation des gestionnaires de câbles et canalisations ; c'est à eux qu'il revient de passer sur un mode dématérialisé. Pour eux, c'est également une question à la fois de meilleure gestion de leurs données – sans doute qu'un grand nombre l'ont déjà ou sont déjà en train de le réaliser – et un mécanisme – tout est vectorisé – de simplification dans la gestion de leurs données. C'est à la fois avoir une information très précise sur l'état de leur réseau, leur localisation, et cetera, et être capable de répondre sans devoir consacrer de temps aux sollicitations que d'autres font lorsqu'ils souhaitent de l'information sur la zone concernée par le chantier.

Voilà pour l'essentiel des questions qui m'ont été posées. Si j'en ai oublié certaines, n'hésitez pas à me revenir.

Je souligne que le chantier mené par rapport au décret Impétrants consiste à dire que maintenant que le système fonctionne, que l'on a un outil, la plateforme Powalco, qui a été mise à jour à la fin de l'année passée.

En termes d'outils, il faut maintenant que chacun respecte, et que ceux qui ne respectent pas les règles du jeu du décret impétrants passent à la caisse. Je pense que c'est la seule façon d'éviter ce que d'aucuns d'entre vous ont dénoncé, à savoir des voiries communales ou régionales joyeusement refaites et, quelques semaines plus tard, une ouverture de tranchées. Sans compter ce que j'expliquais : les tranchées qui ne se rebouchent pas ou qui prennent du temps à être rebouchées, ce qui est un vrai scandale en termes d'utilisation efficace des deniers publics, parce qu'au final, ce sont les collectivités publiques ou les usagers des services publics qui devront, dans le cadre de leurs factures ou de leurs impôts, payer ces éléments-là. C'est absolument inadmissible. Je souhaite nettement plus de fermeté.

Il reviendra à chaque gestionnaire de voirie, puisqu'il y aura des outils renforcés juridiquement, des sanctions, de s'assurer que sur le terrain, cela se passe ainsi, et de ne plus donner d'autorisation ou de sanctionner les autorisations tardives d'ouverture de voiries. Quand on vient six mois après une réfection complète d'une voirie et que l'on n'a pas agi, que l'on n'a pas utilisé le décret impétrants, ce n'est pas normal. Les entreprises qui ne respecteront pas les règles devront être sanctionnées. La vérification sur le terrain relèvera, pour les voiries communales, de l'autorité locale, communale, et pour les voiries régionales, de l'autorité régionale. Chacun doit faire sa part du travail pour préserver nos voiries. Voilà, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Députés, ce que je peux

donner comme éléments de réponse, mais peut-être ai-je oublié l'une ou l'autre question.

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

M. Carlo Di Antonio (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, je salue ce discours de fermeté sur l'évolution du décret impétrants. Je pense que c'est quelque chose de très attendu.

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

M. Vincent Crampont (PS). – Monsieur le Ministre, comme vous, nous souhaitons également que des sanctions soient appliquées, qu'elles soient mesurées malgré tout, et qu'elles ne mettent pas à mal les sociétés. Enfin, j'imagine qu'une évaluation du décret est prévue, et nous ne manquerons pas de revenir vers vous en commission pour avoir les informations dans quelques mois.

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

M. Germain Mugemangango (PTB). – Monsieur le Ministre, je crois qu'il y aura effectivement un vrai besoin d'informations pour les plus petits acteurs. Là-dessus, il faudra vraiment être proactifs. Nous suivrons la mise en place concrète de ce décret pour voir les problèmes que cela peut poser, mais, en tout cas, l'intention est positive.

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

M. Arnaud Dewez (MR). – Je n'ai rien à ajouter. Je vous remercie pour la réponse à mes questions.

M. le Président. – Plus personne ne demandant la parole dans la discussion générale, je la déclare close.

Examen et vote des articles

M. le Président. – Je vous propose de passer à l'examen et au vote des articles du projet de décret relatif au Portail d'information câbles et canalisations souterrains (Doc. 603 (2025-2026) N° 1).

Art. 1^{er} à 13

Les articles 1^{er} à 13 ne font l'objet d'aucun commentaire.

Les articles 1^{er} à 13 sont adoptés à l'unanimité des membres.

Vote sur l'ensemble

M. le Président. – Nous allons voter sur l'ensemble du projet de décret relatif au Portail d'information

câbles et canalisations souterrains (Doc. 603 (2025-2026) N° 1).

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

Confiance au président et au rapporteur

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

**Projet de décret
insérant un Livre VI dans la Première Partie du
Code de la démocratie locale et de la
décentralisation visant à organiser la
participation des services, organisations et
structures relevant des compétences ou de la
tutelle de la Région wallonne aux cellules de
sécurité intégrale locales en matière de
radicalisme, d'extrémisme et de terrorisme
(Doc. 606 (2025-2026) N° 1)**

**Projet de décret
modifiant le chapitre 1^{er} du Livre I^{er} de la
Septième Partie du Code de la démocratie locale
et de la décentralisation visant à organiser la
participation des services, organisations et
structures relevant des compétences ou de la
tutelle de la Région wallonne aux cellules de
sécurité intégrale locales en matière de
radicalisme, d'extrémisme et de terrorisme,
pour les matières relevant de l'article 138 de la
Constitution
(Doc. 607 (2025-2026) N° 1)**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'examen :

- du projet de décret insérant un Livre VI dans la Première Partie du Code de la démocratie locale et de la décentralisation visant à organiser la participation des services, organisations et structures relevant des compétences ou de la tutelle de la Région wallonne aux cellules de sécurité intégrale locales en matière de radicalisme, d'extrémisme et de terrorisme (Doc. 606 (2025-2026) N° 1) ;
- du projet de décret modifiant le chapitre 1^{er} du Livre I^{er} de la Septième Partie du Code de la démocratie locale et de la décentralisation visant à organiser la participation des services, organisations et structures relevant des compétences ou de la tutelle de la Région wallonne aux cellules de sécurité intégrale locales

en matière de radicalisme, d'extrémisme et de terrorisme, pour les matières relevant de l'article 138 de la Constitution (Doc. 607 (2025-2026) N° 1).

Comme il s'agit d'un examen conjoint, je vous propose d'adopter la méthode de travail suivante. Nous entendrons l'exposé de M. le Ministre pour les deux projets de décrets. Nous procéderons ensuite à une seule discussion générale. Ensuite, une fois que celle-ci sera clôturée, nous procéderons au vote des projets de décret 606 et 607. Je n'ai pas cité le second, mais vous l'avez vu figurer dans notre ordre du jour. Enfin, nous passerons évidemment à la confiance au président et aux rapporteurs. Cette méthode vous convient-elle ? Oui, merci beaucoup.

Ensuite, je porte à votre connaissance que le projet de décret 607 règle, en application de l'article 138 de la Constitution, une matière visée aux articles 127 et 128 de celle-ci. En conséquence, les membres du Parlement wallon qui ont exclusivement ou en premier lieu prêté serment en allemand ne pourront pas participer au vote du projet de décret 607 – cela tombe bien puisque cela ne concerne pas, à ce stade en tout cas, de membres effectifs de notre commission.

Désignation d'un rapporteur

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

La parole est à M. Resinelli.

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

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

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

M. le Président. – À l'unanimité des membres, MM. Jean-Paul Bastin et Lefèbvre sont désignés en qualité de rapporteurs.

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

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Il me revient de vous présenter un projet de décret porté par le Gouvernement qui concerne les cellules de sécurité intégrale locales en matière de radicalisme, d'extrémisme et de terrorisme – les CSIL-R. Nous avons commémoré il y a quelques mois les

10 ans des attentats de Bruxelles. Souvenez-vous des circonstances et de la situation qui ont frappé durement notre pays. S'en est suivie, quelque temps plus tard, une loi fédérale mettant en place ces cellules de sécurité intégrale locales en matière de radicalisme, d'extrémisme et de terrorisme, dont la mission essentielle est d'assurer un échange d'informations relativement en amont pour apprécier et évaluer les risques et les menaces, ainsi que permettre un échange efficace d'informations entre les différents acteurs publics.

Entre 2021 et 2023, la Région flamande et la Communauté française ont adopté des cadres décrétaux permettant et autorisant aux services qui relèvent de leur compétence de participer à ces cellules mises en place par le niveau fédéral dans le cadre des compétences de police et de justice.

Dans ce contexte, le Gouvernement souhaite aujourd'hui combler un vide juridique, puisqu'il n'existe pas, en Région wallonne, d'encadrement juridique permettant à l'ensemble des acteurs relevant de l'autorité de la Région – je vise ici à la fois les services régionaux directs, les services régionaux indirects, les unités d'administration publique, mais également les pouvoirs locaux sur lesquels la Région organise une tutelle de façon à cadrer et mettre à la fois des obligations, mais également des droits et des limites à l'intervention des agents relevant, au sens large, de la compétence de la Région wallonne pour participer à ces cellules de sécurité intégrale locales en matière de radicalisme, d'extrémisme et de terrorisme.

En pratique, ces CSIL-R sont conçues comme des plateformes locales de concertation. Elles sont pilotées sous l'autorité du bourgmestre et elles visent à prévenir des risques terroristes, avec une détection en amont et un suivi individualisé de situations liées à des cas ou des situations dans lesquels le radicalisme, l'extrémisme ou le terrorisme sont suspectés. Cette définition est fixée par le cadre fédéral.

L'objectif est évidemment d'avoir une approche pluridisciplinaire et coordonnée, c'est-à-dire, concrètement, échanger et croiser des informations pour évaluer le niveau de menaces ou de risque. Le cas échéant, les autorités compétentes mettent en place un accompagnement adapté de la situation. Ce cadre des CSIL-R permet un échange d'informations entre professionnels, y compris pour celles et ceux qui sont soumis au secret professionnel. Bien entendu, le respect des informations échangées dans ce cadre s'applique à l'ensemble des participants.

Concrètement, une CSIL-R peut être monocommunale ou pluricommunale et sa composition est adaptée aux besoins locaux. Il revient évidemment à l'autorité locale – le bourgmestre – d'ajuster cette composition en concertation avec les forces de l'ordre et les autorités judiciaires. On retrouvera donc autour de la

table toute une série d'acteurs de la police, des officiers de sécurité, des fonctionnaires de prévention, les services communaux autour du bourgmestre et, selon les situations, des services régionaux ou acteurs qui relèvent de la tutelle régionale. C'est là qu'il y a une possibilité d'adapter la composition en fonction de la situation ou des cas qui sont mis en avant.

Un constat, c'est qu'il y a aujourd'hui peu de lisibilité, en tout cas à l'échelle wallonne ; pour force, nous n'avons pas de compétences en la matière, faute d'une base légale.

Si l'on regarde les choses sur le plan opérationnel, un cas peut être porté à l'attention du bourgmestre. La loi organique du 30 novembre 1998 sur les services de renseignement et de sécurité dit que, en cas d'indice de radicalisation – c'est ce qui est évoqué comme élément déclencheur –, l'autorité communale, c'est-à-dire le bourgmestre, doit inviter les services pertinents pour examiner la situation. L'échange a lieu au sein de la CSIL-R dans le cadre d'une règle stricte de confidentialité et de secret professionnel. Il y a un délai de préparation de 14 jours. Le partage d'informations est encadré via une levée individuelle du secret professionnel, mais les membres de la CSIL-R ne peuvent évidemment pas partager cela en dehors des membres qui participent à l'opération, et il s'agit d'un suivi au cas par cas. In fine, l'ensemble des dispositions sont soumises au règlement européen sur la protection des données.

Quels sont le contenu et les impacts des décrets qui vous sont proposés aujourd'hui ? On identifie clairement quels sont les acteurs qui peuvent être concernés dans le périmètre wallon. C'est le premier élément. On identifie les modalités de participation avec le délai de préparation ; la participation reste volontaire et la représentation est encadrée. Bien entendu, le secret professionnel est garanti et les données à caractère personnel font l'objet des traitements ad hoc et des garanties prévues par le RGPD.

L'objectif est :

- un impact juridique. Aujourd'hui, il peut déjà y avoir des CSIL-R, pour lesquelles il y a un vide juridique, puisque la participation d'agents relevant des compétences régionales ne fait pas l'objet d'un encadrement. C'est précisément l'objet du projet de décret qui vous est soumis ;
- un impact préventif, puisque l'objectif est de mettre en œuvre la législation fédérale, qui est une législation d'anticipation. On sait que concernant le risque, le fait de disposer d'un lieu où des situations potentiellement porteuses de risques sont évoquées et débattues, et avoir un échange d'informations pour infirmer le risque ou le confirmer est un outil indispensable pour se protéger contre un risque d'attentat ou d'autres actes malintentionnés ;

- une clarification du rôle des uns et des autres. Singulièrement, le décret place le bourgmestre comme acteur central dans la sphère de compétence relevant de la Wallonie. Il ne s'agit pas d'inventer quelque chose. On vient, à l'instar de la Communauté flamande et de la Communauté française, compléter le dispositif afin de mieux encadrer cette intervention.

Je rappelle qu'en Flandre, les Communauté et Région se superposent, ce qui n'est pas le cas en Wallonie. Comme vous le savez, dans notre belle maison Belgique, il y a des compétences communautaires dont l'exercice a été transféré à la Région wallonne et à la COCOF, raison de ce double décret, un décret wallon régional et un décret article 138. De nouveau, nous n'avons pas inventé le fil à couper le beurre, ce dispositif est aligné sur le cadre existant en Communauté française, ce qui simplifiera la vie des bourgmestres.

L'objectif est clair : doter nos acteurs locaux et régionaux wallons d'un cadre clair, leur permettant de participer aux fameux CSIL-R mises en place par la législation fédérale.

Voilà, Mesdames et Messieurs les Députés, l'objectif de ce décret en quelques mots :

- d'une part, fixer un cadre juridique pour sécuriser les interventions et les relations des autorités locales, avec le bourgmestre au premier chef avec les différents intervenants dans les pouvoirs locaux, mais également dans l'ensemble de la sphère de compétence de la Région wallonne ;
- d'autre part, donner, pour les intervenants et les personnes qui seraient invitées à participer à ces CSIL-R, une série de balises leur permettant de comprendre leur rôle dans l'opération, les limites, ce qui peut leur être demandé, mais également ce en quoi ils peuvent refuser une série d'éléments.

Voilà l'objectif général de ce double projet de décret.

Discussion générale

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

Mme Nikolic voudra certainement intervenir, elle arrive.

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Nous allons d'abord faire un premier tour. Si Mme Nikolic n'arrive pas, je prendrai la parole.

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, chers collègues, les CSIL – nous n'avons pas la même prononciation – existent depuis 2018 et sont

formalisées au niveau fédéral. Depuis 2021, la Flandre a un décret. Depuis 2023, la Fédération Wallonie-Bruxelles en a un. Ici, la Région wallonne vient également combler ce vide juridique, et permet que chacun puisse se sentir à l'aise.

Je ne vous cache pas que lors des premières CSIL, certains travailleurs étaient particulièrement interpellés par cette notion de secret professionnel. C'est tout à leur honneur d'avoir toujours eu cette attention. Il convient de voir comment la gérer, ne plus le respecter, tout en respectant la loi, et ce, dans un intérêt supérieur bien compris, mais assez malaisant d'une certaine manière.

Dès lors qu'il y aura ce cadre juridique pour tous les travailleurs relevant de la Région wallonne, cela ne fait qu'augmenter les différentes bases et les différents éléments permettant à tout un chacun de participer à l'aise à ces CSIL. Je tiens à souligner, par expérience empirique personnelle, que ces CSIL ne sont pas une chasse aux sorcières. Au contraire, c'est une discussion qui permet de se dire qu'il y a des voyants allumés par rapport à telle ou telle personne. Très souvent, ces voyants s'éteignent par la discussion conjointe qu'il peut y avoir des différents services et des différentes personnes présentes.

Cela permet d'enlever aussi un certain poids sur certains travailleurs qui devaient vivre avec ces interrogations, et qui n'avaient pas d'endroit où l'exprimer. Si ce sont des travailleurs sociaux, leur propos et leur mission, ce n'est pas la sécurité.

Ici, le fait qu'il y ait ces réunions menées de manière professionnelle avec la police dans un cadre non seulement bienveillant, mais aussi dans un intérêt sociétal bien compris, permet d'avoir des avancées concrètes et pratiques. De plus, dans beaucoup de nos communes, nous avons des réjouissances qui regroupent beaucoup de personnes. Il convient d'essayer de s'assurer de le faire dans les plus grandes conditions de sécurité.

Le texte que vous nous proposez prévoit l'efficacité de la prévention grâce à une approche pluridisciplinaire, et le respect du secret professionnel, sachant que la participation doit toujours rester volontaire. Un refus motivé est toujours possible. Cela me semble important pour l'ensemble des travailleurs. Enfin, il y a la notion de protection des données, avec un encadrement RGPD particulièrement rigoureux. Cet équilibre sur cette triangulation légitime l'ensemble du dispositif.

Chaque commune a une pratique potentiellement différente par rapport à l'usage de ces CSIL et la fréquence avec laquelle ils désirent l'utiliser. Certains en font plus que d'autres, mais certains ont des besoins et une prégnance plus importants.

Cela ne transforme pas nos travailleurs sociaux ou nos agents de l'emploi en auxiliaires de police. Leur première mission est d'être des travailleurs sociaux ou

des agents de l'emploi. Néanmoins, nous pouvons avoir collectivement, socialement, une vision par rapport à des comportements qui pourraient potentiellement être dramatiques. Nous l'avons souligné par rapport aux commémorations des 10 ans des attentats de Bruxelles.

Je tiens à noter que l'Union des villes et communes a salué expressément la sécurité juridique apportée par le texte. Elle relève que le législateur respecte scrupuleusement la répartition des compétences en n'intervenant pas dans les missions ni les objectifs fédéraux des CSIL-R, mais en se limitant à encadrer la participation des services qui dépendent de la Région. Elle souligne également que les garanties prévues en matière de secret professionnel et de protection des données sont satisfaisantes.

Le gouverneur du Brabant wallon a recommandé, dans son avis, l'élaboration d'une circulaire explicative pour assurer une mise en œuvre harmonisée sur le terrain, notamment pour les situations d'urgence où le délai de 14 jours peut être réduit.

Monsieur le Ministre, avez-vous pu prendre connaissance de cette contribution d'un de nos cinq gouverneurs ? Allez-vous suivre cette recommandation ? Si oui, quel sera le calendrier pour la mise en œuvre de cette circulaire ?

Le décret flamand du 21 mai 2021 a directement inspiré certaines dispositions du texte, notamment son article 12 relatif au caractère volontaire de la participation. Avez-vous eu des échanges avec votre homologue ou les autorités flamandes pour tirer des leçons de leur expérience et voir s'ils voulaient modifier, améliorer, faire évoluer leur texte ? Ont-ils rencontré certaines difficultés ? Si oui, pourriez-vous nous en faire part ? Votre texte rend-il déjà une expertise de l'expérience flamande en intégrant directement certaines conclusions dont ils ont pu se rendre compte de manière empirique sur le terrain ?

Par ailleurs, ce décret est conçu pour être le miroir wallon du décret de la Fédération Wallonie-Bruxelles du 8 juin 2023, afin qu'il n'y ait pas deux cadres légistiques incompatibles lors d'une même concertation de cas. Avez-vous des retours, en tant que ministre des Pouvoirs locaux, sur la bonne application du décret de la Fédération Wallonie-Bruxelles dans les communes ? Des difficultés vous sont-elles remontées ? Y a-t-il une coordination prévue entre la Région et la FWB pour assurer la cohérence des deux dispositifs ?

Ce texte était attendu, il apporte la sécurité juridique que nos agents de terrain non seulement devaient avoir, mais aussi demandaient. Il respecte les droits fondamentaux et notamment les libertés auxquelles nous sommes particulièrement sensibles. Enfin, il s'inscrit dans une logique de cohérence institutionnelle. Notre groupe soutiendra pleinement ce texte.

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

M. Vincent Crampont (PS). – Monsieur le Ministre, chers collègues, les deux projets de décret qui nous sont soumis visent à combler un vide juridique en organisant la participation des services relevant de la Région wallonne au CSIL-R. Ces cellules existent déjà sur une base du cadre fédéral. Il revient donc à la Région de déterminer pour les services et organismes qui relèvent de ses compétences ou de sa tutelle dans quelles conditions ceux-ci peuvent être invités à participer à une concertation de cas.

Nous partageons l'objectif de sécurité juridique poursuivi. Le texte ne crée pas un nouveau dispositif sécuritaire, il encadre la participation d'acteurs wallons à un dispositif existant. Cette démarche s'inscrit d'ailleurs dans la continuité du décret adopté en 2023 à la Fédération Wallonie-Bruxelles. Il est logique que les communes wallonnes disposent d'un cadre cohérent, qu'il s'agisse de services relevant de la Fédération Wallonie-Bruxelles ou de la Région wallonne.

Les avis rendus appellent toutefois plusieurs remarques importantes. En effet, plusieurs avis nous invitent à la prudence. L'Autorité de protection des données rappelle que l'échange d'informations dans ce type de dispositif constitue une ingérence sensible dans la vie privée. Elle insiste donc à juste titre sur les principes de nécessité, de proportionnalité, de prévisibilité et de minimisation des données. Ces exigences doivent conditionner la légitimité du dispositif.

La Fédération des CPAS insiste également sur le caractère volontaire de la participation, sur le respect du secret professionnel et sur la protection des bénéficiaires de l'aide sociale ; c'est pour nous un point central. Les CPAS et les acteurs du logement, de l'insertion ou de l'accompagnement social ne peuvent pas être transformés en auxiliaires permanents d'une logique sécuritaire. Le CESE Wallonie a quant à lui formulé des réserves importantes, notamment sur l'inclusion de certains acteurs sociaux du logement et de l'insertion. Il craint que cette participation fragilise leur relation de confiance avec le public accompagné. Nous entendons cette préoccupation, elle doit guider la mise en œuvre concrète du décret.

Pour notre groupe, l'équilibre est donc clair. Nous souhaitons la nécessité d'un cadre décretaal qui sécurise juridiquement les communes et les services concernés, mais nous ne souhaitons pas une banalisation du partage d'informations sensibles, ni une remise en cause du secret professionnel. Nous soutiendrons donc ces textes, parce qu'ils apportent un cadre juridique nécessaire, mais nous serons attentifs. La participation devra rester volontaire, ciblée, proportionnée, strictement liée à un cas concret et à l'objectif de prévention des infractions terroristes. L'évaluation prévue dans les trois ans devra être réelle et approfondie afin de permettre au Parlement d'apprécier concrètement la mise en œuvre du dispositif. Si des difficultés ou des dérives devaient être

constatées, il appartiendrait au législateur de corriger le tir.

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

M. Germain Mugemangango (PTB). – Monsieur le Ministre, personne ici ne conteste la nécessité de lutter contre le terrorisme. Personne ne conteste non plus l'importance de prévenir des situations dangereuses. Vous nous dites que ces textes servent à combler un vide juridique, mais aussi qu'il faut donner un cadre clair aux communes et aux services wallons ; nous entendons ces arguments. Un cadre légal peut être nécessaire : il est normal de clarifier qui peut participer aux CSIL-R, dans quelles conditions, avec quelles garanties et avec quel respect du secret professionnel. C'est précisément pour cela que nous ne voterons pas contre l'objectif général du texte.

Cependant, un cadre clair ne veut pas toujours dire un cadre équilibré. Le projet 606 permet à de nombreux services wallons d'être invités au CSIL-R. Il ne s'agit pas seulement d'administrations ou d'acteurs liés à la sécurité, il s'agit aussi de services de logement, d'emploi et d'insertion. Je veux être précis : ces services ne participeront pas automatiquement, mais peuvent être invités si leur présence est jugée nécessaire et proportionnée dans un cas précis. Notre inquiétude reste toutefois entière parce que la liste des services concernés est très large. Avec le projet 607, le dispositif peut aussi concerner les CPAS et leurs associations dans les matières exercées par la Région wallonne en vertu de l'article 138 de la Constitution. C'est là que nous avons une inquiétude majeure.

En effet, ces services ne sont pas des services de sécurité, ce sont des services d'aide, vers lesquels les citoyens se tournent quand ils ont besoin d'un logement, d'un accompagnement social, d'un emploi, d'une formation ou d'un soutien. Pour que ces services fonctionnent, une chose est essentielle : la confiance. Si une personne pense que ce qu'elle dit à un service social, un service logement, un service d'insertion ou un CPAS peut se retrouver dans une cellule de sécurité, cette confiance peut être abîmée. Or, quand la confiance est abîmée, les personnes les plus fragiles risquent de se taire, de se méfier ou de ne plus demander d'aide.

C'est exactement l'alerte portée par le CESE. Il demande de retirer du dispositif les agences immobilières sociales, les sociétés de logement de service public, les agences locales pour l'emploi, les maisons de l'emploi, les missions régionales pour l'emploi et les centres d'insertion socioprofessionnelle. Le Gouvernement ne suit pas cet avis et maintient ces acteurs dans le texte.

Nous avons aussi une inquiétude importante sur les données personnelles. Le texte permet de traiter des données très larges : le logement, les dettes, la

solvabilité, la composition du ménage, le mode de vie, le contexte social ainsi que les données policières ou judiciaires. Il permet aussi, dans certains cas, de traiter des données très sensibles, comme la santé, l'origine, les opinions politiques, ou encore les convictions religieuses ou philosophiques. Ces données peuvent aussi concerner les relations et contacts de la personne discutée. Le dispositif peut dès lors toucher l'entourage et pas seulement la personne concernée.

Enfin, la participation est présentée comme volontaire, mais si un service refuse de participer, il doit motiver son refus par écrit. Cela pose une vraie question : si l'on doit se justifier par écrit pour refuser, est-ce encore vraiment volontaire ?

Monsieur le Ministre, notre position est claire. Nous ne voterons pas contre ces textes parce que nous reconnaissons la nécessité d'un cadre légal et l'importance de prévenir les infractions terroristes, mais nous ne pouvons pas voter pour ces textes, car il font entrer les services d'aide, de logement, d'emplois, d'insertion et les CPAS dans un dispositif de sécurité, ils permettent une circulation large de données sensibles et posent des questions importantes sur le secret professionnel, la vie privée et la confiance entre les citoyens et les services publics. C'est pourquoi nous nous abstenons sur ces deux projets de décret.

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

Mme Diana Nikolic (MR). – Monsieur le Ministre, merci pour votre présentation très complète. Je commencerai d'abord en rappelant, comme vous l'avez fait dans votre présentation, que c'est à la suite des attentats de Paris que le Fédéral a décidé de légiférer en la matière. Depuis 2015, l'actualité nous a malheureusement démontré à plusieurs reprises que la radicalisation violente et le terrorisme sont toujours une réalité. Si les attentats de Paris et puis ceux de Bruxelles nous ont appris une leçon essentielle, c'est bien celle que les projets terroristes nationaux, voire internationaux, peuvent être préparés, fomentés, facilités et même financés depuis des réseaux implantés parfois très localement dans nos propres communes, sur le territoire belge de la Fédération Wallonie-Bruxelles ou de la Wallonie. C'est précisément ce qui a conduit le Fédéral à légiférer.

L'actualité toute récente nous a encore rappelé que cette réalité n'a pas disparu. L'attentat terroriste commis contre la synagogue de Liège, en mars dernier, fait l'objet d'une enquête. Ce matin encore, dans les médias, des éléments rendus publics montrent que les investigations au départ de Liège démontrent des ramifications et des auteurs qui s'inscrivent dans un réseau beaucoup plus vaste et à la base d'attentats ou de tentatives d'attentats à Rotterdam, à Amsterdam et à Londres notamment.

Sans préjuger du travail de la justice ni de l'issue de cette enquête, ce que je veux mettre en évidence, c'est que la radicalisation violente ne connaît pas de frontières, ni territoriale ni administrative. Si elle se construit souvent à l'échelle internationale, c'est au départ de relais d'exécutants et de soutiens logistiques, parfois très locaux. C'est précisément pour cette raison que les bourgmestres, les policiers, les services sociaux, les acteurs du logement, de l'emploi ou encore les services publics régionaux – enfin tous ceux que votre décret liste – doivent pouvoir travailler dans un cadre strictement balisé pour partager les informations pertinentes dont ils disposent. Parce que prévenir – et je reviendrai à cette notion –, c'est souvent réussir à relier des informations qui, prises séparément, peuvent passer sous les radars et peuvent même parfois paraître anodines, mais qui, mises en commun, permettent d'identifier un processus de radicalisation et un risque terroriste avant que cela ne débouche à un passage à l'acte. C'est bien cela que l'on poursuit.

Je ne veux pas céder à l'émotion ou instrumentaliser des événements. Ils nous rappellent à l'évidence que la prévention est la meilleure protection. La lutte contre la radicalisation violente est probablement un des meilleurs exemples de politique publique de prévention qui ne peuvent réussir que si chacun assume sa part de responsabilité pleinement et soit en capacité de le faire. Le Fédéral ne peut pas tout, pas plus que les communes, les Régions et les Communautés. On a quelque chose qui se construit sur chaque strate de notre système institutionnel et ces personnes doivent travailler ensemble. C'est tout le sens de ces CSIL-R, ces cellules de sécurité intégrale locales en matière de radicalisation, de radicalisme et de terrorisme. La philosophie est simple. J'ai entendu tout à l'heure que cela pourrait mettre des acteurs de terrain dans une situation délicate, mais j'ai envie de retourner la réflexion et l'approche : il y a aussi énormément d'acteurs de terrain dans les secteurs du logement, de l'emploi, de l'aide sociale – enfin tout ce qui relève des compétences de la Région wallonne – qui se retrouvent avec des informations et sont parfois dépourvus par rapport à ce qu'ils doivent faire avec ces informations, par rapport au secret professionnel ou à l'endroit où ils peuvent le partager.

Ici, c'est vraiment permettre aux acteurs qui, chacun dans leur domaine, détectent des signaux préoccupants, de les partager dans un cadre clairement défini afin d'encadrer le secret professionnel, mais aussi de pouvoir intervenir le plus précocement possible. Ces acteurs peuvent participer uniquement s'ils ont eu un lien préalable avec la personne concernée et si c'est nécessaire et proportionnel par rapport au besoin de prévention en matière de terrorisme et de radicalisme pour prévenir le passage à l'acte.

On n'invente rien aujourd'hui : ces CSIL-R existent déjà. C'est peut-être pour cela que c'est d'autant plus important de rappeler ce que nous faisons et ce que nous

ne faisons pas aujourd'hui. Enfin, vous, Monsieur le Ministre, parce que je vous ai bien écouté tout à l'heure.

Vous avez fait preuve d'énormément d'humilité en présentant ce point. Cela fait des années que l'on attend et par « on », j'entends ce Parlement, j'entends les députés, en tout cas au niveau du groupe MR, et j'entends les acteurs de terrain. Moi, on me le dit régulièrement à Liège : on attend que la Wallonie se dote enfin d'un outil, comme c'est le cas en Flandre depuis cinq ans, comme c'est le cas en Fédération Wallonie-Bruxelles depuis trois ans. Même si je rends ici, à tout seigneur tout honneur, il faut aussi pouvoir dire que vous ne créez pas un nouvel outil de lutte contre le terrorisme. C'est le cadre fédéral qui le crée et les CSIL-R existent déjà sur le terrain, dans de nombreuses communes et dans des associations de communes. Il serait peut-être intéressant de savoir s'il y a encore des endroits de Wallonie qui ne sont pas couverts parce que je pense que personne n'est à l'abri. On le vit à Liège, dans toute une série de domaines de la lutte contre la criminalité et/ou le terrorisme et la radicalisation. Souvent, on voit que les deux sont imbriqués. Par exemple, dans le cadre de l'attentat contre la synagogue. Ce sont des personnes issues de la criminalité active, notamment dans des home-jacking ou autre type de criminalité et de grand banditisme qui étaient à la base de cet attentat terroriste. Si cela se passe à Liège, on se rend quand même compte que souvent cela touche à des communes autour de Liège. On l'a encore vu récemment, quand il y a une fusillade qui se passe à Ans, c'est à côté de Liège. Mais ce n'est pas couvert par la CSIL-R de Liège.

Toutefois, vous ne créez pas ce nouvel outil de lutte contre le terrorisme, vous ne donnez pas de nouveaux pouvoirs à la police – ce ne serait même pas votre compétence si vous le vouliez – et vous ne remettez pas en cause le secret professionnel. Non, vous faites quelque chose de beaucoup plus fondamental. Vous permettez enfin aux services de la Région wallonne de participer pleinement à ce dispositif dans un cadre juridique clair, sécurisé, harmonisé avec celui des autres entités fédérées qui ont avancé plus rapidement que la Wallonie.

C'est donc une étape importante qui était attendue depuis longtemps parce qu'il manquait ce volet wallon, et je ne vais pas y revenir, mais pour une raison qui m'a toujours échappé, votre prédécesseur socialiste, lui, ne souhaitait pas légiférer. Il se retranchait derrière l'attente d'un accord de coopération. À partir du moment où tout le monde légifère, il était logique que la Wallonie légifère aussi. On a attiré l'attention à plusieurs reprises au niveau du groupe MR, mais voilà.

Votre décret comble un vide juridique. Il précise qui peut participer, dans quelles conditions, pour quels objectifs, quelles informations peuvent être échangées et surtout quelles sont les garanties qui protègent à la fois les professionnels, mais aussi l'ensemble de nos

concitoyens. Derrière cette architecture juridique qui peut sembler parfois très administrative, il y a un véritable choix politique, celui de considérer que la prévention est une responsabilité collective et que la radicalisation ne se manifeste pas uniquement dans un commissariat. Elle peut être observée par un éducateur au niveau de la Fédération Wallonie-Bruxelles, par un travailleur social, par un agent du logement, par un accompagnateur vers l'emploi et toute une série d'autres services publics au contact quotidien des personnes sur le terrain. C'est, en fait, la réalité que ces décrets reconnaissent.

Je voulais juste être sûre d'avoir bien lu le décret. Le texte va plus loin que le décret adopté en Fédération Wallonie-Bruxelles, puisqu'il permet aussi aux services concernés, dans le spectre des compétences wallonnes, de proposer eux-mêmes un cas, une situation. Je ne suis pas sûre de l'avoir entendu dans votre exposé. Pouvez-vous juste me préciser cela ?

Pour le reste, je pense que vous l'avez déjà présenté, mais je veux vraiment m'inscrire en faux par rapport à ce que j'ai entendu dans la bouche de certains collègues. La participation, elle est bel et bien volontaire. Le partage d'informations est strictement limité. On est bien en train de parler de prévention d'infractions terroristes. Le secret professionnel n'est pas en danger, c'est vraiment un encadrement.

Je terminerai sur le fait que ce décret ne réglera évidemment pas à lui seul le phénomène de la radicalisation, malheureusement. Mais c'est une étape de plus, cela comble un vide juridique et c'était bien nécessaire. Pour notre groupe, c'est une avancée et c'est la raison pour laquelle nous soutiendrons ces textes.

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Mesdames et Messieurs les Parlementaires, je vous remercie pour vos commentaires, vos questionnements, vos appuis et vos remarques par rapport au texte que je présente au nom du Gouvernement wallon.

Effectivement, aujourd'hui, le vide juridique mettait l'ensemble des acteurs de la sphère wallonne au sens large, dans une situation extrêmement inconfortable par rapport à un dispositif qui existe au niveau fédéral. Ces CSIL-R fonctionnent et existent. Cependant, comment et à quelles conditions, une autorité ou un service public relevant de l'autorité wallonne peut y participer actuellement ? À cette question, c'était le flou total. Dès lors, quel inconfort pour les acteurs de terrain, les services publics, que de répondre à des sollicitations d'un bourgmestre sur une situation ou un cas particulier ! Devait-il participer ? Pouvait-il y participer ? Oui ou non ? À quelles conditions ? Avec

quelles garanties ? Devait-il ou non respecter le secret professionnel ?

Tout cela était dans un no man's land juridique et il fallait répondre à cette situation à la fois d'inconfort, même plus, à l'attention des agents concernés d'une part, mais également à l'objectif impérieux de faire face aux menaces terroristes. Celles-ci ne sont pas illusoires. La situation que nous avons connue et les tragiques actes terroristes volontaires de 2016 – qui ne sont pas des incidents – nécessitent évidemment une réponse ferme. Il ne faut pas être naïf, il faut agir de façon préventive. C'est la meilleure façon d'éviter des actes terroristes. Et c'est la raison d'être de ces CSIL-R mises en place par le Fédéral. Ne pas y participer ou ne pas donner un cadre clair, c'est laisser la menace potentiellement s'étendre et se répandre.

Comme l'a dit M. Bastin tout à l'heure, dans une série de cas – et son expérience personnelle de bourgmestre est intéressante – cela a permis de refermer le dossier en disant qu'il n'y avait pas de difficultés. Effectivement, je peux comprendre que quelquefois une attitude ou un comportement suscite des interrogations de la part d'agents des services publics et qu'à un moment donné, clarifier la situation et s'assurer que la situation ne pose pas de difficultés permet aussi de retrouver un cadre clair dans une période qui est quelquefois agitée.

Je rappelle qu'aujourd'hui, sur le niveau de menace de 1 à 4, la Belgique se trouve encore sous catégorie 3, c'est-à-dire avec une probabilité d'attentat ou d'acte terroriste qui est élevé. Dès lors, nous devons être armés par rapport à ce genre de situation. Nous devons éviter de tomber dans une naïveté béate. Mme Nikolic l'a souligné il y a quelques instants, malheureusement, ce qui s'est passé à Liège avec l'attentat de la synagogue montre que cette menace est bien prégnante. Elle existe bien, et nous devons assurer la tranquillité et la sécurité publique. Cela impose effectivement d'agir et le plus en amont possible quand des signaux apparaissent, et de pouvoir clarifier la situation, voir s'il faut mobiliser davantage les services de police ou de justice d'une part, ou si au contraire, il s'agit d'une situation qui ne dénote aucun problème ou aucun risque, et refermer alors le dossier.

Une fois que ce texte aura été adopté, je m'attellerai à rédiger, avec mes services, une circulaire à l'attention de l'ensemble des services concernés pour bien rappeler les objectifs de la législation fédérale et expliquer quel est le cadre dans lequel l'intervention d'agents relevant, au sens large, de la sphère wallonne peut se faire. Je le rappelle – plusieurs l'ont dit – il n'y a aucune obligation de participer à une CSIL-R. Il y a l'obligation de répondre à une sollicitation formulée par le bourgmestre, l'autorité locale chargée de la sécurité, de l'ordre et de la tranquillité publique.

Il y a aussi obligation, effectivement, d'expliquer les motifs si l'agent ou le service concerné ne souhaite pas participer à la CSIL-R. Ces éléments ne me semblent pas démesurés, sachant que la règle reste la participation volontaire et – j'insiste fort – le secret professionnel. Toute information partagée dans le cadre des CSIL-R est couverte par le secret professionnel de l'ensemble des participants à ces réunions.

Pour répondre à une autre question de M. Bastin concernant le cadastre des CSIL-R, le travail est en cours, en lien avec l'OCAM ; c'est un élément important pour s'assurer qu'il y ait une couverture, une organisation territoriale communale ou pluricommunale complète sur le territoire de notre pays et, bien sûr, de la Wallonie.

Je rappelle que l'Autorité de protection des données a remis des avis sur le dossier et que ces avis ont été suivis. La majorité des remarques ont bien été intégrées et ont, quelque part, durci le texte dans le sens de la protection en la matière. Si certains souhaitent revenir en détail sur ce sujet, on pourra y revenir lors de l'examen des articles en la matière.

Je le disais il y a quelques instants en réponse à M. Bastin, mais c'est également une réponse à M. Crampont qui souhaitait un équilibre clair ; cet équilibre est assuré par la participation volontaire et par le respect du secret professionnel, qui sont clairement indiqués dans le texte. Ce n'est donc pas sans limites, il y a bien des droits, des devoirs et des obligations qui sont clairement précisés.

Par ailleurs, oui, il faut évaluer le système. C'est d'ailleurs le dernier article du projet de décret qui est soumis ici ; celui-ci prévoit un principe d'évaluation sous les trois ans. J'ai entendu le questionnement de M. Bastin sur les échanges et les contacts qu'il y a eu avec la Fédération ; il y en a eu avec les services de la Fédération et il n'y en a pas eu avec les éléments en Flandre, mais l'objectif est – en tout cas avec la Fédération Wallonie-Bruxelles, puisqu'il y a pour les communes une superposition du décret francophone et du décret wallon – d'avoir une intégration et, si possible – pourquoi pas ? –, une circulaire conjointe avec mon homologue en Fédération Wallonie-Bruxelles, de façon à ce que les modes d'emploi soient les plus clairs possibles pour l'ensemble des intervenants, qu'ils n'aient pas à se demander si l'on est dans telle ou telle compétence et que cela soit bien clair pour chacune et chacun.

Monsieur Mugemangango, j'entends vos inquiétudes, mais je pense que, à un moment donné, si l'on veut partager de l'information et pouvoir désamorcer des inquiétudes qui sont non fondées ou, au contraire, constater une convergence d'éléments suspicieux qui nécessite une intervention des services de sécurité ou des services d'ordre, je pense que l'on ne peut pas dire que certains pans de l'activité ou de la vie

de tel ou tel citoyen ne pourraient pas faire l'objet d'échanges d'informations. Je rappelle que le secret professionnel est impératif dans le dispositif et que l'objectif, c'est bien de protéger nos concitoyens. Ainsi, pour celles et ceux qui sont dans une situation où il n'y a pas de difficultés, le fait de partager de l'information dans le cadre du secret professionnel et permettre de clore un dossier fait partie de quelque chose qui permet d'apaiser et de rassurer l'agent des services publics, qui peut se dire « OK, je n'ai pas une situation anormale, tout va bien ». Cela permet aussi, s'il y a une convergence d'indices qui mène à ce que, quand on voit l'ensemble des éléments et des éclairages des agents des services concernés, on se dise qu'il y a des choses bizarres qui se passent et que l'on a là une série d'ingrédients qui, additionnés les uns aux autres, constituent une série de questions, que la justice et les services de police puissent s'en saisir. Je pense que ce serait une erreur de ne pas prendre en compte certaines dimensions et certains regards.

C'est la façon dont nous avons préparé ce projet de décret au niveau du Gouvernement. Il s'agit en effet d'avoir l'ensemble des éléments d'information pour savoir si le dossier nécessite une attention plus prolongée. Ce n'est évidemment pas aux acteurs locaux à mener ce travail. Il faut passer le relais en termes d'information aux autorités policières et judiciaires pour assurer la sécurité de chacune et de chacun.

Comme je l'ai dit, Madame Nikolic, il y a un travail d'évaluation qui est en cours par rapport aux communes ou territoires qui ne seront pas couverts, en lien avec l'OCAM, l'institution fédérale en charge de l'ensemble du dispositif. En effet, les services régionaux pourraient faire remonter d'initiative – c'est prévu dans la législation – un cas auprès de l'autorité locale, c'est-à-dire le bourgmestre. Il n'y a pas de raison que le signal « d'alerte » ne puisse pas être lancé également par un service régional. C'est bien ce qui est prévu dans le texte.

Mesdames et Messieurs les Députés, voilà un cadre qui a à la fois pour objectif de dissiper le flou concernant la participation des services régionaux wallons – au sens large du terme, y compris pararégionaux, pouvoirs locaux et autres paraloaux – au système d'échange d'informations, mais aussi de donner des balises claires afin que cela ne se fasse pas n'importe comment – respect du RGPD, secret professionnel, travaux du CSIL-R, participation volontaire aux débats, procédures et rôles des uns et des autres clarifiés. C'est indispensable si nous voulons que le processus mis en place par le Fédéral depuis 2018 – qui attendait ces dispositifs à l'échelle de la Wallonie – soit efficacement mis en œuvre, à la fois dans l'intérêt des agents des services, mais également dans l'intérêt de la sécurité de nos concitoyens.

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Merci, Monsieur le Ministre, pour les réponses et les précisions par rapport à ce dossier. Il est vrai que c'est un défi sociétal auquel nous n'étions pas sensibilisés avant la séquence des attentats. C'est aussi un défi à relever pour nos agents puisque, dès le début, on les sensibilise très fort par rapport à cette notion de secret professionnel et à l'importance du RGPD. Ils tissent des relations de confiance avec nombre de leurs usagers et puis, tout d'un coup, on leur dit qu'il s'agit aussi de confronter et de relayer les divers avis par rapport à des comportements ou des évolutions qui pourraient être suspects.

Il ne faut pas faire preuve de paranoïa ni de naïveté ou d'angélisme, puisqu'on sait malheureusement que cela peut se produire et qu'il y a des idées mortifères qui peuvent détruire une partie de la société, ou en tout cas amener à des actes qui le sont. Dès lors, la société doit pouvoir avoir une réponse proportionnée dans le cadre d'un État de droit, avec toute la diligence et la subsidiarité des pouvoirs locaux qui peuvent amener cette sensibilité par rapport à cette compréhension.

Nous avons aussi à gérer des FTF, à savoir des combattants qui sont allés en Syrie et qui reviennent sur nos territoires. Cela ne se fait pas comme si c'était des vacanciers qui reviennent sur le territoire, cela demande une certaine vigilance, mais il ne faut pas non plus tomber dans une espèce d'islamophobie primaire. D'où l'importance de pouvoir mettre sur pied ces CSIL-R de manière à objectiver, à encadrer et à faire en sorte que nos manifestations puissent se dérouler dans le meilleur climat de sécurité et que personne ne puisse se dire : « J'avais une info et, malheureusement, je n'ai pas pu la communiquer. » Cela pourrait avoir des conséquences dramatiques.

On ne peut que souligner ce texte, sa proportionnalité entre la liberté individuelle de chacun, la sécurité juridique et la volonté de se doter des outils nécessaires pour offrir un maximum de sécurité à nos concitoyens.

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

M. Vincent Crampont (PS). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour vos précisions et vos éléments de réponse.

Pour notre groupe, il n'y a pas d'ambiguïté, chers collègues, car la lutte contre le terrorisme et le radicalisme est et doit rester une priorité. Ces textes vont dans ce sens.

Par contre, nous serons attentifs à l'évaluation prévue au cours des trois années à venir, ce qui nous permettra de faire le point et, surtout, le cas échéant, de procéder à des corrections.

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

M. Germain Mugemangango (PTB). – Je n'ai absolument aucun doute sur le fait que l'ensemble des groupes sont tout à fait conscients que la lutte contre le radicalisme et le terrorisme est une priorité. C'est tout à fait logique. Les événements dramatiques qui ont été évoqués, notamment par Mme Nikolic, nous rappellent qu'il ne s'agit pas du tout d'une simple éventualité abstraite, mais des réalités auxquelles nous pouvons être confrontés. Dès lors, il ne s'agit pas de jeter ce texte aux orties ou à la poubelle, mais d'avoir un meilleur équilibre dans ce texte.

Les questions que j'ai posées et les doutes que j'ai formulés ne viennent pas de moi. Vous avez reçu, tout comme moi, les avis. Quand le CESE explique qu'il faut sortir certaines agences du champ d'application de ce texte, c'est parce qu'il a à cœur la question de la confiance placée envers ces organismes. Je cite : « Ces organisations estiment que le dispositif est disproportionné et qu'il met les professionnels dans l'impossibilité d'exercer correctement leurs missions vis-à-vis du public, à savoir relation de confiance, prévention par l'insertion et maintien du contact avec les structures parapubliques ». Ainsi, suivre l'avis du CESE en adoptant l'amendement qu'il propose apporterait un équilibre à ce texte.

Sur la question de l'obligation de participer à ces CSIL-R, j'ai bien compris que c'est sur base volontaire. Dans son avis, la Fédération des CPAS demande comment on précise l'éventuel refus ou l'éventuelle motivation et qui en décide. Cette procédure n'est pas précisée dans le texte. De ce point de vue, un flou subsiste et peut se traduire soit par une grande liberté de ne pas y aller, soit par la possibilité de justifier, peut-être de manière non pertinente, sa non-participation ou sa participation.

Améliorer ce texte, c'est prendre en compte ces deux suggestions figurant dans les avis.

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

Mme Diana Nikolic (MR). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour vos réponses.

Je rappellerai que la confiance et le secret professionnel ne sont pas mis en danger avec ce texte, mais encadrés parce que, dans beaucoup de situations, des travailleurs faisaient face à une information dont ils ne savaient que faire. Quand on parle du passé – et l'on a malheureusement trop souvent vécu cette situation en Belgique –, la Commission d'enquête sur les attentats a relevé que le problème n'est pas de disposer de l'information – souvent, l'information existe quelque part et elle est détenue par un service ou même plusieurs –, mais bien la circulation de l'information. Le véritable risque, ce n'est pas d'encadrer le partage de l'information, mais que l'information ne circule pas. Ce qui a souvent posé problème en Belgique, c'est que les informations dormaient dans un tiroir au lieu d'être

partagées pour permettre, non pas aux agents sur le terrain de faire le travail de la police, mais à la police de faire son travail.

Au MR, on a toujours refusé d'opposer sécurité et liberté. On a toujours cette phrase qui dit que la sécurité est certainement l'une des premières libertés. Ce décret démontre l'importance et la possibilité de concilier les deux. Pour paraphraser M. le Ministre, le secret professionnel doit servir à protéger les personnes. Je m'inscris en faux sur le fait qu'il puisse servir à protéger des processus de radicalisation, des personnes radicalisées et un risque d'attentat sur notre territoire. Selon moi, lutter contre cela constitue la meilleure façon de protéger nos concitoyens, les Wallons et toutes les personnes qui vivent et circulent en Wallonie.

M. le Président. – Plus personne ne demandant la parole dans la discussion générale, je la déclare close.

**Projet de décret
insérant un Livre VI dans la Première Partie du
Code de la démocratie locale et de la
décentralisation visant à organiser la
participation des services, organisations et
structures relevant des compétences ou de la
tutelle de la Région wallonne aux cellules de
sécurité intégrale locales en matière de
radicalisme, d'extrémisme et de terrorisme
(Doc. 606 (2025-2026) N° 1)**

Examen et vote des articles

M. le Président. – Je vous propose de passer à l'examen et au vote des articles du projet de décret insérant un Livre VI dans la Première Partie du Code de la démocratie locale et de la décentralisation visant à organiser la participation des services, organisations et structures relevant des compétences ou de la tutelle de la Région wallonne aux cellules de sécurité intégrale locales en matière de radicalisme, d'extrémisme et de terrorisme (Doc. 606 (2025-2026) N° 1).

Art. 1^{er} à 3

Les articles 1^{er} à 3 ne font l'objet d'aucun commentaire.

Les articles 1^{er} à 3 sont adoptés par 9 voix et 1 abstention.

Art. 4

L'article 4 ne fait l'objet d'aucun commentaire.

L'article 4 est adopté par 9 voix contre 1.

Art. 5 à 6

Les articles 5 à 6 ne font l'objet d'aucun commentaire.

Les articles 5 à 6 sont adoptés par 9 voix et 1 abstention.

Art. 7

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

L'article 7 est adopté par 9 voix contre 1.

Art. 8 à 9

Les articles 8 à 9 ne font l'objet d'aucun commentaire.

Les articles 8 à 9 sont adoptés par 9 voix et 1 abstention.

Art. 10 à 12

Les articles 10 à 12 ne font l'objet d'aucun commentaire.

Les articles 10 à 12 sont adoptés par 9 voix contre 1.

Art. 13

L'article 13 ne fait l'objet d'aucun commentaire.

L'article 13 est adopté par 9 voix et 1 abstention.

Art. 14 à 30

Les articles 14 à 30 ne font l'objet d'aucun commentaire.

Les articles 14 à 30 sont adoptés par 9 voix contre 1.

Art. 31

L'article 31 ne fait l'objet d'aucun commentaire.

L'article 31 est adopté par 9 voix et 1 abstention.

Vote sur l'ensemble

M. le Président. – Nous allons voter sur l'ensemble du projet de décret insérant un Livre VI dans la Première Partie du Code de la démocratie locale et de la décentralisation visant à organiser la participation des services, organisations et structures relevant des compétences ou de la tutelle de la Région wallonne aux cellules de sécurité intégrale locales en matière de radicalisme, d'extrémisme et de terrorisme (Doc. 606 (2025-2026) N° 1).

Par 9 voix et 1 abstention, la Commission de l'aménagement du territoire, de la mobilité et des

pouvoirs locaux recommande l'adoption du projet de décret par l'assemblée plénière.

Projet de décret modifiant le chapitre 1^{er} du Livre I^{er} de la Septième Partie du Code de la démocratie locale et de la décentralisation visant à organiser la participation des services, organisations et structures relevant des compétences ou de la tutelle de la Région wallonne aux cellules de sécurité intégrale locales en matière de radicalisme, d'extrémisme et de terrorisme, pour les matières relevant de l'article 138 de la Constitution (Doc. 607 (2025-2026) N° 1)

Examen et vote des articles

M. le Président. – Je vous propose de passer à l'examen et au vote des articles du projet de décret modifiant le chapitre 1^{er} du Livre I^{er} de la Septième Partie du Code de la démocratie locale et de la décentralisation visant à organiser la participation des services, organisations et structures relevant des compétences ou de la tutelle de la Région wallonne aux cellules de sécurité intégrale locales en matière de radicalisme, d'extrémisme et de terrorisme, pour les matières relevant de l'article 138 de la Constitution (Doc. 607 (2025-2026) N° 1).

Art. 1^{er}

L'article 1^{er} ne fait l'objet d'aucun commentaire.

L'article 1^{er} est adopté par 9 voix et 1 abstention.

Art. 2

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

L'article 2 est adopté par 9 voix contre 1.

Art. 3

L'article 3 ne fait l'objet d'aucun commentaire.

L'article 3 est adopté par 9 voix et 1 abstention.

Art. 4

L'article 4 ne fait l'objet d'aucun commentaire.

L'article 4 est adopté par 9 voix contre 1.

Vote sur l'ensemble

M. le Président. – Nous allons voter sur l'ensemble du projet de décret modifiant le chapitre 1^{er} du Livre

1^{er} de la Septième Partie du Code de la démocratie locale et de la décentralisation visant à organiser la participation des services, organisations et structures relevant des compétences ou de la tutelle de la Région wallonne aux cellules de sécurité intégrale locales en matière de radicalisme, d'extrémisme et de terrorisme, pour les matières relevant de l'article 138 de la Constitution (Doc. 607 (2025-2026) N° 1).

Par 9 voix et 1 abstention, la Commission de l'aménagement du territoire, de la mobilité et des pouvoirs locaux recommande l'adoption du projet de décret par l'assemblée plénière.

Confiance au président et au rapporteur

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

Proposition de décret modifiant l'article L1123-16 du Code de la démocratie locale et de la décentralisation en vue de garantir aux bourgmestres et échevins leur traitement en cas de congés liés à une naissance ou une adoption, déposée par Mmes Cassart-Mailleux, Fafchamps, MM. Daye, J.-P. Bastin, Mmes Laffut et Vanderpe, déposée par Mmes Cassart-Mailleux, Fafchamps, MM. Daye, J.-P. Bastin, Mmes Laffut et Vanderpe (Doc. 605 (2025-2026) N° 1)

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'examen de la proposition de décret modifiant l'article L1123-16 du Code de la démocratie locale et de la décentralisation en vue de garantir aux bourgmestres et échevins leur traitement en cas de congés liés à une naissance ou une adoption, déposée par Mmes Cassart-Mailleux, Fafchamps, MM. Daye, J.-P. Bastin, Mmes Laffut et Vanderpe, déposée par Mmes Cassart-Mailleux, Fafchamps, MM. Daye, J.-P. Bastin, Mmes Laffut et Vanderpe (Doc. 605 (2025-2026) N° 1).

M. le Président du Parlement, Willy Borsus, a sollicité l'avis du Conseil d'État sur cette proposition de décret. Dans l'attente de cet avis, et conformément à l'article 109.4 du règlement, la proposition ne sera pas mise au vote ce jour.

Je porte également à votre connaissance que l'Union des villes et communes de Wallonie nous a fait parvenir hier un courrier et une annexe sur la proposition de décret à l'examen. Ceux-ci vous ont été transférés par la plateforme hier après-midi.

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 Mme Fafchamps

Mme Sophie Fafchamps (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. Lefèbvre comme rapporteur.

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

Exposé de Mmes Cassart-Mailleux et Fafchamps, coauteures de la proposition de décret

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

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Nous avons, à l'ordre du jour, un texte sur le congé de maternité des mandataires locaux. Pendant longtemps, l'essentiel des efforts pour favoriser la présence de femmes en politique a porté sur l'accès au mandat. C'était nécessaire, mais cela ne suffit plus. Aujourd'hui, il faut aussi s'intéresser aux conditions concrètes dans lesquelles ces mandats sont exercés, car s'engager en politique ne devrait jamais obliger à choisir entre sa famille et ses responsabilités publiques.

Or, une lacune existe aujourd'hui dans notre législation et nous en avons déjà parlé à maintes reprises. C'est un dossier que je suis depuis presque 2021. Monsieur le Ministre, lorsque je vous avais posé une question, il y a quelques mois, vous m'aviez dit qu'il y avait un vide juridique, c'est pour cela que l'on a travaillé sur le dossier en collaboration et en accord avec le Gouvernement.

Lorsqu'une bourgmestre ou une échevine est temporairement remplacée en raison d'un congé lié à une naissance, à une adoption ou à l'accueil d'un enfant dans le cadre d'un placement familial reconnu, le maintien de son traitement n'est pas garanti. Cette situation n'est ni logique ni équitable. Elle est d'autant plus problématique qu'elle concerne souvent des élus locaux qui, dans de nombreuses communes, exercent leur mandat en parallèle d'une activité professionnelle. Accepter une fonction exécutive implique parfois de réduire, voire d'interrompre cette activité. Si une naissance intervient durant leur mandat, certains peuvent alors se retrouver dans une situation réellement d'insécurité financière. Ce constat n'est pas théorique, il nous a été relayé à de nombreuses reprises par des

bourgmestres et échevines, mais aussi par l'Union des villes et communes de Wallonie, qui souligne depuis plusieurs années la nécessité de mieux concilier engagement politique, vie professionnelle et vie familiale.

Avec cette proposition de décret, nous souhaitons apporter une réponse simple et de bon sens. Concrètement, il s'agit de garantir le maintien du traitement de bourgmestre ou échevine lorsqu'ils prennent un congé de maternité, de naissance, d'adoption ou encore s'ils accueillent un enfant dans le cadre d'un placement familial reconnu.

Je tiens vraiment à être très claire, il ne s'agit pas de créer un privilège. Le texte est strictement encadré. Le maintien du traitement est aligné sur les règles existantes en matière de sécurité sociale. Il est plafonné. Il n'y a aucune possibilité de double indemnisation. Nous ne créons pas un régime plus favorable que celui qui existe déjà pour les travailleurs. Nous corrigeons simplement une incohérence de notre droit.

Au-delà de l'aspect technique, cette proposition poursuit un objectif plus large. Elle contribue à rendre les fonctions politiques locales plus accessibles et plus compatibles avec les réalités du quotidien. Nous savons que les femmes restent encore sous-représentées dans les fonctions exécutives locales. Nous savons aussi que la difficulté de concilier un mandat avec vie professionnelle et vie familiale constitue encore un frein important à leur engagement. Si nous voulons davantage que les femmes deviennent bourgmestres et échevines, il faut aussi lever les obstacles qui existent aujourd'hui. Favoriser la conciliation entre l'engagement politique et la vie familiale n'est pas une faveur, c'est une question d'égalité, d'attractivité de nos mandats locaux et tout simplement de bon sens.

Comme vous l'avez dit, Monsieur le Président, le but n'est pas de voter cette proposition aujourd'hui, il faut un premier tour de table. En tout cas, je souhaitais la présenter ainsi que présenter le contexte. L'avis du Conseil d'État a été demandé. Il devrait être rendu au mois d'août. Dès lors, je propose que nous attendions l'avis du Conseil d'État aussi pour voir s'il ne soulève pas l'un ou l'autre problème juridique.

Nous avons aussi reçu un avis d'un citoyen, que je remercie d'ailleurs, et qui attire notre attention par rapport au statut des présidents de CPAS. Là aussi, nous attendrons l'avis du Conseil d'État et il y a des solutions, si cet avis pointe un problème juridique.

Hier, nous avons aussi reçu l'avis de l'Union des villes et communes de Wallonie. Je les remercie. Cet avis était positif. Néanmoins, l'UVCW préconise d'interroger l'INAMI afin de connaître leur interprétation de ce texte et afin d'éviter tout cumul d'indemnités de traitement de nature à éviter une surcompensation, ce que je rejoins totalement. Je vous

l'ai dit d'emblée, le but n'est pas de donner un avantage, mais évidemment de trouver des solutions face à une situation qui n'était pas réglementaire, pour laquelle on avait un petit vide juridique.

Je propose donc que nous attendions l'avis du Conseil d'État au mois d'août, que nous demandions un avis écrit à l'INAMI et que nous remettions cette proposition de décret au mois de septembre pour voir s'il n'y a pas, d'un point de vue sensible, un problème juridique à un endroit ou l'autre. Je voulais vous remercier pour votre écoute et je reste à votre disposition si vous avez des questions.

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

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Je ne vais pas répéter ce que ma collègue a dit. On revient ici quelques mois après avoir annoncé qu'on allait déposer cette proposition de décret, et on a vraiment voulu un texte qui soit moderne et complet, puisqu'il prend en compte toutes les formes de familles :

- celles avec une maman qui accouche ;
- les familles homoparentales, puisqu'on a introduit la notion de co-parent ;
- les familles qui adoptent un enfant ou qui s'inscrivent dans un trajet de famille d'accueil longue durée.

Cette proposition octroie vraiment un droit qui est déjà considéré comme la base dans tous les secteurs : conserver une rémunération et pouvoir prendre un congé lorsqu'un enfant arrive dans notre vie. Ce n'était pas le cas pour les élus exécutifs locaux. Dès lors, on tient vraiment à régler ce vide juridique pour permettre à toute personne qui souhaite s'engager en politique locale de le faire et que la maternité, la paternité ou l'agrandissement de la famille ne soit jamais un frein à un engagement politique.

Nous aurons un débat sans doute plus approfondi lors d'une prochaine commission au mois de septembre, mais c'était important pour nous de pouvoir vous dire quelques mots de cette proposition de décret.

L'avis du Conseil d'État a donc été demandé. On voulait vraiment s'assurer que le texte soit « bétonné » et réponde à toutes les exigences techniques et juridiques. Mme Cassart-Mailleux et moi-même – je pense que le président aussi – avons reçu le courrier de l'Union des villes et communes de Wallonie, qui salue la démarche, mais qui attire l'attention sur le point par rapport à l'INAMI. Je voudrais proposer que la commission puisse peut-être écrire à l'INAMI pour avoir un éclaircissement sur ce point. Je pense que cela a déjà été fait par l'administration, mais qu'il n'y a pas eu de réponse. Peut-être que l'on pourrait en remettre une couche et que notre Commission se saisisse de cette question très technique sur l'INAMI, mais qui est tout à fait légitime.

Par contre, pour rassurer le citoyen, de nouveau, je serais preneuse de l'avis soit du ministre, soit du Conseil d'État, soit des deux, mais que, dans notre idée, les présidents et présidentes de CPAS étaient aussi concernés puisque cela s'adresse à tous les membres du collège communal, président de CPAS également. Je le répète, on a voulu un texte qui soit le plus complet et le plus inclusif possible. On sait que la première priorité est d'arrêter les freins à l'engagement des femmes en politique. Or, il n'y avait pas de raison que ce soit uniquement un congé de maternité. On pense vraiment, pour toutes les familles, de pouvoir s'arrêter et conserver une rémunération dans le même cadre que les congés liés à une naissance ou une adoption dans tous les autres secteurs professionnels.

Voilà pour une présentation brève et nous nous réjouissons d'avoir également vos avis.

M. le Président. – Avant de lancer la discussion générale, Mme Cassart-Mailleux en a déjà parlé, mais je me dois de vous informer que nous avons reçu un avis émanant de M. Thomas Apolito, qui a été déposé en application de l'article 129 de notre règlement. Cet avis a été adressé aux membres de la Commission et est à disposition des parlementaires, qui émettraient le souhait d'en prendre connaissance. Cet avis sera annexé au rapport de la présente proposition. L'avis concerne la question de demander si les présidentes et présidents de CPAS étaient bien concernés par ladite proposition de décret.

Je note également la demande d'avoir l'avis de l'INAMI. Si vous êtes d'accord avec cela, on leur proposera un avis écrit endéans les 60 jours, comme cela, on sera pile-poil à la rentrée.

Discussion générale

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

Mme Mélissa Hanus (PS). – Merci aux deux collègues, Mmes Cassart-Mailleux et Fafchamps, d'avoir mis ce texte important à l'ordre du jour aujourd'hui et qui concerne la protection des bourgmestres et échevins/échevines lors de l'interruption de leur mandat en cas de naissance, adoption, accueil d'un enfant. C'est vrai que l'exercice d'un mandat local ne doit pas devenir incompatible avec une vie familiale. On ne doit pas non plus pénaliser celles et ceux qui deviennent parents, qui souhaitent adopter un enfant ou qui accueillent un enfant dans le cadre familial.

S'il est souvent coutume dans notre milieu de se plaindre des privilèges réservés aux politiques, souvent on leur en refuse un : la possibilité de rester dans sa bulle avec son nouveau-né. Un moment dans la vie d'une mère travailleuse ou d'un père travailleur, parfois

difficile à obtenir, sans tracas ou contraintes ou, en l'occurrence, vide réglementaire. Fort heureusement, les progrès dans ces matières ont permis des avancées et des transformations de société dans nos multiples assemblées élues. Au niveau local d'abord, avec l'augmentation du nombre de femmes dans les conseils communaux et dans les collèges communaux ; phénomène accompagné ces dernières années par le principe de la tirette. C'est un progrès qui a encore du chemin devant lui, puisque, comme nous l'a rappelé l'enquête de l'Union des villes et communes, que nous avons déjà d'ailleurs abordée à plusieurs reprises dans nos échanges ici en commission, notamment sous l'angle du blues des élus locaux, seul un bourgmestre sur quatre est une femme aujourd'hui en Wallonie.

J'ai également repris cette donnée de l'enquête établie auprès des élus locaux par l'Union des villes et communes, qui rappelle l'importance du facteur de l'équilibre vie privée/familiale et vie professionnelle. Car, parmi les raisons qui pousseraient les élus à ne pas se représenter, la question de l'équilibre entre vie privée et vie professionnelle constitue en réalité la première raison arrivant en tête pour les élus sondés, 63 % des sondés s'accordent sur la mauvaise balance qui existe entre la vie professionnelle et la vie privée lorsque l'on est mandataire local. Un chiffre qu'il convient également de lire avec une lecture de genre, puisque cette même enquête détaille ces éléments sous le prisme suivant : pour les femmes sondées élues au niveau local, 74 % d'entre elles pointent l'équilibre vie privée-vie professionnelle comme raison de ne pas se représenter, contre 55 % pour les hommes ; c'est à nouveau la raison principale et la première raison en tête de peloton de ne pas se représenter avec un prisme encore plus important sous l'angle du genre. Ce phénomène est universel pour les sondés et doit nous aider, nous, en tant que mandataire de cette Commission des pouvoirs locaux, dans nos réflexions, dans nos travaux qui doivent continuer de faciliter et de consolider l'exercice du mandat d' élu local.

Sur ce type de matière, sur ce type de problématiques, on pourrait parler des horaires plus adaptés, de l'organisation plus récurrente de visioconférences ou encore de plannings prospectifs. Toutefois, ici, nous étudions la question spécifique mise à l'ordre du jour par les collègues de la majorité sur un sujet plus circonscrit, à savoir : les adaptations liées aux congés – même si je n'aime pas ce mot – de maternité, repos de maternité, et également les dispositions d'adoption ou d'accueil d'un enfant.

C'est un sujet qui est à la fois nécessaire et aussi d'actualité, car, lorsque nous étudions cette question qui vise à corriger en réalité des inégalités de traitement entre mandataires, lors de l'arrivée d'un enfant plus particulièrement, nous pouvons tout de même nous féliciter de quelques progrès sur ce sujet à d'autres niveaux. Quand j'ai lu votre proposition, chers collègues de la majorité, cela m'a rappelé tout d'abord

ma situation individuelle, puisque, lorsque j'étais déjà échevine et députée lors de la dernière législature, je suis devenue maman. Vous m'avez vue enceinte l'année dernière. Les choses dans nos différentes assemblées, que ce soit au niveau local ou au niveau régional, national et même international, évoluent, changent. Cela m'a fait penser à d'autres éléments d'actualité qui ont traversé mon esprit lorsque j'ai lu votre proposition. L'exemple marquant récent de la ministre flamande Mélissa Depraetere, mon ancienne collègue fédérale, qui est devenue maman dans l'exercice de son mandat et qui a été remplacée durant son repos de maternité. Ou encore, un collègue masculin bourgmestre d'Amay, Samuel Moiney, un ami, qui s'est retiré et mis en congé pour aider sa compagne lors de l'arrivée de son enfant. Ce sont autant d'exemples que je cite de collègues de mon parti, que vous pourriez citer pour les collègues de votre parti.

Il y a des exemples au niveau européen où a été instauré le vote par procuration, désormais autorisé par un règlement – mis en œuvre depuis 15 jours – pour des situations de repos de maternité.

Ce sont des exemples que nous avons toutes et tous, dans nos différents partis, dans nos contacts, dans les différents niveaux de pouvoirs et qui illustrent en réalité des évolutions réglementaires dans nos assemblées, mais aussi des transformations de société qui nous poussent à faire évoluer nos dispositions aussi ici en Wallonie, pour nos mandataires locaux. Votre proposition, chers collègues de la majorité, pourrait effectivement rencontrer certains de ces objectifs poursuivis, même s'il y a certaines discussions, certains éclaircissements qui doivent sans doute être menés. Vous avez ici évoqué quelques pistes d'éclaircissement qui vont être apportées dans les prochaines semaines, avec les avis sollicités notamment.

Voilà pour l'introduction. Je vais passer plus singulièrement aux questions que nous avons pointées dans le cadre de ce texte et qui pourraient sans doute alimenter nos discussions.

Premièrement, votre texte vise à organiser un maintien partiel et encadré du traitement selon les taux, modalités, durée et plafonds applicables dans le régime de l'assurance obligatoire, soins de santé et indemnités. Il prévoit aussi une règle anti-cumul afin d'éviter, comme vous l'avez dit tout à l'heure, qu'un mandataire perçoive à la fois une indemnité de sécurité sociale et un traitement communal complet pour le même congé/repos de maternité. Cette situation est également valable lors d'adoptions et d'accueils d'enfants.

Pour nous, la question tourne d'abord autour du champ d'application exact du texte, car le développement de votre proposition fait une synthèse assez limpide des deux cas de figure qui se présentent pour les mandataires concernés, à savoir les mandataires locaux dits « protégés » – on va l'expliquer pour la suite

– et les mandataires locaux dits « non protégés ». Un mandataire local « protégé » est celui qui bénéficie déjà d'une protection sociale, par exemple lorsqu'il est salarié, indépendant ou fonctionnaire, couvert par un autre statut donc. Il est protégé dans le sens où il a un autre statut qui le protège. Il n'y aurait donc pas d'intervention dans le cadre des congés/repos précités.

À l'inverse, le mandataire local non protégé est celui qui ne dispose pas d'une protection sociale suffisante par une autre activité et qui relève donc du statut social spécifique des mandataires locaux non protégés. Cette distinction ne dépend donc pas de la taille de la commune, mais de la situation personnelle rencontrée par le mandataire.

Dans le développement, vous indiquez que la proposition vise les mandataires qui ne sont pas assujettis au statut des mandataires locaux, donc dits « non protégés ». L'explication qui est donnée est que les mandataires « non protégés » cotisent déjà sur leur traitement de mandataires, et peuvent donc ouvrir leurs droits via leur mutualité sous cet angle. Cette logique, en réalité, se comprend et est déjà d'application pour les mandataires concernés. Mais le commentaire de l'article premier du texte introduit une difficulté, car dans la clause anti-cumul, il évoque l'hypothèse d'une indemnité perçue notamment via une activité professionnelle parallèle ou via le statut de mandataire non protégé. Cette référence semble brouiller quelque peu la compréhension du dispositif tel qu'il est envisagé.

Les mandataires non protégés sont-ils exclus du mécanisme puisqu'ils bénéficient déjà de leur propre régime social – si vous avez suivi mon raisonnement – ou peuvent-ils aussi bénéficier d'un complément plafonné avec réduction à due concurrence de l'indemnité qu'ils auraient déjà perçue ? Ce point doit être clarifié, car sans clarification, les communes risquent en réalité de se retrouver potentiellement face à des interprétations possibles et divergentes du sens du texte qui serait potentiellement mis en application. Mais des explications complémentaires peuvent sans doute être données.

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Vous avez dit au début dans votre question : pour les « non protégés », mais ce que vous exposez maintenant, c'est pour les protéger.

Mme Mélissa Hanus (PS). – Notre question est de savoir si les mandataires non protégés sont exclus du mécanisme. On pourra reprendre après. Manifestement, il y a une discordance dans le commentaire de l'article, mais on pourra y revenir par après. Pas de problème.

La deuxième question concerne le champ d'application et le traitement fiscal et parafiscal du dispositif. Une indemnité de mutualité et un traitement maintenu par la commune ne sont pas nécessairement

traités de la même manière. Les retenues, le précompte professionnel, les cotisations éventuelles et le montant net effectivement perçu peuvent varier selon la nature du revenu. Or, le texte ici présenté raisonne principalement en termes de montant brut, de taux de plafond et de réduction à due concurrence. Il faut donc savoir concrètement comment le mécanisme fonctionnera.

Parle-t-on d'un complément brut ? Qui le calculera ? La commune devra-t-elle demander des attestations de la mutualité ? Comment éviter que deux mandataires placés dans des situations comparables aboutissent à des montants différents, essentiellement si le dispositif ne vise que les mandataires dits protégés ?

Ensuite, notre question concerne la rétroactivité. L'intention peut se comprendre : éviter qu'un mandataire dont le congé a commencé avant l'entrée en vigueur du décret soit traité moins favorablement qu'un mandataire dont le congé commencerait juste après, mais cette rétroactivité peut aussi avoir des conséquences concrètes pour les communes. Certaines devront peut-être rouvrir des dossiers, réclamer des attestations de mutualité, recalculer des compléments, modifier des fiches de paie ou adapter des déclarations fiscales et sociales. Elles devront aussi assumer une dépense qui n'aura pas été nécessairement budgétisée au moment de la mise en application du texte. La rétroactivité pourrait être examinée avec prudence au regard de la situation juridique, de la prévisibilité budgétaire pour les communes et de l'impact administratif pour les pouvoirs locaux.

On avait la question concernant les présidences de CPAS, mais les premiers éléments de réponses ont été apportés par les autrices du texte. On aura sans doute des éléments d'éclaircissement qui interviendront par la suite pour alimenter nos travaux.

J'ai encore une question plus spécifique sur l'accueil familial. On ne peut que saluer l'ouverture du dispositif aux situations de placement familial reconnu. C'est une évolution positive qui tient compte des réalités familiales importantes et, comme Mme Fafchamps l'a dit aussi, une forme de modernité dans la multiplicité des situations de famille que l'on peut connaître aujourd'hui. Le texte doit être juridiquement sécurisé. Il y a tout de même un élément qui retient notre attention, à savoir que le commentaire reconnaît que l'article L1123-32, § 1^{er}, vise aujourd'hui la naissance et l'adoption, mais pas l'accueil familial. Or, la proposition prévoit un maintien du traitement pour l'accueil familial dans le nouvel article L1123-16. Il faudrait s'assurer que l'on ne crée pas un droit au maintien du traitement, mais que le congé lui-même est bien organisé dans le Code en tant que tel. À défaut, il conviendrait sans doute de modifier l'article L1123-32 précité.

Enfin, cette proposition révèle une question plus large, celle de la cohérence globale du statut social des

mandataires locaux. Aujourd'hui, nous avons un système assez complexe, avec des mandataires dits protégés, des mandataires dits non protégés, des situations de cumul avec une autre activité salariée, indépendante, publique, des droits sociaux différents, des cotisations différentes, des articulations parfois difficiles à comprendre et à appréhender. La proposition tente de corriger une lacune réelle et elle le fait dans un cadre qui, malheureusement, est déjà fragmenté. Nous partageons l'objectif de mieux protéger les mandataires locaux lorsqu'ils deviennent parents ou accueillent un enfant et l'avis du Conseil d'État qui nous parviendra par la suite, et – sans doute aussi dans les prochaines semaines – l'avis de l'INAMI. Complémentairement, la Fédération des directeurs généraux des communes et CPAS et de l'Union des villes et communes de Wallonie devraient sans doute nous apporter des éclairages particuliers sur ces questions.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Je voulais d'abord remercier les autrices du texte. Lorsque nous avons eu des débats sur des enjeux auxquels il se rattache – sur le blues des mandataires ou lorsque nous avons formulé une proposition en matière de renforcement des quotas –, c'est un des éléments qui avait été mis au débat. Mmes Cassart-Mailleux et Fafchamps avaient annoncé leur intention de travailler sur cet enjeu. Nous avions déjà, à l'époque, marqué notre ouverture de principe sur une évolution des textes en la matière. C'est, ici, une proposition qui vient au rendez-vous.

C'est une question très importante et très intime. Elle touche une série de personnes qui peuvent s'impliquer en politique et qui peuvent devoir faire face à des règles mal calibrées et qui, dès lors, peuvent générer incompréhension ou même souffrance, avec potentiellement un refus d'engagement par rapport à ces situations.

Après la lecture du texte, je veux réitérer notre intérêt et notre soutien à la démarche qui est proposée. Il y a aussi – Mme Fafchamps l'a mis en exergue – la prise en compte des diversités familiales, qui nous apparaît également un point positif du texte. L'exposé ou le développement n'ont pas pu s'empêcher de le mettre en concurrence avec le débat relatif aux quotas. De notre point de vue, nous estimons que ce sont des démarches qui sont plutôt complémentaires et que l'un ne remplace pas l'autre. Ce n'est pas ici l'objet de la discussion.

Il y a une complexité intrinsèque, puisque, forcément, nous avons un travail à partir de la législation relative aux pouvoirs locaux et qu'il faut s'articuler avec des législations portant sur la sécurité sociale et qui relèvent du pouvoir fédéral. À ce titre, le président a opportunément saisi l'avis du Conseil d'État. Nous en sommes informés. Nous allons suggérer de solliciter l'avis de l'Union des villes et communes, mais

hier, nous avons reçu un courrier d'initiative qui nous éclaire donc sur une réalité.

Sur ce point précis, à savoir la demande d'avis de l'INAMI, elle est opportune, mais nous voulons suggérer au ministre de doubler, si je puis dire, la demande d'avis que le Parlement effectuerait à l'INAMI d'une démarche vers son homologue qui a la tutelle, de telle sorte que l'on puisse s'assurer d'avoir une réponse. Il est sans doute peu fréquent pour l'INAMI de recevoir des demandes du Parlement de Wallonie et on peut donc se dire qu'il y a alors là une forme de réserve ou de frein sans que personne ne décide vraiment. Il me paraît donc opportun qu'une réponse puisse être donnée pour éclairer les débats sur ce terrain.

Je trouve également positif que les autrices cherchent une harmonie avec le régime de droit commun. C'est également un principe pertinent. Il ne s'agit donc pas du tout de créer un quelconque privilège, mais à l'inverse, de donner aux personnes qui sont concernées une situation analogue avec celle que peuvent connaître les personnes qui sont assujetties à la législation INAMI.

À cet égard, j'ai l'une ou l'autre question. D'une part, sans en être un spécialiste, je pense me souvenir que la législation à laquelle il est fait référence porte des règles pour le statut du salarié et pour celui de bénéficiaire d'allocations de chômage. Il y a là un élément à clarifier quant à savoir à quel régime le texte renvoie. Ce sont aussi des questions qui peuvent être clarifiées une fois que nous aurons l'avis du Conseil d'État, puisqu'il est plus expert que moi, qui m'exprime plutôt de façon intuitive.

Une autre question sur laquelle son avis serait intéressant serait de considérer le régime qui est proposé à l'égard des congés liés à la maternité et à la parentalité, pour le dire de façon conceptuelle, avec une logique de proportion et de modalités semblables à ce que connaissent les bénéficiaires de la législation INAMI, alors que les règles distinctes sont maintenues pour le congé de maladie. C'est une question qui pourra être posée pour continuer à progresser vers une harmonisation vers le régime de droit commun. À nouveau, dès le moment où l'on travaille en plusieurs temps, ce qui est plutôt appréciable pour un travail législatif, je n'attends pas nécessairement de réponse aujourd'hui. Les choses peuvent mûrir et être éclairées par les avis que nous recevons.

Une troisième question, sur un plan plus technique, que je me suis posé en lisant le texte, c'est qu'ici, on fait référence aux durées des congés liés à la maternité ou à la parentalité au sens large, alors que le Code de la démocratie locale et de la décentralisation évoque aujourd'hui un congé autorisé jusqu'à 20 semaines. Il en résulte une forme d'incohérence apparente, puisque d'un côté, on a plutôt les 15 semaines si je prends le repos de maternité et on a le Code qui évoque les

20 semaines. Cette incohérence n'est pas nécessairement problématique en elle-même, puisque l'on peut très bien imaginer de plaider que quelques semaines pourraient se poursuivre en dehors du régime de congé visé. Cela resterait néanmoins un peu étrange. C'est un point que je voulais ajouter à la discussion.

Encore un mot pour suggérer à la Commission de solliciter l'avis du Conseil wallon de l'égalité entre hommes et femmes, puisqu'il avait été sollicité pour d'autres propositions dans ce registre et que le temps est ouvert. Le Conseil d'État a reçu un délai de 60 jours, il y a la période des congés parlementaires, donc sans que cela freine le travail, c'est un avis qui peut compléter notre regard. Sans doute pourront être ajoutés d'autres questions ou points de vue sur ces questions plus techniques dans cette complexité dans laquelle nous nous trouvons entre la législation wallonne et la législation fédérale en matière de sécurité sociale.

Enfin, un dernier mot qui ne s'adresse pas qu'aux autrices, il y a certainement aussi un travail à mener concernant le statut parlementaire. Nous savons qu'il y a, sur plusieurs registres, des éléments dérogatoires au droit commun et qui posent problème. C'est un débat que nous avons régulièrement, ce n'est pas le lieu pour l'aborder, mais à l'égard des congés dont nous parlons, il y a certainement des pas à faire pour que la situation soit reconnue et regardée avec des règles spécifiques à la situation, elle-même spécifique lorsque, par exemple et par hypothèse, une maman peut connaître les joies de la naissance ou tous les autres cas de figure évoqués par le texte.

Voilà un soutien du principe et un certain nombre de réflexions et de questions sur les modalités que je voulais partager avec vous.

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

M. Germain Mugemangango (PTB). – Nous accueillons favorablement cette proposition de décret et je remercie d'ailleurs les autrices. Exercer un mandat local, c'est un engagement important, mais cet engagement ne doit pas se faire au détriment de droits fondamentaux, comme le droit de fonder une famille, d'accueillir un enfant ou de prendre un repos de maternité.

C'est aussi une mesure importante pour rendre les fonctions politiques locales plus accessibles, notamment pour les femmes. On sait que les responsabilités familiales pèsent encore trop souvent sur elles et on sait que les femmes restent sous-représentées dans les fonctions de bourgmestre et d'échevine.

Si l'on veut vraiment encourager plus de femmes, plus de jeunes parents, plus de personnes avec une vie familiale à s'engager en politique locale, alors il faut adapter les règles. Il faut permettre de concilier mandat,

vie familiale et sécurité financière. Nous soutenons donc l'objectif du texte.

Nous voulons simplement rappeler que cette réflexion doit aller plus loin. L'engagement politique local doit être rendu plus accessible à toutes et à tous, pas seulement en théorie, mais aussi dans les conditions concrètes d'exercice du mandat. Pour toutes ces raisons, le PTB accueille favorablement cette proposition de décret.

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Je voudrais remercier Mmes Cassart-Mailleux et Fafchamps pour l'initiative qu'elles ont présentée aujourd'hui au Parlement et qui fait suite à différents échanges que nous avons eus au sein de cette assemblée, des questionnements de ces deux membres de la Commission et d'autres membres qui avaient suscité la réflexion.

Dans la droite ligne de ce que nous menons au niveau du Gouvernement, en soutenant l'initiative portée par l'Union des villes et communes de Wallonie, avec mon collègue Yves Coppieters, d'un réseau des femmes élues pour travailler aux enjeux et aux freins pour l'engagement politique égalitaire des hommes et des femmes, l'enjeu de la situation de la maternité et du repos qui le suit est un enjeu qui nécessite une réponse adaptée. Une réponse qui, même si l'on part de situations globalement, puisque cela peut concerner les hommes dans la disposition qui est visée, il faut reconnaître que, en termes de maternité, ce sont souvent les femmes qui portent, au sens physique et au sens général, davantage la charge de cet élément. Il est évident que si l'on veut rétablir une forme d'égalité face à ces situations de fait, il convient d'adapter le texte et que ce ne soit pas vu, ni considéré comme une sanction ou comme une charge devant être portée uniquement sur une partie des élus. C'est pour cette raison que j'accueille avec beaucoup de positivité la proposition ainsi formulée et je me réjouis que l'ensemble des bancs politiques partagent cette vision.

Je peux préciser qu'il y a déjà des échanges sur ce sujet entre le SPW IAS et l'INAMI. Je n'aurai pas besoin d'interpeller formellement mon collègue fédéral en charge de l'INAMI au fédéral puisque les administrations se parlent et que cet enjeu a déjà fait l'objet d'échanges. Sur la base du texte pris en considération et vu ce que j'ai entendu sur les bancs, il me semble légitime de solliciter le SPW IAS pour qu'il prenne contact avec l'INAMI et puisse mettre à jour le regard que l'INAMI porte sur la proposition de décret portée par Mmes Cassart-Mailleux et Fafchamps.

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

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Je remercie l'ensemble des intervenants et je me réjouis que ce texte soit aujourd'hui sur la table du Parlement.

Tout d'abord, je remercie Mme Hanus pour son exposé et d'avoir soulevé certaines interrogations, car c'est là toute la richesse du travail parlementaire que nous appliquons. En ce qui concerne la rétroactivité, Mme Fafchamps réexpliquera les choses. Pour le reste, il y a certainement, comme vous l'avez dit, dans les commentaires des articles, quelque chose à modifier. Ce que je souhaite, c'est de ne pas arriver sur le fond maintenant, mais bien d'attendre l'avis du Conseil d'État qui va certainement nous éclairer sur certains points. Dès lors, nous pourrions en rediscuter, mais, s'il y a un amendement qui doit être déposé, nous y sommes tout à fait ouverts.

Je remercie M. Hazée qui donne son avis de principe favorable à ce texte, mais qui a aussi certaines interrogations. L'objectif est de bien légiférer et de ne pas donner un privilège, mais bien de trouver une solution par rapport à ce petit vide juridique. Je ne vais pas remotiver l'ensemble de notre proposition de décret, mais je crois qu'elle a tout son sens.

Je remercie M. Mugemangango pour son avis favorable sur cette proposition de décret. Nous avons fait un premier tour dans la discussion générale. Ce qui est important, c'est l'aspect juridique et d'avoir l'avis du Conseil d'État.

Monsieur le Ministre, vous avez donné un avis favorable, mais vous dites qu'il y a déjà des échanges entre le SPW IAS et l'INAMI. Est-ce à vous ou à la Commission de demander un avis à l'INAMI ? Il serait plus simple que ce soit vous puisque vous avez des contacts privilégiés avec le SPW IAS. Si c'est possible, nous aimerions disposer de cet avis fin août afin d'avoir l'ensemble des infos juridiques dès la rentrée parlementaire pour pouvoir soit préparer un amendement ou l'autre, soit avancer avec la proposition de décret telle qu'elle est. La sécurité juridique doit primer, mais l'objectif premier serait atteint, ce dont je me réjouis.

Je rejoins Mme Hanus sur le fait que l'avis du Conseil d'État nous éclairera par rapport aux travailleurs protégés ou non protégés.

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

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Je remercie Mme Hanus, M. Hazée et M. Mugemangango pour leur soutien de principe et les questions qu'ils ont soulevées.

Madame Hanus, en effet, concernant le statut protégé ou non protégé, c'est là que c'est le plus technique au niveau du texte. C'est la raison pour laquelle on estime que le Conseil d'État est particulièrement pertinent à solliciter. L'idée du texte,

c'est d'ouvrir le droit à conserver une rémunération, ce qui n'est pas le cas pour le moment. Les modalités sont renvoyées vers la sécurité sociale. Comme vous l'avez très bien dit, c'est très complexe et cela dépend de chaque cas. Vous avez pu conserver une rémunération en étant échevine, là où j'ai dû continuer mon mandat d'échevine en 2019 parce que je n'avais aucune possibilité de conserver une rémunération vu ma situation personnelle. C'est aussi le cas dans les grandes villes, par exemple, où les échevines exercent leur mandat à temps plein et n'ont aucune autre protection par ailleurs. La présidente du CPAS de Verviers, sauf erreur de ma part, est dans le cas pour le moment, puisqu'elle n'a droit à aucune protection et qu'elle doit continuer l'exercice de son mandat.

C'était vraiment ouvrir ce droit. Maintenant, on attend l'avis du Conseil d'État pour nous éclairer si notre proposition n'est pas assez précise ou claire.

Concernant la rétroactivité, notre idée était que ce texte s'applique à une personne qui aurait introduit une demande de congé de maternité auprès de son collègue. Pas spécialement – vous l'avez dit, ce serait complexifier les choses – pour une qui est en cours de congé de maternité, mais plutôt pour une qui accoucherait très peu de temps ou quelque temps après la mise en œuvre de ce décret, mais qui avait déjà précédemment introduit sa demande de congé de maternité pour avoir une période d'ajustement. Maintenant, je suis assez d'accord avec vous que, si le congé est en cours, ce serait sans doute plus de contraintes et très complexe pour les communes.

Concernant l'accueil des familles d'accueil, il y a eu récemment, il y a quelques mois, au niveau du Fédéral, une loi qui autorise les familles d'accueil à avoir exactement les mêmes congés que les familles adoptantes. Ici, c'était dans la même idée de se dire qu'un élu local qui serait famille d'accueil, exactement comme un élu local qui serait famille adoptive, aurait les mêmes droits. On se calque sur la législation fédérale. De nouveau, j'imagine que le Conseil d'État pourra nous éclairer si l'on n'a pas été assez précis.

Je voulais à nouveau vous remercier pour le soutien. Ce texte est une première porte qui s'ouvre sur une réflexion globale pour l'égalité entre les femmes et les hommes en politique. En effet, je suis tout à fait d'accord avec vous, cela peut ouvrir une autre porte sur le statut des parlementaires. On sait que, pour le moment, les députées enceintes n'ont pas de possibilité de continuer à voter, de donner une procuration, de prendre un congé. Il y a aussi un vide. Je suis tout à fait ouverte à ce qu'il y ait cette réflexion sur le statut des parlementaires dans la foulée de la réflexion pour les élus locaux, mais aussi plus globalement d'avoir une réflexion sur plus d'égalité entre les femmes et les hommes dans nos pouvoirs locaux.

Le ministre l'a dit, le Réseau des élues wallonnes a été lancé. Saisissons-en nous, pour que du concret aboutisse de ce réseau et de notre travail ici, en bonne collaboration entre tous les partis.

M. le Président. – Plus personne ne demandant la parole dans la discussion générale, je la déclare close.

Je vous propose de résumer. Si vous êtes d'accord – je regarde vos différents assentiments –, nous allons bel et bien demander, au nom de la Commission, un avis écrit auprès de l'INAMI sous 60 jours. Je vous propose également de demander un avis écrit au Conseil wallon de l'égalité entre hommes et femmes, là aussi, pour 60 jours. Comme cela, à la rentrée, on sera fixé.

Je note également que M. le Ministre s'est engagé à contacter le SPW IAS pour qu'il puisse prendre langue avec l'INAMI afin d'avoir des précisions également à ce sujet.

Pour le reste, nous attendrons évidemment l'avis du Conseil d'État. Je pense avoir résumé tout ce que j'ai pu entendre.

La parole est à Mme Hanus.

Mme Mélissa Hanus (PS). – Monsieur le Président, c'est juste parce que je n'ai pas bien entendu ce qui est fixé.

Ici, pour le PV, c'est bien la Commission qui sollicite l'INAMI pour avoir son avis. C'est ce que vous venez de dire ? Si c'est bien cela, c'est parfait.

M. le Président. – Je répète.

Effectivement, la Commission demande un avis écrit à l'INAMI sous 60 jours, idem pour le Conseil wallon de l'égalité entre hommes et femmes. Par ailleurs, je note que M. le Ministre s'est engagé à ce que le SPW IAS puisse prendre langue avec l'INAMI pour apporter des éléments utiles à la réflexion sur cette proposition de décret. Ainsi j'ai repris tous les apports de cette matinée sur cette proposition de décret.

Il n'y a pas de vote ni de confiance à ce stade, puisqu'il n'y a pas de vote à proprement parler. Nous en reparlerons dans quelques mois.

Je remercie encore les coautrices.

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

Question orale de M. Bruno Lefèbvre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les perspectives du transport fluvial »

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

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, les voies navigables wallonnes connaissent un véritable paradoxe : alors que l'on n'a jamais investi autant d'argent public dans le réseau des voies navigables, les chiffres de marchandises transportées sont au plus bas. En effet, 2025 est la plus mauvaise année depuis 20 ans. En Wallonie, 94 % des marchandises sont transportées par la route. Cette situation n'est pas neuve puisque depuis plusieurs années maintenant les tonnes de marchandise transportées diminuent.

Quels sont les éléments qui expliquent cette situation et quelles sont vos réponses ? Bien entendu, la diminution du tonnage de matériaux de construction a un impact significatif, mais n'est-ce pas, avant tout, un problème structurel d'attractivité ?

À la faveur de la journée du transport fluvial, le directeur général du SPW MI a annoncé qu'il travaillait, depuis janvier 2026, à une nouvelle stratégie : Fret For Wallonia.

Qui sont les acteurs associés à la rédaction de cette stratégie ? Quand sera-t-elle rendue publique ? Quels seront les objectifs et indicateurs ? Quelle sera la période de mise en œuvre de cette stratégie ? Au-delà du PIVH, quels seront les moyens dédiés à la mise en œuvre de cette stratégie ?

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 intérêt constant pour la voie d'eau et votre soutien sur une politique d'investissement dans les infrastructures fluviales.

Bien sûr, la question de retour sur investissement doit se poser, même si, pour la voie d'eau, le retour doit s'apprécier sur le temps long, à la fois parce que les travaux prennent du temps et parce que le basculement

d'une logistique facile – le camion – vers une logistique plus lourde – le bateau ou le train – nécessite un mode d'organisation plus complexe avec la difficulté des ruptures de charge et donc des solutions pragmatiques à mettre en place.

Toutefois, malgré ces difficultés, de nombreux industriels, me le disent : le transport par la voie d'eau a de nombreux avantages. En effet, pas ou très peu de congestion et un prix au kilomètre à la tonne transportée très compétitif. Pour ne rien gâcher, c'est aussi plus efficace sur le plan environnemental et des émissions de CO₂. Ces avantages seront encore plus importants demain avec l'arrivée du CO₂ *tolling*, par exemple.

Pour en venir aux chiffres, c'est vrai que depuis 20 ans, les tonnages fluviaux diminuent partout en Europe. Cette évolution s'explique principalement par la désindustrialisation, la tertiarisation de l'économie et l'évolution des chaînes logistiques, de plus en plus fragmentées et réactives. Les crises récentes, comme le covid ou les inondations, ont encore renforcé cette tendance.

En Wallonie, pour 2025, il faut également ajouter les conséquences de l'effondrement du pont d'Houdeng en mars 2025, qui a interrompu la navigation pendant cinq mois sur cet axe. Je préciserai aussi que les statistiques doivent aussi s'apprécier selon qu'il s'agit de tonnages transportés qui traversent la Wallonie de part en part – c'est alors un gain de camions en moins sur nos autoroutes – et de tonnages déchargés – cela mesure alors l'usage de la voie d'eau par nos entreprises. Ce second chiffrage était en légère progression en 2024 par rapport à 2023 et aurait été quasi stable sans la fermeture du canal du Centre où les opérateurs logistiques ont dû se rabattre sur le camion.

Si l'on prend les derniers chiffres de chargement, ils sont en progression pour le dernier trimestre de 2025 comparé au dernier trimestre de 2024.

Comme vous le voyez, Monsieur le Député, les chiffres méritent de la nuance. Les évolutions vont en sens divergeant selon les secteurs d'activités concernés. Comme les chiffres sont toujours donnés en tonnage, il y a un biais : si vous transportez un peu moins de produits très denses comme l'acier et que vous transportez davantage de produits de type céréales, vous aurez autant de bateaux, mais un tonnage qui va facialement diminuer.

Ceci étant dit, l'objectif de transporter davantage par la voie d'eau est une nécessité et un objectif fixé par la vision FAST 2030 validée et confirmée par les Gouvernements successifs en Wallonie et c'est une excellente chose pour un secteur qui nécessite de la constance et des investissements sur la durée.

En l'état, trois leviers sont essentiels pour renforcer l'attractivité du transport fluvial. Tout d'abord, il y a la fiabilité et la robustesse du réseau. Après les importants

investissements consacrés à la mise à gabarit du réseau fluvial wallon, aujourd'hui largement réalisés, la priorité doit être désormais à la modernisation et à la fiabilisation du réseau existant, et à l'élargissement de sa disponibilité horaire. J'en parlais en aparté avec Monsieur le Président, concernant, par exemple, le plan incliné de Ronquières. C'est précisément l'objectif du Plan d'investissement sur les voies hydrauliques qui monte en puissance et dont les bénéfices se feront progressivement sentir dans les années à venir.

Deuxièmement, c'est la mise à disposition de terrains multimodaux dans un cadre commercial clair. La Stratégie wallonne relative aux terrains industriels dits mouillés et à la reconversion des friches doit intégrer pleinement la dimension multimodale. Dans le même temps, l'enjeu et le dossier de la fusion des quatre ports permettront de clarifier les rôles, de rendre le paysage des acteurs publics plus lisible, mais également d'amplifier nos leviers d'action.

Enfin, c'est le soutien durable des pouvoirs publics. C'est clairement affirmé dans la Déclaration de politique régionale intitulée dans la partie intitulée « Voies hydrauliques et transports de marchandises au service de la transition et du développement économique ». Ce développement du transport fluvial fait pleinement partie de la Stratégie régionale de mobilité pour les marchandises.

Concernant la question ponctuelle sur Fret Forward Wallonia, il ne s'agit pas d'une nouvelle stratégie, mais d'un groupe de travail associant les acteurs publics et privés afin de faire émerger des projets concrets au service des objectifs de la vision FAST 2030. Ce groupe de travail, lancé en janvier dernier, travaillera pendant deux ans. Les propositions, leur mise en œuvre et les indicateurs de suivi seront progressivement définis par les participants eux-mêmes. Bien sûr, cela implique directement les responsables des voies hydrauliques de la Région wallonne et, ensuite, les ports autonomes.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Merci, Monsieur le Ministre, pour les nuances que vous avez apportées. Effectivement, le fait que le canal du Centre soit bloqué a sans aucun doute interféré dans ces résultats. Juste un élément : vous me dites que Fred Forward Wallonia n'est pas une nouvelle stratégie, mais qu'elle est composée d'acteurs publics et privés, mais vous ne me citez pas les acteurs qui en font partie. Je vais y revenir plus tard, il n'y a aucun souci. Je pense toutefois qu'il est important d'avoir cette information également.

**Question orale
de Mme Éliane Tillieux
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la réorganisation du SPW MI »**

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 réorganisation du SPW MI ».

La parole est à Mme Tillieux pour poser sa question.

Mme Éliane Tillieux (PS). – Monsieur le Ministre, en avril dernier, vous m'indiquiez : « le SPW Mobilité et Infrastructures est en phase de réflexion quant à sa restructuration organisationnelle. L'ensemble des directions a été mis à contribution, au cours de plusieurs journées de réflexions destinées à tester, améliorer, critiquer de manière constructive, différentes hypothèses de réorganisation poursuivant toutes les objectifs d'amélioration du service rendu, de poursuite de l'efficacité, mais également une meilleure lisibilité ou encore une plus grande cohérence de l'offre de service ».

Où en est-on dans le processus ? Y êtes-vous associé en tant que ministre fonctionnel ? Avez-vous formalisé des consignes en la matière ? Quelles ont été les différentes étapes de ce projet de restructuration durant tout le processus ?

Les agents comme les directeurs/inspecteurs généraux ont-ils été parties prenantes dans cette réforme ? Comment ? Dans l'affirmative, qu'en est-il ressorti ? Ont-ils été suivis ?

En termes de cadre organique, pourriez-vous donc préciser quels sont les changements du cadre ? Quel est l'impact en termes de ressources humaines de ces réorganisations éventuelles ? Quels sont les changements éventuels des missions des départements ou des directions ? Une analyse de risques a-t-elle été réalisée ?

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 prévoit notamment que : « Le Gouvernement rationalisera le nombre de structures et clarifiera leurs missions en vue de renforcer la qualité des services rendus aux usagers ; d'éviter la dispersion des ressources ; de renforcer l'efficacité et la lisibilité des rôles et responsabilités. Afin de garantir l'efficacité des politiques et la transversalité, tout en évitant la déperdition de moyens, la structure de l'administration

sera optimisée par le renforcement de services de support transversaux. Des structures entières et cohérentes seront privilégiées plutôt qu'éclatées entre diverses entités. Les fonctionnaires généraux dirigeants seront chargés d'analyser l'ensemble des services offerts aux citoyens et l'ensemble des missions de chaque département et direction afin de les prioriser et, le cas échéant, d'en arrêter l'exercice avec des potentielles réaffectations de membres du personnel. »

C'est dans ce cadre précis que s'inscrit l'action du Gouvernement wallon, en lien direct et en toute confiance avec les fonctionnaires dirigeants du SPW.

Relativement au SPW MI, pour lequel vous m'interrogez, je confirme que celui-ci a remis à la ministre de la Fonction publique sa copie quant à la modification de son cadre organique, lequel, comme vous le relevez justement, a fait l'objet d'une réflexion participative interne au MI au niveau de l'ensemble des directeurs.

Le résultat de ces travaux, tout comme les propositions des différents SPW, a fait l'objet d'une présentation aux cabinets concernés. J'ai eu des échanges directs sur ce sujet avec le directeur général du SPW MI. S'agissant donc de la direction générale Mobilité et Infrastructures, les modifications apportées envisagées poursuivent l'objectif de traduire une organisation plus claire, plus cohérente et plus efficace, au service des métiers, des territoires et des usagers.

La prochaine étape, c'est la présentation d'un avant-projet d'arrêté modifiant le cadre organique dont l'initiative revient fort logiquement à la ministre de la Fonction publique. Cela étant, cette modification de cadre n'est qu'un des aspects d'un programme de transformation plus large, initié au SPW MI et qui comporte des chantiers structurants tels que :

- la simplification du fonctionnement administratif ;
- la révision des délégations pour simplifier le fonctionnement ;
- la clarification des missions ;
- le renforcement de la transversalité ;
- la modification du cadre organique.

Ceci afin d'avoir de la cohérence entre l'organisation et les transformations de fonctionnement.

Ces chantiers structurants sont étroitement connectés entre eux et s'inscrivent dans un programme qui vise à faire évoluer la manière de fonctionner du SPW MI et le rendre plus lisible pour ses partenaires et les usagers, et plus agile et efficace dans son action quotidienne. Les membres du personnel – inspecteurs généraux, directeurs, agents – sont d'ores et déjà accompagnés afin de préparer ces changements et une communication spécifique est organisée via la mise en place au sein de l'administration de messages vidéo à l'adresse de l'ensemble des agents, d'un intranet spécifique avec des

FAQ, d'informations d'actualité, d'outils de gestion du changement pour les directeurs et chefs de projets, d'informations pratiques, de même qu'une adresse générique ouvrant un canal direct et permettant à chaque agent de poser des questions ou formuler des suggestions.

Enfin, le directeur général, accompagné du Comité de direction du SPW MI se rendra dès la rentrée à la rencontre des agents, de manière décentralisée, dans toute la Wallonie, afin d'échanger directement avec ceux-ci. Cette réforme – prochainement sur la table du Gouvernement – de l'organisation et du fonctionnement du SPW MI – et plus globalement du SPW – a pour objectifs de faciliter au quotidien le travail de ses agents, d'améliorer les processus décisionnels et, enfin, de doter le service public de davantage d'agilité pour faire face aux nouveaux besoins et enjeux sociétaux toujours plus prégnants.

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

Mme Éliane Tillieux (PS). – J'entends bien les quelques éléments que vous me livre, Monsieur le Ministre, mais tout cela reste dans un certain flou. Vous utilisez le même vocabulaire que vos collègues, et en particulier la ministre de la Fonction publique : « Il faut une fonction publique plus claire, plus cohérente, plus efficace, plus agile ». Cependant, ces mots, on peut les mettre à toutes les sauces, en fait. Derrière, on ne sait pas ce que cela signifie, ce que cela recouvre réellement.

(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)

Je ne dis pas que je ne suis pas d'accord, je dis simplement que cela ne veut rien dire. Je dis simplement que l'on peut, derrière cela, mettre plein de concepts qui peuvent par contre réellement s'opposer entre vous et moi, et entre les agents et leur direction. Il y a un réel risque. C'est la raison pour laquelle je vous demandais si vous aviez procédé à une analyse de risque par rapport à ces changements. Là-dessus, vous ne m'avez pas répondu et donc pas rassurée.

Nous continuerons à suivre très attentivement les différentes modifications que vous envisagez dans l'organisation.

**Question orale
de M. Laurent Devin
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « les mesures à prendre pour protéger les
riverains de la N90 »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Devin à M. Desquesnes, Ministre

du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les mesures à prendre pour protéger les riverains de la N90 ».

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

M. Laurent Devin (PS). – Monsieur le Ministre, je vous ai déjà interpellé à plusieurs reprises sur ce que subissent les riverains de la N90, cette voirie qui relie Binche à Mons en passant par Saint-Symphorien, Estinnes – commune, vous le savez, très chère au cœur de Mme la Bourgmestre Aurore Tourneur et à l'Échevin des travaux, Olivier Bayeul – et Bray.

Vitesse excessive, charroi, poids lourds, dépassements dangereux, le scénario est toujours similaire pour les voiries réputées comme dangereuses, mais pour les riverains concernés, il ne s'agit pas d'un scénario, mais d'un enfer quotidien. Relativement à la N90, ceux-ci ont même engagé, sur leurs propres deniers, une enquête vibratoire et acoustique mandatée auprès d'une entreprise privée. Les conclusions du rapport de cette enquête sont sans appel : des dizaines de vibrations par jour sont perceptibles, correspondant à plus de 10 fois le seuil de perception normal. L'énergie vibratoire est si intense que les maisons tremblent, provoquant des fissures dans certains édifices. L'expert recommande clairement un reprofilage de la voirie, qu'il considère comme indispensable, « non seulement pour le confort des occupants, mais également pour l'impact sur la stabilité de l'immeuble ».

Quelle est votre analyse de cette situation ? Vous nous annonciez, en novembre 2025, que le SPW MI analysait les informations et que le tronçon entre l'octroi de Bray et Bray-Levant de Mons était en cours d'adjudication du marché. Où en est ce dossier ? Quelles sont les solutions concrètes que vous envisagez pour soulager les riverains et sécuriser cette voirie pour le plus grand nombre ? Dans quel délai pourra-t-on voir ces solutions être mises en place ?

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, de façon plus générale, les questions de vitesse excessive et de dépassements dangereux relèvent des compétences de la zone de police territorialement compétente. Il appartient en effet à ces autorités d'évaluer et de mettre en œuvre les mesures de contrôle et, le cas échéant, de répression nécessaires pour garantir le respect du Code de la route.

Je rappelle que la Région met également gratuitement à disposition des zones de police des lidars. Je rappelle également que, depuis le début de la législature, j'ai décidé de financer 150 radars supplémentaires par an et que j'ai validé une grille d'objectivation pour l'installation et le choix de la localisation de ces radars afin de cibler des zones à

risque en fonction de trois critères principaux : le nombre d'accidents graves au cours des cinq dernières années, la vitesse effectivement mesurée – donc les dépassements de vitesse – sur le tronçon concerné et la présence de lieux de vie sensibles tels que des écoles ou des clubs de sport.

S'agissant de l'enquête vibratoire et acoustique qui aurait été commanditée par des riverains, le SPW MI m'indique ne pas avoir pu en prendre connaissance. Par ailleurs, votre question fait également état de la recommandation d'un expert en faveur d'un simple reprofilage de la voirie. Je voudrais faire preuve d'un peu de prudence à cet égard, parce qu'en l'absence d'un accès au rapport complet et en particulier à ces méthodes d'investigations ainsi qu'à ses conclusions détaillées, il est impossible pour moi et surtout les services du SPW MI d'apprécier la pertinence et la portée de cette préconisation. La priorité absolue est donc de disposer de l'ensemble des documents techniques objectifs ayant conduit à ces constats. Si vous disposez de ces éléments, je vous invite à les transmettre à la Direction des routes du Hainaut de façon à ce qu'elle puisse en assurer un suivi et une analyse.

J'en viens au projet de sécurisation et de réhabilitation du tronçon compris entre le rond-point Ruffus et celui de l'octroi de Bray. C'est un dossier que je suis avec attention. Ce n'est pas la première fois que vous m'interrogez également là-dessus. Le marché public a été lancé, une offre a été sélectionnée et le dossier doit être présenté au conseil d'administration de la SOFICO, le prochain étant programmé au mois d'août, ce qui signifie très vraisemblablement des travaux au début de l'an prochain.

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

M. Laurent Devin (PS). – Tout d'abord, sur le travail de la police, la police effectue des contrôles très réguliers – la police de la zone Binche-Lermes – sur l'ensemble des voiries, notamment régionales. Par rapport à ces contrôles, les résultats sont communiqués aux bourgmestres qui ont également la faculté de le transmettre sur les réseaux sociaux.

Je reviens vers vous aussi par rapport à ces contrôles. On n'a pas attendu la Région wallonne. À la ville de Binche, on avait déjà installé un radar au niveau de l'ancien lavoir – vous connaissez bien – à Péronnes-lez-Binche. Je vous ai vu d'ailleurs tourner des vidéos là-bas. Je n'ai pas eu d'évolution depuis. Non, mais le radar devant le lavoir, vous voyez ? C'est un investissement de la ville de Binche.

Sur ces lidars, pour revenir à la N90, il y en a un qui a été installé là où il y a eu un accident mortel et des travaux. Ici, on parle bien de la continuation de ce chantier. Je me réjouis qu'enfin ce dossier avance.

Pour le tronçon entre le rond-point Ruffus et l'octroi de Bray, la Région a fait les travaux de l'octroi de Bray vers Bray, mais il faut maintenant les faire de Bray-Village vers Bray-Levant de Mons. Je me réjouis de cette bonne nouvelle pour le début de l'année, et je vous encourage à continuer votre réflexion et votre travail.

Comme vous le savez, je continuerai à suivre le dossier comme vous me l'indiquiez.

Question orale
de M. Laurent Devin
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « le suivi du dossier du pont de fer à Haine-
Saint-Pierre »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Devin à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le suivi du dossier du pont de fer à Haine-Saint-Pierre ».

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

M. Laurent Devin (PS). – Monsieur le Ministre, le chantier du pont de fer à Haine-St-Pierre est un chantier d'envergure. En effet, celui-ci prend place sur le pont qui relie le centre de la ville de La Louvière à un axe qui relie Binche à La Louvière en passant par Saint-Vaast et Haine-St-Pierre. C'est un axe très fréquenté de la Région du Centre et particulièrement aux heures de pointe et de sorties.

Lors de ma dernière interpellation à ce sujet, vous m'avez confirmé que ce chantier n'était pas sous la responsabilité du SPW MI, mais bien sous la responsabilité de l'entreprise Infrabel. Cependant, suite aux nombreux désagréments causés par ce chantier et à l'ampleur de celui-ci, vous nous avez assuré qu'une bonne collaboration était en place entre le SPW MI et Infrabel. Vous nous parliez d'ailleurs d'une date de fin de chantier fixée à juin 2026. Vous me voyez arriver ; nous sommes le 1^{er} juillet.

Quelques semaines après cette réponse, confirmez-vous que cette bonne collaboration entre les deux acteurs est toujours de mise ? Ce chantier est-il terminé comme prévu ? Dans la négative, quelles sont les causes des retards ? Enfin, la réduction de la largeur des bandes de circulation sur le tablier du pont représentant un certain danger, pouvez-vous nous dire quand la circulation sera normalement rétablie ? Le SPW MI a-t-il proposé d'autres aménagements plus sécuritaires sur ce point particulier ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, comme je l'ai déjà annoncé lors des précédentes commissions, il s'agit de la rénovation d'un pont d'Infrabel et donc d'un chantier porté par Infrabel, pour lequel mes services sont néanmoins consultés. Le SPW MI n'est donc clairement pas le donneur d'ordre pour ce chantier.

J'aurais pu me contenter de dire « Interrogez le ministre fédéral de la Mobilité », mais je ne le fais pas. Je vais vous répondre avec les éléments d'information que le SPW MI me donne.

En ce qui concerne l'état d'avancement des travaux, Infrabel annonce la finalisation du chantier pour le mois d'août 2026. Ils ont décalé leur calendrier. Infrabel explique principalement qu'il y a eu la découverte, après le décapage du béton, d'une dégradation importante de certaines armatures, que le remplacement a donc été jugé nécessaire et a donc entraîné un allongement du délai d'exécution. Voilà ce que dit Infrabel.

Tenant compte de cet aléa, le rétablissement normal de la circulation sur le pont devrait donc intervenir à l'achèvement du chantier, prévu pour août, selon les déclarations actuelles d'Infrabel.

En ce qui concerne la mise en place d'aménagements de sécurisation complémentaires, je rappelle que tout chantier sur la voirie publique, qu'elle soit régionale ou communale, implique une autorisation des autorités communales, compétentes en matière de police. Comme vous m'interpellez sur le sujet, j'ai donc demandé au SPW MI de prendre contact avec les autorités communales et de police compétentes afin qu'ils puissent examiner si la situation présente effectivement un degré de dangerosité.

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

M. Laurent Devin (PS). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse exhaustive en la matière.

Question orale
de M. Laurent Devin
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « le pont Capitte »

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

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

M. Laurent Devin (PS). – Monsieur le Ministre, lorsqu'on parle du pont Capitte, rares sont ceux qui ne savent pas de quoi nous parlons en région du Centre. On vous y a vu, casque jaune sur la tête et gilet jaune sur le dos. Il s'agit ici du chantier de réfection du pont qui joint Houdeng à La Louvière via cet axe transversal qu'est la chaussée Paul Houtart, elle-même concernée par le chantier du Métrobus à Houdeng. Je vais y venir.

Les désagréments engendrés par ces chantiers sont énormes. Concernant le pont Capitte, de nombreuses déviations sont mises en place. Ces déviations changent assez régulièrement, causant beaucoup de confusion pour les riverains et automobilistes. On se retrouve sur le parking d'un supermarché en se demandant comment on est arrivé là. Il est capital que ce chantier se termine rapidement.

Où en sommes-nous actuellement dans l'évolution du chantier ? Quelles sont les phases suivantes ? Quel calendrier pouvez-vous nous annoncer ?

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 soulignez, le chantier du pont Capitte constitue, avec celui du Métrobus, l'un des plus importants chantiers actuellement en cours dans la région du Centre. C'est aussi un chantier trop longtemps repoussé au cours des années précédentes au point que la circulation automobile avait dû y être restreinte afin d'assurer la stabilité du pont construit dans les années 1930.

Grâce au travail du SPW MI et de ses équipes, j'ai mis fin à cette situation indigne d'un axe routier majeur pour La Louvière qui, en plus, est situé dans la zone de protection UNESCO du canal du Centre.

Bien sûr, un tel chantier n'est pas anodin pour la Cité des loups et toutes celles et tous ceux qui vivent ou travaillent dans cette partie de La Louvière, singulièrement à Houdeng.

Sur le terrain, je peux vous confirmer que le chantier se déroule actuellement conformément au planning établi lors de son démarrage.

Plusieurs opérations sont aujourd'hui menées simultanément. Sur le site, les travaux de démolition de l'ancien pont et des anciennes rampes se poursuivent. Les fondations du futur ouvrage sont en cours de réalisation sur les deux rives ainsi qu'au niveau de la future pile centrale. Le déplacement du Thiriau-du-Luc, qui doit à terme passer sous la rue Hector Ameys, est également en cours.

Parallèlement, le futur pont est déjà en construction dans différents ateliers wallons. Le tablier métallique est en fabrication chez TMI à Andenne, tandis que les

éléments préfabriqués en béton ont été réalisés en grande partie par Socogetra et sont actuellement stockés à proximité de Strépy-Thieu dans l'attente de leur mise en œuvre. Les équipements électromécaniques nécessaires au fonctionnement de l'ouvrage ont quant à eux été commandés.

Les prochaines étapes importantes concerneront le montage des culées en béton ainsi que des différentes parties métalliques du pont. Ces opérations sont programmées pour le second semestre de cette année. Les équipements électromécaniques et les raccordements seront les derniers aménagements à réaliser.

En parallèle, les nouvelles voiries appelées à remplacer les anciennes rampes et l'actuel tracé du Thiriau-du-Luc seront réalisées.

À ce stade, sauf imprévu ou intempéries, il faut toujours être prudent dans les travaux publics, Monsieur le Député, la mise en service du pont reste prévue pour le premier trimestre de 2027, conformément au planning annoncé.

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

M. Laurent Devin (PS). – Monsieur le Ministre, vous confirmez en tout point le planning annoncé au début du chantier. Vous dites que l'évolution de ce chantier est satisfaisante, et donc je note que pour le début de l'année 2027, ce chantier sera terminé à la plus grande satisfaction de l'ensemble des riverains et des usagers de la route de la région du Centre.

**Question orale
de M. Laurent Devin
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « l'avenue Léopold III à Péronnes »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Devin à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'avenue Léopold III à Péronnes ».

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

M. Laurent Devin (PS). – Monsieur le Ministre, je vous ai déjà interrogé à plusieurs reprises sur l'indispensable sécurisation de l'avenue Léopold III à Péronnes.

Pour rappel, charroi incessant de poids lourds, vitesses excessives des automobilistes et dépassements incessants sur la voirie dans les deux sens ont eu raison non seulement de la patience des automobilistes, mais

aussi de la sécurité de certains usagers puisque des drames s'y sont déjà produits.

Vous avez consulté les instances communales concernant la mise en place de potelets, visant à limiter les possibilités de dépassement. Une proposition favorablement accueillie par les instances communales. Si vous n'avez pas déjà eu l'information, je vous la délivre, mais nous y avons répondu en temps et en heure. La Ville de Binche est effectivement favorable à l'installation très rapide de ces potelets, nous les appelons de tous nos vœux. Vous nous avez demandé notre avis et nous vous répondons : « Oui, Monsieur le Ministre ».

Quand ce dispositif sera-t-il installé ? Au-delà des dispositifs en question, une réflexion est-elle en cours sur la mise en place d'autres dispositifs visant à réduire la dangerosité de la voirie ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, merci pour votre question précise. Effectivement, vous avez été consulté, je peux confirmer que le placement de ces potelets sera effectué dans les prochains jours et que le marquage des stries a, lui, déjà été mis en œuvre.

Concernant la vitesse excessive et le dépassement dangereux, je vous rappelle ce que je vous ai dit tantôt, mais de façon très brève. Il y a les lidars, il y a les radars automatiques, l'objectivation des placements sur base de critères que j'ai rappelés dans une précédente réponse à votre question voici quelques minutes.

D'une façon générale, je rappelle que si les autorités communales ou autres estiment qu'une zone présente des dangers, c'est important de le dire non seulement ici par rapport à ce dossier, mais aussi par rapport à toute situation, elles peuvent solliciter l'organisation d'une CPSR – une Commission provinciale de sécurité routière ; elle n'a rien de provincial puisqu'elle est organisée avec les communes et les services compétents du district ou de la direction territoriale concernée, mais elle s'appelle comme cela – auprès de la direction des routes compétente – pour votre commune, la Direction des routes du Hainaut –, qui préparera le dossier, assurera la programmation, fixera une date et examinera, avec l'ensemble des autorités communales, de police et autres concernées, les meilleures solutions à apporter par rapport à un cas de figure identifié et qui doit tenir compte des circonstances locales qui peuvent être variables d'un endroit à un autre.

Mettre tout le monde autour de la table pour identifier la situation et les leviers d'action pour objectiver la situation et trouver les réponses les plus adéquates aux enjeux de sécurité qui auraient été préalablement identifiés, c'est la méthode de travail de

l'administration et c'est une méthode que je ne peux qu'appuyer et confirmer.

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

M. Laurent Devin (PS). – Monsieur le Ministre, je prends note de la bonne nouvelle : les potelets seront installés dans les jours prochains. Vous me parlez de lidar, mais un lidar est déjà installé à une centaine de mètres.

(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)

OK, mais c'est un radar fixe installé sur la portion de voirie déjà réfectionnée.

J'ai vu hier, sur Antenne Centre – il est toujours intéressant de regarder cette chaîne de télévision –, une rétrospective de tous les reportages passés sur Péronnes. On y parlait justement de l'avenue Léopold III. Je me rappelle avoir ouvert cette voirie à la suite d'un financement européen en 2018-2019.

Si je vous dis cela, c'est parce qu'il y a un élément nouveau dans le dossier dont je vous invite à prendre connaissance. IDEA a réuni la Conférence des bourgmestres, la semaine passée, et a mis, à la demande de la Région wallonne, à l'ordre du jour, les friches industrielles et les voiries à rénover. La voirie dont nous parlons en fait partie parce qu'elle relie directement la sortie d'autoroute à La Louvière-Binche vers le zoning de l'Octroi de Bray-Péronnes. Vous pourriez faire d'une pierre deux coups : aider au développement économique de la région du Centre et répondre à l'intérêt des riverains.

M. le Président. – Je vous remercie, Monsieur Devin.

M. Laurent Devin (PS). – Je terminerai en vous disant ceci : la Ville de Binche participe activement aux CPSR telles que vous en parlez, mais je m'en ouvrirai par ailleurs. C'était simplement pour pouvoir apporter un élément d'information à M. le Ministre.

M. le Président. – Je suis désolé, mais je suis là pour faire appliquer le règlement, à savoir une minute de réplique.

**Question orale
de M. Laurent Devin
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « le bras de fer entre les Communes d'Ittre
et de Braine-le-Comte »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Devin à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des

Pouvoirs locaux, sur « le bras de fer entre les Communes d'Ittre et de Braine-le-Comte ».

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

M. Laurent Devin (PS). – Monsieur le Ministre, la presse a récemment relayé les tensions entre les Communes de Braine-le-Comte et d'Ittre – après que Waterloo n'a pas voulu de Communes du Hainaut, dont Braine-le-Comte, Seneffe, Soignies et Écaussinnes, dans le pôle local du logement, voici autre chose – concernant la sécurisation de plusieurs carrefours de la N280, notamment à hauteur de la rue du Bois, de la rue du Bois de la Houssière et de la rue du Rœulx.

Ce secteur est décrit comme accidentogène et plusieurs accidents graves y auraient été recensés, dont un mortel. Les difficultés semblent connues : visibilité insuffisante lors de l'insertion sur la nationale, vitesse élevée sur la N280 et accès directs qui ne seraient plus compatibles avec les impératifs de sécurité routière.

La situation est d'autant plus complexe que les voiries concernées se situent à la limite entre deux communes. Braine-le-Comte plaide pour des modifications de circulation, notamment des sens uniques, tandis qu'Ittre semble exprimer des réserves et évoque le retrait d'un projet de piste cyclable du plan Infrastructures qui aurait pu améliorer la visibilité.

Quelle est votre analyse de la dangerosité de ces carrefours ? Vos services disposent-ils d'un historique précis des accidents sur ce tronçon de la N280 ? Le SPW a-t-il déjà réalisé une analyse de sécurité ou proposé des aménagements ?

Quel rôle pouvez-vous jouer pour faciliter une solution entre les deux communes ? Une réunion de coordination avec le SPW, Braine-le-Comte, Ittre et la police est-elle envisagée ?

Quelles mesures concrètes pourraient être étudiées rapidement pour améliorer la sécurité du lieu : réduction de vitesse, marquage, signalisation, aménagements physiques, adaptation des accès ou encore sécurisation cyclable ?

Pourquoi le dossier a-t-il été retiré du PIMPT ? Sera-t-il inscrit au futur plan Infrastructures ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, le Gouvernement wallon partage l'objectif d'une route sûre et efficace, ce qui implique d'adhérer à l'objectif fédéral d'une vision zéro en 2050 et de mettre l'accent sur le changement durable du comportement sur nos routes, mais également d'améliorer et de sécuriser nos infrastructures.

Le projet de réaménagement de la nationale 280 à Ittre, qui intègre les carrefours évoqués, a été présenté durant la Commission provinciale de sécurité routière le 8 novembre 2021. Cette infrastructure et les aménagements envisagés visent à modérer les vitesses pratiquées et à optimiser le partage de l'espace public au profit des modes actifs. Outre la réduction de la vitesse, le projet entend renforcer la visibilité en sortie de carrefour grâce au rétrécissement des bandes de circulation au profit de terre-pleins centraux.

La suppression de la sortie de la rue du Bois de la Houssière sur la nationale 280 en intérieur de courbe implique des modifications de circulation sur les voiries communales, option non retenue par la commune d'Ittre. Les divergences de vues que vous évoquez entre les deux communes concernant la mise en place ne sont pas neuves, mais n'ont pas fait l'objet de débat lors de cette réunion. C'est ce que m'indique, en tout cas, l'administration.

Le tronçon adjacent de la nationale 280, situé à Braine-le-Comte, fait également l'objet d'une étude de réaménagement présentée à une autre réunion de la Commission provinciale de sécurité routière en présence de la Ville de Braine-le-Comte, le 28 novembre 2023. Le SPW MI m'indique que le désaccord que vous évoquez entre les deux entités n'a pas non plus été signalé à cette occasion.

Sur le plan budgétaire, le projet d'Ittre est bien inscrit dans l'enveloppe des modes actifs du plan « Mobilité et infrastructures pour tous » qui se termine cette année-ci, de même, d'ailleurs, que celui de Braine-le-Comte.

L'étude conjointe de ces deux dossiers est en voie de finalisation : ils seront regroupés au sein d'un marché unique pour les deux communes. L'adjudication et l'engagement de ce marché sont bien programmés sur l'enveloppe PIMPT 2026. J'ignore sur quelle base vous affirmez qu'il y aurait eu retrait de ce projet du plan « Infrastructures et mobilité pour tous ».

Les aménagements prévus réduiront les vitesses sur les deux territoires et apporteront, selon le SPW MI, une amélioration de la visibilité à la sortie de la rue du Bois de la Houssière. Je pense qu'il faut laisser une chance à ces aménagements de porter leurs fruits.

Il est clair qu'il faudra une évaluation et un suivi attentifs. Même si, a priori, une commission provinciale de sécurité routière se tient à la demande des communes, je souhaite qu'à l'échéance d'un an après les travaux, il puisse y avoir une réunion de cette commission. Celle-ci doit être menée par la Direction territoriale des routes du Brabant wallon, responsable de la gestion de cette route malgré le fait qu'elle déborde sur la province de Hainaut. Cette réunion d'évaluation permettra d'assurer que la sécurité aura bel et bien gagné dans ce dossier.

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

M. Laurent Devin (PS). – Je prends acte de votre réponse, Monsieur le Ministre.

Je partage avec vous l'idée que ces commissions provinciales de sécurité routière sont importantes. Comme il me reste 48 secondes, je me permettrai de terminer mon propos précédent en soulignant l'importance de l'avis des villes et communes. J'en prends pour exemple l'axe régional dont je vous parlais sur Binche. Celui-ci suppléait une proposition faite par la Région wallonne de créer une route régionale surmontant le hameau de Chaux Crotté. Cela aurait impliqué des dizaines de millions d'euros d'investissement. La Ville de Binche n'y a jamais cru. Si les CPSR avaient bien existé à l'époque, on s'en serait exprimé à cet endroit. Il me reste encore 13 secondes, mais je vous en fais grâce.

Question orale

de **M. Laurent Devin**

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

sur « le manque d'infrastructures sécurisées pour les cyclistes et les piétons autour du zoning de Manage »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Devin à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le manque d'infrastructures sécurisées pour les cyclistes et les piétons autour du zoning de Manage ».

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

M. Laurent Devin (PS). – Monsieur le Ministre, Manage dispose d'un zoning important dans lequel de nombreuses entreprises sont implantées. Ce sont des centaines de travailleuses et de travailleurs qui s'y rendent quotidiennement. Or, celles et ceux qui tentent de rejoindre leur travail en vélo y renoncent rapidement.

En effet, si vous visualisez Manage et son zoning, vous savez qu'une entrée se situe sur la droite d'une chaussée très fréquentée ; celle-ci étant non seulement l'axe principal de la commune de Manage, mais aussi en divers endroits des sorties ou des montées d'autoroute. Tout cela rend la circulation en vélo sur cet axe particulièrement dangereuse.

Quelle est votre analyse quant à la nécessité d'implanter une zone cyclable sécurisée aux abords de ce zoning ? Quelle est votre analyse quant à la dangerosité effective de cette voirie ? Des aménagements cyclables sécurisés sont-ils prévus ?

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'enjeu de l'accessibilité du vélo et du *shift* modal vers les modes actifs est un élément qui retient toute l'attention du Gouvernement wallon. La nationale 27, qui traverse Manage et qui dessert notamment la zone d'activité économique mixte dite Manage-Scailmont, est limitée à 50 kilomètres par heure et dispose d'une piste cyclable marquée depuis l'arrêt du bus TEC, rue de Binche jusqu'à l'entrée de la zone d'activité économique Manage-Scailmont. Cet aménagement est conforme aux recommandations de la sécu-rothèque dans ce type de configuration en agglomération.

Plus au nord, la nationale 27 dessert aussi la zone d'activité économique de Seneffe-Manage, également située à l'ouest de la nationale 27. Les constats sur la nationale sont similaires à ceux du zoning de Scailmont, mais, surtout, cette zone d'activité économique est également accessible par des itinéraires cyclables structurants, dont une large partie en site propre : par le nord via le chemin de halage du canal du Centre et du canal Charleroi-Bruxelles, à l'ouest par la ligne de RAVeL 265 de la branche de Bellecourt, et au sud par le tout nouveau RAVeL 113 que j'ai eu l'occasion d'inaugurer et qui relie Chapelle-lez-Herlaimont à ce zoning.

Selon les données *floating mobile data* disponibles de la Région wallonne, les travailleurs de ce zoning sont majoritairement issus des communes de La Louvière, Charleroi, Manage, Binche, toutes accessibles via le RAVeL : La Louvière via le canal du Centre, Charleroi via le canal Charleroi- Bruxelles, Manage via les RAVeL 141 et 113, et Binche via le canal du Centre et la ligne de RAVeL 422.

Par ailleurs, la zone d'activité économique mixte de Manage-Scailmont bénéficie également d'une connexion au réseau point-nœud.

Enfin, l'étude en cours du réseau cyclable structurant du cœur de Hainaut devra permettre, auquel les communes sont associées, devra permettre à terme d'améliorer encore l'offre d'infrastructures cyclables et l'accessibilité des zonings pour les déplacements domicile-travail à vélo. Voilà le point sur cet enjeu important pour permettre aux travailleurs de se rendre en toute sécurité à vélo à leur lieu de travail.

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

M. Laurent Devin (PS). – Je vous remercie pour votre réponse. Entre la théorie et la pratique, il y a quelquefois un pas et quelques coups de pédales à donner. Vous savez que j'apprécie le vélo et que j'y suis un croyant et un pratiquant. Dans un de mes tours, je pars de Binche et je vais rejoindre Braine-le-Comte, le

plan incliné de Ronquières. Je prends à droite et je suis le long du chemin de halage. C'est un des plus beaux coins de la région du Centre qui nous relie à Seneffe. Puis on arrive dans Manage et c'est autrement problématique : entre Seneffe et Manage dans un premier temps, puis la traversée de Manage. Pour ce qui est de relier Binche à Manage à vélo, ce n'est pas aussi simple que cela, croyez-le bien. Cependant, je prends acte de votre réponse et je ne vais pas polémiquer en la matière.

**Question orale
de M. Laurent Devin
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « le manque d'homogénéité dans la prise en
charge de la signalisation des courses cyclistes »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Devin à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le manque d'homogénéité dans la prise en charge de la signalisation des courses cyclistes ».

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

M. Laurent Devin (PS). – Monsieur le Ministre, la Wallonie est une région qui est terre de cyclisme. Vous voyez que l'on fait des petits : l'organisation du Tour de France, la Flèche wallonne ; puis les communes autour de Binche mettent également le coup de pédale nécessaire avec Estinnes l'année passée pour la Flèche wallonne, Lobbes cette année-ci. Après avoir eu un départ à Manage, c'était l'étape Manage-Lobbes.

Durant toute l'année, diverses courses y sont organisées : ouverture de la saison au Grand Prix Samyn, dernière course de l'année Binche-Chimay-Binche. Ce sont des dizaines de courses qui ont lieu du printemps à l'automne. Ces courses empruntent des tronçons du réseau routier régional. À ce sujet, on se souviendra qu'en 2023, à la faveur de la doyenne des classiques Liège-Bastogne-Liège, le monde entier a pu se rendre compte de l'état de nos routes, avec la chute de Tadej Pogacar.

Cela étant, il y a un autre élément important pour la sécurité des coureurs : la signalisation autour des parcours pour éviter les accidents avec des automobilistes. La question de sa prise en charge se pose régulièrement, en particulier lorsqu'il s'agit de fermetures de bretelle ou de voiries structurantes. Il apparaît que les modalités d'intervention du SPW Mobilité et Infrastructures ne sont pas toujours perçues comme homogènes sur le terrain, certains événements semblant bénéficier d'une prise en charge régionale,

tandis que, dans d'autres cas, ces coûts sont assumés par les organisateurs ou les autorités locales.

Dans quels cas la Wallonie décide-t-elle de prendre en charge la signalisation liée à des événements sur son réseau ? Cette prise en charge fait-elle l'objet de critères formalisés ou d'une pratique constante ? Comment garantissez-vous une application équitable et homogène entre les différents organisateurs et territoires ?

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'organisation d'événements cyclistes nécessite de garantir la sécurité des coureurs et exige la mise en place d'itinéraires de déviation. En réponse à vos questions, le SPW MI m'indique les éléments qui suivent. Pour rappel, les autorisations de courses sont données sous conditions. Elles reprennent, entre autres, la demande de mesures adéquates afin d'assurer la sécurité des usagers et la présence de signaleurs où cela s'avère nécessaire, lesquels relèvent de l'organisateur. La fermeture des routes régionales, pour une durée limitée au passage de la course, implique également la mise en œuvre de déviations en amont.

Dans le cadre de fermetures d'axes, le SPW MI met lui-même en œuvre la signalisation nécessaire à la sécurisation et l'organisation des déviations, en ce compris des panneaux à affichage variable, lors de la fermeture de bretelles d'autoroutes ou de routes à grand gabarit. Il s'agit ici d'assurer la mobilité de tous en tenant compte de l'événement organisé. Il en va de même pour d'autres types d'événements tels que les festivités folkloriques.

Les éventuels coûts de signalisation concernant les voiries locales sont, par contre, du ressort des autorités locales. Voilà ce que m'indique le SPW MI. J'ai entendu et cru comprendre que, dans certains cas, la règle explicitée n'est pas toujours appliquée uniformément sur le territoire. C'est l'objet de votre question. J'ai donc demandé au SPW MI de rappeler à l'ensemble des districts qui composent le territoire wallon, un rappel des directives et une application homogène sur le territoire.

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

M. Laurent Devin (PS). – Merci, Monsieur le Ministre, pour votre réponse et surtout votre complément d'information. Il faut que l'ensemble des territoires et des événements soient traités de la même manière. Nous y serons particulièrement attentifs.

Question orale
de M. Jean-Paul Bastin
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « les dégradations de chaussées causées par
les fortes chaleurs et l'adaptation des cahiers
des charges au changement climatique »

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 « les dégradations de chaussées causées par les fortes chaleurs et l'adaptation des cahiers des charges au changement climatique ».

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, les épisodes de fortes chaleurs que connaît la Wallonie se multiplient et s'intensifient. Ces conditions météorologiques extrêmes ont des conséquences sur les infrastructures routières. Au cours des dernières années, plusieurs phénomènes de dégradation liés à la chaleur ont été observés sur le réseau routier wallon, notamment des déformations de revêtements, des orniérages ou des soulèvements soudains de chaussées en béton comme dernièrement à Péruwelz et à Waremmé. Je ne doute pas que durant ce week-end, il y a du encore en avoir à d'autres endroits. Ces situations peuvent engendrer des situations dangereuses pour les usagers, nécessitant parfois des interventions d'urgence et des fermetures temporaires de voiries.

Ces événements soulèvent non seulement les dalles en béton, mais également la question de l'adaptation des infrastructures routières aux nouvelles réalités climatiques. Les normes de conception, les matériaux utilisés, ainsi que les prescriptions techniques applicables aux marchés publics ont, pour beaucoup, été élaborées sur des bases de données de maxima de températures qui ne correspondent plus nécessairement aux conditions auxquelles les infrastructures sont aujourd'hui confrontées. Dans ce contexte, il apparaît pertinent d'examiner si les référentiels techniques actuellement en vigueur, notamment le cahier des charges Qualiroutes, intègrent suffisamment les effets attendus du réchauffement climatique sur le comportement des chaussées.

Quel bilan l'administration dresse-t-elle des dégradations du réseau routier wallon imputables aux épisodes de fortes chaleurs observés ces dernières années ? Des études ou analyses scientifiques ont-elles été menées afin d'évaluer la vulnérabilité des infrastructures routières wallonnes aux températures extrêmes ? Une réflexion est-elle en cours concernant l'adaptation des techniques constructives, des matériaux et des méthodes d'entretien afin de renforcer la résilience du réseau routier face aux effets du changement climatique ? Le Gouvernement envisage-t-

il une révision du CCT Qualiroutes afin d'y intégrer davantage de prescriptions tenant compte de l'augmentation de la fréquence et de l'intensité des vagues de chaleur ?

Plus largement, une démarche d'adaptation climatique des référentiels techniques applicables aux infrastructures routières est-elle envisagée, et selon quel calendrier ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Je vous remercie, Monsieur le Député, pour votre question qui me permet de rappeler les nombreuses actions engagées par le Gouvernement afin d'adapter progressivement les infrastructures wallonnes aux effets du changement climatique. S'agissant tout d'abord des fortes chaleurs et de leurs conséquences sur les voiries, il convient de distinguer les chaussées en béton de celles avec des revêtements bitumineux.

Les soulèvements observés sur certaines chaussées en béton concernent principalement des infrastructures anciennes, dont les joints de dilatation ou certaines caractéristiques mécaniques arrivent en fin de vie. Les directions territoriales du SPW Mobilité et Infrastructures disposent de marchés d'intervention permettant de sécuriser rapidement les lieux et de procéder aux réparations nécessaires. Je les remercie pour leur mobilisation au cours des derniers jours.

Pour les revêtements bitumineux, la résistance aux fortes chaleurs dépend notamment des caractéristiques des liants utilisés. Cette problématique fait déjà l'objet d'un suivi attentif dans le cadre de Qualiroutes, le cahier des charges type applicable aux travaux routiers en Wallonie.

Bien sûr, Qualiroutes n'est pas un document figé. Il fait l'objet de mises à jour régulières, en principe sur une base trimestrielle, afin d'intégrer les évolutions techniques, les résultats de la recherche, les retours d'expérience ainsi que les innovations de la filière. Ces adaptations sont élaborées par des groupes de travail thématiques réunissant tant des représentants des pouvoirs publics que des entreprises, producteurs de matériaux, laboratoires et bureaux spécialisés. Cette gouvernance partenariale permet de faire évoluer en permanence les prescriptions techniques sur la base d'éléments objectivés et partagés.

Dans ce cadre, une réflexion est actuellement menée sur l'évolution des prescriptions applicables à ces liants bitumineux. Les experts examinent notamment les conditions dans lesquelles les bitumes présentant une température de ramollissement inférieure à 50 degrés. Ceux-ci pourraient progressivement ne plus être retenus pour certains types de revêtements particulièrement exposés aux fortes chaleurs. Cette évolution doit

toutefois être nuancée et appréciée dans une approche globale intégrant également la durabilité des chaussées, leur comportement hivernal, leur résistance à la fatigue ainsi que les objectifs de recyclage des matériaux. Pour le dire de façon assez nette, lorsque l'on améliore la résistance à la chaleur, on détériore la résistance au grand froid. Il faut trouver le bon équilibre des matériaux.

Plus largement, les nouveaux projets routiers tiennent désormais davantage compte des enjeux de résilience climatique, tant dans le choix des matériaux que dans le dimensionnement des ouvrages d'assainissement et d'évacuation des eaux.

S'agissant des épisodes pluvieux intenses, il convient également de rappeler qu'aucun réseau d'égouttage ou d'évacuation des eaux ne peut être conçu pour absorber l'ensemble des phénomènes météorologiques extrêmes. Ces ouvrages sont dimensionnés sur la base d'une fréquence statistique de retour, généralement comprise entre 10 et 50 ans selon la nature des infrastructures et les contraintes économiques. Des épisodes exceptionnels peuvent donc entraîner une saturation temporaire des réseaux. L'objectif est donc de limiter autant que possible leurs conséquences par une combinaison de mesures structurelles et d'un entretien régulier des ouvrages.

À cet égard, les districts du SPW Mobilité et Infrastructures poursuivent l'entretien courant des avaloirs, fossés, filets d'eau et autres dispositifs d'évacuation présents le long des voiries régionales.

Voilà en l'état ce que je puis dire, mais l'amélioration des Qualiroutes est continue et non occasionnelle ; c'est un *workflow* constant.

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Merci, Monsieur le Ministre, pour ces éléments d'explications et de précision. J'ai bien entendu que plus on améliorerait la résistance à la chaleur, plus on risquait de dégrader la résistance au grand froid. Venant d'une région où l'altitude est un peu plus élevée, cela n'a malheureusement pas d'incidence sur la chaleur, si ce n'est en soirée – c'est précieux. Néanmoins, les maxima sont les mêmes qu'ailleurs. Par contre, les températures en hiver sont substantiellement plus marquées.

Je comprends très bien qu'il y ait des impacts lors d'épisodes exceptionnels. Le tout est de voir si ces épisodes sont encore qualifiés d'exceptionnels ou s'ils deviennent structurels. Je crains que la réponse soit dans le libellé.

- La séance est suspendue à 12 heures 40 minutes.

REPRISE DE LA SÉANCE

- La séance est reprise à 14 heures 4 minutes.

M. le Président. – La séance est reprise.

AUDITIONS

La Boucle du Hainaut

M. le Président. – L'ordre du jour appelle les auditions sur la Boucle du Hainaut.

Désignation d'un rapporteur

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

La parole est à M. Resinelli.

M. Loris Resinelli (Les Engagés). – Je propose M. Di Antonio comme rapporteur.

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

M. Germain Mugemangango (PTB). – Je propose M. Lefèbvre comme rapporteur.

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

Audition de M. Ancion et Mme Goetghebuer, Directeur et Directrice chez Stratec

M. le Président. – Vous le savez, nous sommes maintenant dans une phase très avancée dans ce dossier de la Boucle du Hainaut. Le rapport d'incidence environnemental a été reçu, une cinquantaine d'instances ont été consultées, et la volonté des commissaires était de procéder à des auditions pour nourrir le débat, principalement sur les options technologiques. C'est comme cela que le bureau d'étude Stratec a été invité, mais aussi l'ASBL REVOLHT, qui a parfois – et même souvent – des contre-propositions à présenter, afin qu'elle puisse également venir ici même présenter ses options.

Je vais demander aux différents commissaires de bien vouloir, pour ne pas terminer trop tard dans la soirée par respect pour nos différents invités, prendre la parole et nourrir les débats sur base de ce qui aura été présenté, et de rester dans ce cadre, de manière, au final, à avoir une proposition, et une oreille attentive du Gouvernement représenté par le ministre – qui, je le rappelle, ne doit pas être obligatoirement présent lors

des différentes auditions : je le remercie pour sa présence cet après-midi.

La parole est à M. Ancion.

M. Pierre-Yves Ancion, Directeur chez Stratec. – Je suis Pierre-Yves Ancion, du bureau Stratec, et ma collègue est Mme Lise Goetghebuer. Notre bureau, en partenariat avec le bureau SGS, a été mandaté pour réaliser le rapport sur les incidences environnementales du projet de révision du plan de secteur dans le cadre de la Boucle du Hainaut.

Le rapport d'incidences est un processus très long. Il a duré plusieurs années. Le rapport est conséquent, il y a 1 000 pages. Nous n'allons pas du tout être capables de présenter tout cela ici. Il nous a semblé que l'essentiel des débats, des questions qui étaient posées ici, concernait plutôt la technologie et les besoins. Nous allons dès lors essayer de centrer notre présentation et de la limiter aux 15 minutes que nous avons. Nous allons essayer d'être rapides. Nous avons essayé d'être très concis, de façon à laisser le temps à des questions.

Notre présentation aura un contenu assez court : un rappel de l'objet de la révision du plan de secteur, pour recadrer un peu les choses ; l'analyse des besoins et des options technologiques – c'est le centre du débat, il me semble ; un point de conclusion.

Pour le rappel de l'objet de la révision du plan de secteur, tout d'abord, qu'est-il envisagé en termes de révision du plan de secteur ?

On parle ici de l'inscription d'un périmètre de réservation. C'est l'inscription d'un périmètre en surimpression des affectations qui sont déjà prévues au plan de secteur. On ne change pas les affectations ; on vient en surimpression avec un périmètre dans lequel on envisage la possibilité de faire passer une infrastructure principale de transport d'électricité.

L'infrastructure, qu'est-elle ? C'est celle de la Boucle du Hainaut, une liaison de 380 kilovolts qui est envisagée entre les postes d'Avelgem et de Courcelles. La distance en Wallonie est d'environ 85 kilomètres et la largeur du périmètre a été déterminée sur 200 mètres. Le projet dans son ensemble va jusqu'au poste d'Avelgem qui se situe à environ 3 kilomètres en Flandre. Une procédure similaire s'effectue également en Flandre pour la partie du projet qui se trouve sur son territoire.

Petit rappel des objectifs premiers de la Boucle du Hainaut. Il y en a quatre principaux.

Le premier est d'assurer un accès compétitif et abordable à l'électricité. En quoi une infrastructure coûteuse permet d'assurer un accès compétitif et abordable à l'électricité ? Il faut savoir que, plus on va se permettre d'aller chercher l'électricité là où elle est produite le moins cher, plus on va pouvoir réduire les

coûts pour le consommateur. En libérant les goulets d'étranglement et en augmentant la capacité en maillant le réseau, on va se permettre d'aller chercher l'électricité là où elle est produite le moins cher.

C'est tout à fait en lien avec le deuxième objectif qui est d'augmenter la capacité d'accueil des énergies renouvelables. C'est la même chose. Les énergies renouvelables sont produites à un certain moment, à un certain endroit. Il faut pouvoir aller chercher l'électricité là où elle est produite et l'amener au consommateur. Parfois, c'est sur de très longues distances. Quand on doit circuler au travers du territoire, quand il y a des goulets d'étranglement, on ne se permet pas toujours d'aller chercher autant d'électricité que l'on veut là où elle est produite. En réduisant les goulets d'étranglement et en augmentant la capacité du réseau, on se permet d'augmenter les possibilités d'aller chercher l'énergie verte et d'augmenter la part d'énergie verte dans le mix énergétique qui est consommé.

Les deux autres objectifs sont de soutenir le développement économique du Hainaut et de fiabiliser l'approvisionnement électrique et la stabilité du réseau. C'est directement en lien avec les besoins que l'on va détailler de manière plus approfondie dans les prochains *slides*.

Mme Lise Goetghebuer, Directrice chez Stratec. – Pour les besoins et les options technologiques, je vais dire un mot sur notre démarche générale. Notre analyse s'est basée sur l'ensemble des études qui étaient disponibles lorsqu'on a commencé. Cela concerne les études qui ont été faites en amont du dépôt de dossier de base. Il y a eu des études par des bureaux d'études, par des experts académiques, et cela comprend également les deux contre-expertises qui avaient été demandées par le ministre Willy Borsus après le dépôt du dossier de base.

Deux contre-expertises ont challengé l'analyse des besoins et des options technologiques ; elles ont été réalisées en 2021 par Jing Dai et Menelika Bekolo Mekomba. Nous nous sommes basés notamment sur ces études.

En complément, dans le cadre du rapport d'incidences environnementales, nous nous sommes procuré le soutien technique de deux experts indépendants, le professeur Pierre Henneaux de l'ULB, qui est un expert du réseau belge et de sa fiabilité, qui nous a aidés pour l'analyse des besoins, et le professeur Roberto Benato, de l'Université de Padoue, qui est un expert des systèmes électriques et qui nous a aidés pour l'analyse des options technologiques.

Une description des besoins du projet. Il faut savoir que le projet « Boucle du Hainaut » répond à trois besoins fondamentaux identifiés sur le réseau belge. Le premier, c'est la saturation de la liaison Horta-Mercator. La liaison Horta-Mercator est celle qui est entourée ici

en rouge et c'est l'unique liaison qui relie l'ouest et l'est du réseau du point de vue du réseau électrique. Elle a une capacité de 6 gigawatts. Elle comprend deux circuits de 3 gigawatts chacun, et elle a une capacité en N -1 quand elle perd un circuit de 3 gigawatts. Pourquoi est-ce que je précise cela ? Parce que dans le dimensionnement des réseaux électriques, il y a un critère très important, le critère N -1, qui est une obligation européenne. C'est un règlement européen qui impose que le réseau puisse continuer à fonctionner normalement, même en cas de perte d'un élément sur le réseau pour un incident ou en cas de maintenance.

Le critère N-1 est le critère important dans le dimensionnement du réseau. Dans le cas de la liaison Horta-Mercator, on observe qu'elle arrive à saturation. Il y a une augmentation forte des flux qui transitent par celle-ci, en lien avec l'augmentation de la production offshore et des interconnexions ouest. Déjà à l'horizon 2033, on voit que le transit dépassera la capacité de 3 gigawatts, donc la capacité en N-1 sur plus de 45 % du temps. On est déjà à saturation en 2033. À l'horizon 2040, cette saturation s'empire, on dépasse le transit de 3 gigawatts sur plus de 50 % du temps. On dépasse même la capacité totale de 6 gigawatts sur plus de 10 % du temps. On atteint des pics, selon les scénarios, de 8 à 9 gigawatts de transit sur cette liaison. Elle va donc représenter un goulot d'étranglement et il apparaît dès lors nécessaire d'intégrer une nouvelle liaison au réseau belge pour soulager cette liaison Horta-Mercator.

Le deuxième besoin du projet, c'est le fait que le réseau belge est insuffisamment maillé. C'est à nouveau lié à cette liaison Horta-Mercator. Si l'on perd cette liaison, le réseau belge est séparé en deux et cela peut engendrer des déclenchements en cascade, des risques forts pour la stabilité du réseau, des risques de black-out à l'échelle belge, voire avec des conséquences européennes. Il apparaît donc nécessaire de proposer un chemin alternatif à la liaison Horta-Mercator afin que le réseau soit plus robuste et soit maillé, même en cas d'incident, pour éviter le risque de black-out. Le troisième besoin du projet « Boucle du Hainaut » est lié au fait que le réseau local hennuyer arrive à saturation. Le réseau hennuyer s'alimente par les postes d'Avelgem et de Courcelles, 380 kilovolts. Sur son territoire, l'alimentation des industries se fait à travers un réseau à une tension inférieure, 150 kilovolts, le réseau arrive à saturation.

La province du Hainaut est la deuxième région la plus consommatrice d'électricité de Belgique après la province d'Anvers, c'est lié à une très forte présence industrielle. Cette saturation du réseau local engendre des problèmes de raccordement, soit de renforcement de raccordement pour les acteurs présents sur le territoire, soit de nouveaux raccordements pour les nouveaux acteurs. Cela impacte l'attractivité économique de la zone. Il y a donc une nécessité d'injecter de l'électricité dans ce réseau pour en arrêter la saturation. Le projet

« Boucle du Hainaut » permet cette injection d'électricité par un repiquage.

Les conclusions de l'analyse des besoins montrent donc :

- que ce projet « Boucle du Hainaut » vise à anticiper l'impact de l'augmentation de la production d'énergie, de l'électrification de la société ;
- qu'un réseau, pour être robuste, doit être maillé et que c'est nécessaire pour assurer le maintien de transport d'électricité, et ce, même en cas d'incident ;
- que la liaison Horta-Mercator arrive à saturation et que cela présente un risque pour l'approvisionnement des Belges en électricité ;
- que le réseau local du Hainaut est saturé et nécessite une injection d'électricité.

L'ensemble de ces éléments nous permet de conclure qu'une nouvelle liaison de 6 gigawatts entre Avelgem et Courcelles doit être ajoutée.

Une fois les besoins démontrés, nous nous sommes intéressés aux options technologiques qui étaient possibles pour la mise en œuvre de ce projet. Dans le dossier de base, Elia fait une proposition de projet en courant alternatif 100 % aérien. Dans le cadre de notre analyse, on a pris un peu de recul et l'on a revérifié l'ensemble des options technologiques qui étaient envisageables. Parmi elles, on trouve la ligne aérienne, la ligne souterraine, le *Gas Insulated Line* et les supraconducteurs, tous tant en AC, en courant alternatif, qu'en DC, en courant continu. Au détail près que si l'on considère des liaisons en courant continu, alors il faut intégrer, aux extrémités de la liaison, des stations de conversion. En effet, le réseau belge est majoritairement maillé en courant alternatif, donc si une liaison en courant continu s'y intègre, elle doit être dotée de stations de conversion.

En début d'analyse, il y a eu une première exclusion technique du fait de l'immaturité de certaines technologies. Cela concerne le GIL, le supraconducteur et les stations de conversion LCC. Une fois cette exclusion technique réalisée, il nous reste donc quatre grandes options :

- en courant alternatif en ligne aérienne, c'est ce que propose Elia dans son dossier de base. C'est effectivement une technologie qui est mature et éprouvée. C'est ainsi que le réseau fonctionne en Belgique. Elle permet un repiquage aisé dans le réseau hennuyer. Il n'y a pas de limitation technique pour cette technologie ;
- en courant alternatif en câble souterrain qui est également une technologie mature. On la rencontre dans les réseaux électriques. En revanche, en câble souterrain, il y a un phénomène un peu complexe qui entraîne une puissance réactive générée dans les conducteurs. Or, cette puissance réactive finit par obstruer les

conducteurs et ne plus laisser passer le transit, sauf si elle est compensée. Pour compenser cette puissance réactive, il faut installer des réacteurs « shunt » tout le long de la liaison. Dans le cas de figure, pour la Boucle du Hainaut de 85 kilomètres de long et d'une puissance de 6 gigawatts, il faudrait installer 42 réacteurs « shunt ». À l'analyse, il apparaît que ces réacteurs « shunt » impliquent des risques d'instabilité qui entraînent que, sur l'ensemble du tracé, un câble souterrain à courant alternatif n'est pas une solution envisageable ;

- en courant continu en ligne aérienne ;
- en courant continu en câble souterrain.

Pour ces deux dernières options, les limitations techniques sont similaires. Si cette technologie permet un repiquage dans le Hainaut, c'est de façon beaucoup plus complexe et nettement moins flexible dans le temps. Elle engendre des risques d'instabilité, via des phénomènes de résonance entre les composantes du réseau. De plus, elle présente une limitation en cas de *blackout* au niveau de la reconstruction des réseaux après incident. Sans compter que cette technologie nécessite un contrôle actif, qui fait qu'elle n'est pas applicable pour le projet Boucle du Hainaut.

Pour expliquer ce qu'est un contrôle actif, il faut repartir d'une des différences fondamentales entre le courant alternatif et le courant continu.

En courant continu – ce sont les deux exemples du haut sur le schéma –, les flux suivent naturellement les chemins disponibles. Vous avez ici un exemple de trois liaisons alternatives en parallèle, en haut à gauche, et l'on constate, en haut à droite, que si l'on perd l'une d'elles, le flux qui transite sur cette liaison perdue se reporte sur les deux autres liaisons disponibles.

En courant continu, les lois physiques ne redistribuent pas les flux en cas de panne, et la réaction nécessite un contrôle actif.

Pour le même exemple, avec la liaison du milieu qui est en courant continu, on voit que si l'on perd une liaison en courant alternatif, l'ensemble du flux qui transitait se reporte sur la liaison en courant alternatif disponible parce que le courant continu – sauf s'il en reçoit la consigne – ne change pas le flux qu'il accepte. Dès lors, il faut un contrôle actif, une consigne.

À ce jour, dans un réseau maillé, il n'est pas possible d'avoir des logiciels qui permettent de gérer les consignes en temps voulu pour assurer la stabilité du réseau.

À l'issue de cette analyse technologique, il faut donc faire un choix entre la technologie alternative ou continue. En raison des limitations techniques que je viens d'expliquer – le contrôle actif, les risques qui compromettent fortement la stabilité du réseau –, on estime que la technologie alternative est plus adéquate.

En effet, c'est la seule qui répond aux trois besoins du projet qui ont été présentés plus tôt.

Au sein de la technologie alternative, on l'a vu, il y a de très fortes limitations techniques à la technologie souterraine, qui font qu'elle n'est pas envisageable sur l'ensemble du tracé. Cela ne se voit d'ailleurs nulle part sur Terre, cela n'existe pas pour ces caractéristiques de ligne. Dès lors, pour l'ensemble du tracé, seule la technologie aérienne en alternatif apparaît adéquate.

En revanche, une possibilité de liaison hybride aéro-souterraine est envisageable. L'analyse a montré que l'on pouvait enterrer jusqu'à huit kilomètres de la liaison sur deux tronçons maximum. Cela permet évidemment de limiter les impacts visuels entraînés par une ligne aérienne à ces endroits-là du moins, mais cela n'est pas sans incidence. En effet, le passage de l'aérien au souterrain nécessite des postes de transition et des pylônes d'extrémité qui ont respectivement une emprise au sol et un impact visuel importants. De plus, cela génère un chantier d'envergure puisqu'il faut creuser des tranchées sur 60 mètres de large et sur huit kilomètres de long. C'est très impactant pour la biologie du sol qui prendra plusieurs années pour retrouver son état initial. Cela nécessite également des réacteurs « shunt » qui, même si pour huit kilomètres cela a été jugé acceptable, engendrent un plus grand risque de défaillance de la ligne et diminuent la robustesse du réseau.

Dans le cadre de l'analyse, nous avons également évalué la contre-proposition issue du dialogue Elia-REVOLHT. REVOLHT se présentera mieux que moi. C'est un collectif de citoyens qui propose d'analyser des alternatives technologiques en prenant de la hauteur et en évaluant les projets Ventilus et « Boucle du Hainaut » ensemble, et ce, à travers une technologie en courant continu enterrée.

Un dialogue entre Elia et REVOLHT a été initié par le Gouvernement, réalisé sous l'égide de l'administration régionale, et avait pour objectif d'arriver à élaborer une contre-proposition qui permettrait d'égaliser les besoins de la Boucle du Hainaut. À l'issue d'un processus itératif, c'est la contre-proposition ici qui a été obtenue. On voit tout de suite que c'est un autre projet que la Boucle du Hainaut. C'est à plus large échelle, cela engendre un réseau maillé avec des liaisons en courant continu. Cette contre-proposition comprend trois liaisons en courant continu sur environ 600 kilomètres de câble et nécessite sept postes de conversion.

Dans l'analyse, on a évalué les incidences environnementales et la faisabilité technique de cette contre-proposition. Il apparaît d'abord que les incidences environnementales sont fortes. C'est une contre-proposition qui nécessite de creuser des tranchées sur 600 kilomètres. Ce n'est pas sans incidences pour le sol et pour les riverains du futur

chantier. C'est une proposition qui nécessite la construction de très nombreuses stations de conversion. Il ne faut pas négliger l'impact d'une station de conversion : chacune représente une emprise au sol de quatre hectares, soit quatre terrains de foot. Cela a un impact visuel et une emprise au sol colossale. Cela engendre également des restrictions d'usage au droit des câbles.

Au niveau de la faisabilité technique, l'analyse que j'ai présentée précédemment s'applique également. C'est une technologie qui dépend du développement d'un logiciel de gestion dynamique des liaisons en courant continu qui n'existe pas à ce jour. Cela implique des risques d'instabilité qui restent élevés et qui ne permettent donc pas de répondre au besoin de rendre le réseau plus robuste via un maillage, ce qui est l'un des trois objectifs principaux de la Boucle du Hainaut. À l'issue de cette analyse, nous ne recommandons donc pas la mise en œuvre de cette alternative.

Trois grandes conclusions pour aujourd'hui. Il y a un besoin essentiel d'une nouvelle liaison 380 kilovolts et 6 gigawatts entre les postes d'Avelgem et de Courcelles. La seule option technologique qui permette de répondre aux besoins identifiés sur le réseau est la ligne aérienne en courant alternatif. Il a été identifié qu'il était possible d'enfouir cette future liaison à venir sur une distance d'un maximum de huit kilomètres et deux tronçons pour en faire une liaison hybride.

Audition de M. Groulard, Représentant habilité de l'ASBL REVOLHT

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

M. Frédéric Groulard, Représentant habilité de l'ASBL REVOLHT. – Monsieur le Président de la Commission, Monsieur le Ministre, Mesdames et Messieurs les Députés wallons, merci de nous recevoir aujourd'hui et de nous permettre de nous exprimer sur ce dossier électrique qu'est la Boucle du Hainaut.

REVOLHT vient aujourd'hui avec une position claire. Nous ne sommes pas contre le réseau électrique. Nous ne contestons pas le besoin d'un réseau robuste pour le Hainaut, pour la Wallonie ou pour la Belgique. Nous ne demandons pas non plus au Parlement de choisir une technologie à la place des autorités compétentes. Notre demande est plus précise. Le choix proposé à la Wallonie aujourd'hui, à savoir une ligne aérienne de 300 000 volts en courant alternatif, avec une capacité de transport pouvant aller jusqu'à 6 gigawatts sur un tracé de 85 kilomètres, doit pouvoir être vérifié à partir des pièces qui la fondent. Ce n'est pas la taille du RIE qui compte, mais bien son contenu et la capacité à pouvoir le vérifier.

Un dossier peut, en effet, être volumineux et rester difficile à contrôler si les tableurs, les simulations, les

hypothèses, les matrices de traitement qui ont compilé les avis rendus et les données cartographiques ne sont pas localisables ou accessibles.

Notre approche est donc simple : on ne vous demande pas de croire REVOLHT. On vous demande de voir les pièces, les simulations, les hypothèses et la traçabilité. On vous demande de contrôler avant de décider. Aujourd'hui, nous ne venons pas accuser. Nous venons demander une décision publique vérifiable, actualisée et proportionnée.

D'emblée, nous souhaitons lever une ambiguïté : REVOLHT reconnaît le besoin d'un réseau robuste. Le Hainaut a besoin d'un réseau solide. La Wallonie et la Belgique aussi. Nous ne vous demandons pas à vous, Monsieur le Ministre, ou à vous, Mesdames et Messieurs les Députés, de refaire le RIE. Nous ne demandons pas au Gouvernement wallon de choisir aujourd'hui entre une technologie et une autre. Notre question est plus limitée, mais elle est essentielle : le choix précis proposé en courant alternatif aérien est-il démontré ? Oui ou non par des pièces vérifiables ? Entre reconnaître un besoin de réseau et accepter une solution précise, il y a une marge et il faut un raisonnement qui tienne la route. Ce raisonnement doit être documenté : besoins, dimensionnement, tracé, alternatives, coûts, impact et conditions.

Le débat aujourd'hui n'est donc pas pour ou contre le réseau. Le vrai débat aujourd'hui est : peut-on vérifier le choix technologique proposé par Elia à la Wallonie ?

Le contrôle doit partir d'un point clair : le dépôt officiel du rapport sur les incidences environnementales, le fameux RIE version 3, déposé en mai 2026. Ce dépôt officiel est constitué de huit fichiers. Phase 1 ; phase 2 – partie 1 ; phase 2 – partie 2 ; phase 3 – partie 2B et ainsi de suite avec un recueil, des annexes et un résumé non technique. Ces huit fichiers sont notre point de départ. Huit fichiers – pas un de plus – pour les démonstrations qui doivent fonder la décision.

Par conséquent, si une démonstration essentielle existe dans ce dépôt, elle doit pouvoir être localisée dans les huit fichiers. Si elle ne peut pas être localisée, alors la pièce source doit être produite sous une forme vérifiable. Bien sûr, vous me direz, des documents extérieurs peuvent éclairer le contexte. Ils peuvent aider à poser de bonnes questions, certes, mais ils ne remplacent pas la démonstration qui devait figurer dans le dossier soumis à décision. C'est important. Notre contrôle porte d'abord sur le dépôt officiel. Nous ne demandons pas une croyance. Nous demandons un contrôle.

Le cahier des charges ministériel ne demandait pas seulement une structure de rapport. Il demandait une méthode et des démonstrations contrôlables.

Quatre exigences sont centrales :

- vérifier et valider les données socio-économiques et techniques ;
- comparer les options technologiques et les alternatives ;
- analyser les avis, les remarques et les variantes du public, des communes, des CCATM et des instances consultées ;
- motiver les conséquences sur le tracé, c'est-à-dire la localisation, la délimitation et les conditions de mise en œuvre.

La question parlementaire concrète est donc la suivante : où sont les pièces qui permettent de contrôler ces quatre exigences ? Le cahier des charges ne demandait pas un gros rapport, il demandait une méthode. Et cette méthode suppose des preuves localisables.

Soyons clairs, nous ne disons pas que le RIE ne contient rien. Il contient des chapitres et il en contient beaucoup. Il contient aussi des analyses, des conclusions, des tableaux et des annexes. Mais la présence d'un chapitre ou d'un autre sur telle ou telle thématique ne suffit pas. Un chapitre n'est pas une preuve, une conclusion n'est pas une démonstration. Une démonstration publique doit pouvoir être recalculée, retracée et vérifiée. C'est le cœur de notre intervention devant vous aujourd'hui : recalculer, retracer, vérifier. Ces trois verbes ne sont pas des détails de spécialistes, d'experts ou d'ingénieurs.

Ce sont les gestes élémentaires du contrôle public : recalculer pour comprendre les classements, retracer pour suivre les avis et les remarques, vérifier pour savoir ce que le projet implique concrètement sur le terrain.

Premièrement, recalculer. Quand une analyse multicritères conduit à classer des options, à préférer un itinéraire ou en écarter un autre, il faut pouvoir refaire le calcul. Cela suppose les tableurs sources, les pondérations, les formules, les valeurs non arrondies et les versions de calcul. REVOLHT s'est amusé à faire un audit sur un exemple précis – tableau 22, fichier PDF, « Phase 1 », page 195. Cet audit met en évidence une difficulté de reproduction du calcul du score total d'un tronçon à partir des valeurs imprimées. Autrement dit, si un plus un égal deux, dans la version 3 du RIE, certains tableaux amènent à un résultat qui ne retombe pas à partir des valeurs visibles. Cela ne permet pas de dire que le classement global est faux, mais cela permet de dire une chose précise : le tableur source doit être produit. Dans un dossier de cette portée territoriale, les chiffres imprimés ne peuvent pas être une boîte noire. S'ils résultent d'arrondis, de pondérations ou de formules intermédiaires, très bien, produisons la chaîne de calcul ; si l'écart est seulement une question de présentation, le tableur le montrera. Quand un classement décide d'un projet de cette ampleur, il doit pouvoir être refait, pas seulement lu. Un tel choix

d'infrastructure doit pouvoir être recalculé, pas seulement lu.

Deuxièmement, retracer. Le dossier a reçu des avis, des remarques, des propositions et des variantes. Certaines viennent des communes, d'autres des CCATM, des instances consultées ou des citoyens. Une réponse thématique peut être utile, mais pour les points déterminants, elle ne remplace pas une matrice avis par avis. On doit pouvoir suivre la chaîne complète : avis ou remarques, réponses, conséquences, effets sur le tracé, le périmètre ou les conditions. C'est particulièrement important pour les communes et les CCATM. Elles ne s'expriment pas pour remplir une annexe, elles signalent des enjeux de terrain : habitation, paysage, agriculture, santé, sécurité, patrimoine, variante locale. Une décision solide doit montrer ce qui a été retenu, écarté et pourquoi. Nous demandons donc de produire une matrice avis par avis, notamment pour les remarques des CCATM et pour les points déterminants. Un avis communal, CCATM ou citoyen doit rester traçable jusqu'à ses conséquences.

Troisième point, vérifier. L'atlas cartographique permet de lire le dossier, mais une carte rasterisée ne suffit pas à contrôler précisément les distances, les croisements, les attributs des lignes, les variantes et les arbitrages locaux. Pour cela, il faut ce que l'on appelle les couches vectorielles et les tables attributaires. Ce n'est pas demander un luxe technique, c'est demander le format normal d'un contrôle spatial sérieux. Une image permet de comprendre, une donnée vectorielle permet de vérifier. Nous ne disons pas que les cartes sont fausses, nous disons qu'elles ne suffisent pas seules à un contrôle contradictoire précis. Chaque commune et chaque habitant doit pouvoir savoir précisément ce qui se passe à côté de chez lui.

J'en viens maintenant au besoin du 150 kilovolts en Hainaut, décrit par nos collègues de Stratec. Le Hainaut a un besoin réel de renforcement, personne ne le conteste, certainement pas nous. Un besoin local doit être distingué d'une logique de transit 380 000 volts, d'un *backbone* national, de flux offshore, d'interconnexion et d'une capacité brute de 6 gigawatts. Il faut distinguer le besoin local 150 000 volts, la desserte du Hainaut et la transformation, le transit 300 000 volts, les flux offshore, les interconnexions et la capacité brute de 6 gigawatts, ainsi que le phasage. Le point à chiffrer est central. Quelle part du projet répond aux besoins du Hainaut-ce qui est donc l'intérêt général ? Quelle part relève d'une autoroute électrique nationale ou européenne ? Cette distinction est essentielle pour le territoire. Si une partie de la justification concerne la desserte locale, elle doit être séparée du transit de grande puissance.

Si une partie relève du système belge ou européen, elle doit être expliquée comme telle. Le territoire a droit à cette clarification. Le Hainaut a besoin d'un réseau robuste, mais un besoin local ne démontre pas

automatiquement une infrastructure 300 000 volts de 6 gigawattheures. Dit autrement, le besoin du Hainaut ne justifie pas à lui seul une infrastructure en courant alternatif 380 000 volts de 6 gigawattheures. Il faut démontrer le lien entre chaque besoin et la solution retenue.

C'est la même logique pour les expertises. Nous ne sommes pas là pour contester les experts. Nous ne mettons en cause personne, mais une expertise répond toujours à une question précise sur un corpus précis, avec des hypothèses précises. Une validation indépendante se contrôle par son mandat, son corpus et ses hypothèses. Pour pouvoir comprendre la portée d'une conclusion d'experts, il faut connaître la lettre de mission, les documents transmis, les échanges, les observations et le tableau d'intégration.

Nous demandons donc la question posée, le corpus transmis, les hypothèses utilisées et la réponse exacte aux professeurs Benato et Henneaux. Nous demandons de localiser ou produire les mandats, lettres de mission, corpus transmis, hypothèses, échanges, observations, tableaux d'intégration et surtout déclaration d'indépendance. C'est une demande de méthode. Ce n'est pas une attaque personnelle.

Sur le courant continu, notre position à REVOLHT est claire : le cahier des charges de 2023 – cahier des charges « Borsus » – exigeait l'analyse de l'alternative en courant continu entre le poste de Stevin et le poste de Courcelles, c'est-à-dire l'alternative que le ministre Borsus, à l'époque, appelait REVOLHT/18 communes.

Cette alternative dépasse le seul tronçon wallon Avelgem-Courcelles. Elle touche fonctionnellement l'ensemble Ventilus-Boucle du Hainaut. Le RIE ne l'ignore pas – vous l'avez entendu –, mais il l'analyse et l'écarte immédiatement. Notre demande n'est donc pas de retenir le HDVC, mais de rendre son exclusion vérifiable : quel scénario, quel modèle, quels coûts, quels délais, quelle disponibilité, quels tests, quelles variantes raisonnables ?

Le contexte européen évolue, mais n'en tirons pas une conclusion automatique. Des projets ou architectures externes ne prouvent pas une solution wallonne. Ils justifient seulement une exigence que l'exclusion d'une option soit actualisée, motivée et vérifiable. REVOLHT demande donc que cette exclusion soit analysée sous un angle fédéral, actualisé et contrôlable. Nous ne demandons pas aujourd'hui de retenir le HDVC, en tout cas pas encore. Nous demandons que son exclusion soit vérifiable.

Sur la santé, nous resterons sobres. Nous n'allons pas dramatiser et nous n'allons pas ici affirmer une causalité médicale. Mais nous ne pouvons pas non plus traiter les inquiétudes sanitaires avec des approximations. Le *slide* que vous avez devant vous rappelle trois éléments de contexte :

- d'abord, une étude assez récente, l'étude Malagoli – une étude italienne – a permis de démontrer que le risque de leucémie infantile était multiplié par deux à moins de 100 mètres des lignes à très haute tension ;
- ensuite, les seuils d'exposition chronique de 0,3 à 0,4 microtesla sont associés statistiquement dans la littérature ;
- enfin, l'OMS et le Centre international de recherche sur le cancer classifient les champs magnétiques comme peut-être cancérigènes.

Ces éléments doivent être maniés avec prudence scientifique, mais cette prudence ne conduit pas à l'inaction. Elle conduit à vérifier. Nous demandons donc trois vérifications immédiates :

- d'abord, l'inventaire exhaustif des écoles, crèches et habitations à moins de 200 mètres ;
- ensuite, la vérification des hypothèses de charge utilisées dans les simulations ;
- enfin, la démonstration que toutes les mesures d'évitement des zones sensibles ont été étudiées.

La santé publique ne se gère pas avec des approximations. REVOLHT demande donc une cartographie vérifiable des expositions à moins de 100 mètres et de 200 mètres.

On nous dira peut-être que certaines données sont confidentielles. On l'a entendu souvent par le passé ; on l'entend. C'est vrai que des données réseau peuvent être sensibles, mais la confidentialité ne signifie pas l'absence de contrôle. Il existe des solutions, des *data rooms*, des accords de confidentialité, des experts habilités, un régulateur que l'on connaît et qui est compétent, et cetera. On ne demande pas forcément une publication brute de données sensibles, mais on demande un mécanisme de vérification adapté. Cette confidentialité peut être organisée et elle ne doit, en tout cas, pas empêcher tout contrôle.

En conclusion, notre demande finale est claire. Avant de demander au Hainaut d'accepter cette ligne, localisez les pièces ou produisez-les. Ce que REVOLHT demande aujourd'hui, c'est un contrôle strict. Premièrement, localiser les pièces dans les huit fichiers officiels. Deuxièmement, produire les pièces sources manquantes. Troisièmement, organiser éventuellement l'accès aux données sensibles. Quatrièmement, séparer besoin local, transit, offshore et capacité 6 gigawatts. Cinquièmement, garantir une décision vérifiable, actualisée et proportionnée. Pièces, simulation, hypothèse, traçabilité ; ce n'est pas une demande excessive, c'est le minimum d'une décision publique robuste : vérifier les calculs, retracer les avis, contrôler les cartes, actualiser les hypothèses et organiser l'accès aux données sensibles.

Un dossier qui peut être recalculé, retracé et vérifié protège tout le monde : les riverains, les communes, le Gouvernement, le gestionnaire de réseau et la décision

finale. Le Parlement ne doit pas refaire le RIE, mais il peut demander que le choix proposé à la Wallonie soit vérifiable, actualisé et proportionné. Nous ne vous demandons pas de croire REVOLHT ; nous demandons de voir les pièces.

Échange de vues

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Merci à Stratec et à REVOLHT pour ces éléments extrêmement intéressants. Merci aux questions que REVOLHT vient de poser et qui me semblent également extrêmement intéressantes. J'espère d'ailleurs que dans le travail et dans les RIE que nous sommes en train de discuter, nous allons répondre à ces questions puisque, semble-t-il, elles n'y figurent pas encore.

J'ai scindé mes interventions entre Stratec, REVOLHT et peut-être le ministre, s'il accepte de répondre à nos questions sur le sujet aujourd'hui. On verra dans le déroulé.

Pour Stratec : pouvez-vous nous confirmer que toutes les hypothèses de base ont bien été mises à jour dans les dernières versions du RIE ? On a parlé de plusieurs versions et je crois que nous en sommes à la version 3. Toutes les hypothèses de base ont-elles bien été reprises ? Votre analyse intègre-t-elle les conséquences des nouvelles orientations, notamment la relance du nucléaire, sur la puissance de la future ligne puisque l'on a entendu REVOLHT en parler ? Quels critères ont pesé le plus lourd dans votre analyse ? La santé publique, l'environnement, la biodiversité, les paysages, l'agriculture, l'habitat, la faisabilité technique, le coût ou le délai de réalisation ?

Une critique souvent entendue dans ce dossier serait celui de votre manque d'indépendance. Quelles réponses apportez-vous à cette critique ? Quelle garantie d'indépendance encadre votre mission ?

Les alternatives partiellement ou totalement enterrées ont-elles été réexaminées dans le complément de ce RIE ? Sur quels éléments techniques, économiques et environnementaux fondez-vous votre analyse ? Vous semblez dire que le courant continu est la plus mauvaise option et qu'il y aurait plus d'instabilité – en tout cas, c'est ce que j'ai cru comprendre dans votre présentation tout à l'heure.

Personnellement, j'avais cru comprendre que c'était le contraire, et même d'un point de vue sanitaire, que c'était beaucoup moins impactant pour la santé publique que les autres technologies.

La technologie en courant continu est-elle problématique eu égard au *backbone* belge et également par rapport au *backbone* européen ? C'est un élément de

réponse, notamment que Monsieur le Ministre avait soulevé dans une question parlementaire que je lui ai posée il y a quelques semaines, où il semblait me dire que, vu que le *backbone* belge était en 380 aérien, il fallait que cette ligne soit aussi en 380 aérien.

Ne devrions-nous pas envisager, comme l'a souligné potentiellement REVOLHT, que l'on ait une ligne finalement spécifique pour les besoins du *backbone* européen ? Et puis peut-être une autre ligne, avec une autre technologie, pour relier l'énergie en Belgique. Pourquoi pas ? C'est quelque chose que l'on n'a pas encore évoqué jusqu'ici, mais qui pourrait ne pas être fou.

Selon vous, le choix de la liaison aérienne est-il une conclusion technique, objective ou une hypothèse de départ qui vous a été imposée dans le cadre de l'étude ? Quelle place a été donnée aux observations des communes, des CCATM – les conseils consultatifs d'aménagement du territoire et de mobilité –, les conseils communaux, donc des citoyens et des associations dans l'élaboration du RIE ? On a l'impression que les CCATM ont posé plein de questions et ont émis une série de craintes, comme les communes aussi d'ailleurs. Ces dernières ont aussi voté énormément de motions et ont pris énormément de positions. Si je prends la Ville d'Ath, je crois que l'on est à une dizaine de motions depuis depuis quelques années, tandis que Soignies en est à 11 motions et que Binche en a déposé également. Quelles sont les réponses qui sont apportées à toutes ces motions et à toutes ces prises de position des pouvoirs locaux ?

Les impacts sanitaires, notamment liés aux champs électromagnétiques, ont-ils été analysés au regard des recommandations internationales et du Conseil supérieur de la santé ? REVOLHT met en avant la question de la leucémie infantile lors d'expositions à 100 mètres d'une ligne. Ce n'est quand même pas anecdotique, et je trouve que c'est peut-être le premier élément sur lequel on devrait se poser avant d'avancer.

Au regard de votre analyse, estimez-vous que le dossier est aujourd'hui suffisamment mûr pour permettre au Gouvernement de trancher ? Ou bien certains points nécessitent-ils encore des compléments ? REVOLHT évoque des erreurs, voire des manquements dans ce dernier RIE. Disposez-vous d'une analyse objectivée et actualisée du coût du projet de la ligne aérienne ? Et du coup, disposez-vous d'une analyse objectivée du coût du projet en courant continu ?

Je m'adresse maintenant à REVOLHT.

Vos propositions d'enfouissement partiel ou d'alternatives technologiques ont été contestées par Elia et par plusieurs expertises. Quels éléments techniques vous permettent de maintenir qu'elles sont crédibles ? Sur l'enfouissement partiel ou total, quels éléments estimez-vous insuffisamment pris en compte dans les

analyses existantes ? Avez-vous pu identifier des exemples étrangers ou des retours d'expérience qui pourraient éclairer le débat wallon sur ce type d'infrastructure ?

Selon vous, quelles sont les incidences les plus graves du projet aérien en termes de santé, paysage, agriculture, biodiversité, valeur foncière, cadre de vie ou acceptabilité démocratique ? Considérez-vous que la procédure actuelle permet réellement aux citoyens et aux communes d'être entendus ? Que faudrait-il améliorer dans cette concertation ?

Relativement à la dernière version du RIE, quelle est votre analyse ? J'ai cru entendre que vous évoquiez qu'il était truffé d'erreurs et de manquements. J'imagine que vous n'étiez pas tout à fait sérieux et probablement un peu provocateur, mais j'aimerais vous entendre sur le sujet. Qu'auriez-vous souhaité voir davantage étudié ou objectivé ?

La technologie en courant continu est-elle problématique eu égard aux *backbones* belges ou européens plus généralement ? Pensez-vous que le groupe de travail d'échange entre vous et Elia mis sur pied par le Gouvernement a été utile ? Si le Gouvernement devait confirmer le principe d'une infrastructure aérienne, quelle condition minimale devrait être imposée pour réduire les impacts sur les riverains et les communes concernées ?

J'ai également quelques questions pour le ministre, mais je ne sais pas si je peux les poser, Monsieur le Président. On peut imaginer que le ministre va réagir à un moment, donc on devrait pouvoir lui poser des questions. Je propose de les poser, puis on verra comment se passe notre déroulé.

Monsieur le Ministre, quid de la complétude du RIE et de l'exactitude des infos qui s'y trouvent ? Vous avez entendu, comme moi, les responsables de REVOLHT, qui semblent dire qu'il y aurait des manquements et des erreurs assez flagrantes dans la dernière version du RIE. N'est-il pas particulier que les réponses des CCATM, les différentes motions des conseils communaux ne soient pas reprises dans le dernier RIE ? Selon vous, de quelle manière devraient-elles être gérées ? Comme je le disais tout à l'heure, des dizaines de motions ont été votées ces dernières années. Qu'en fait-on ? Je n'ose croire que nos conseils communaux ont voté des motions sans intérêt, juste pour faire parler d'elle, chaque conseil communal a voté en mettant en avant la santé publique, le cadre de vie, le besoin avéré ou pas de la ligne. J'imagine que tous ces éléments vont servir à quelque chose et ne vont pas simplement servir à nous faire passer du temps en conseil communal.

Il semble que l'étude sur l'enfouissement continu n'ait jamais abouti à quelque chose de concret. J'aurais voulu savoir pourquoi.

REVOLHT suggère, dans son analyse, de réaliser une matrice qui répond à chaque avis de CCATM, à chaque motion communale, à chaque élément mis en avant dans le RIE, histoire d'obtenir une véritable analyse objective non seulement des éléments évoqués, mais également des réponses apportées. Qu'en pensez-vous ? Ne devrait-on pas revoir le modèle sur base d'une véritable matrice qui réponde à toutes ces questions ? Si je voulais être provocateur, je dirais : ne faudrait-il pas financer un projet en courant continu au lieu de se borner à un projet aérien qui pourrait coûter beaucoup plus cher et mettre beaucoup plus de temps à voir le jour vu le nombre de recours qui risquent de se mettre en œuvre une fois qu'il aura été voté ?

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

M. Laurent Devin (PS). – J'ai quelques questions. Sans savoir si M. le Ministre va y répondre, je vais me tourner vers REVOLHT.

La Ville de Soignies se plaint de ne jamais avoir été entendue. Avez-vous déjà été entendu par M. le Ministre, comme il se doit, en la matière ?

La Ville de Soignies se plaint que le RIE ne contient même pas les remarques et réponses aux questions des CCATM et des villes. Considérez-vous que les avis que vous avez remis ont été suffisamment pris en considération ?

Il revient qu'Elia n'a jamais écouté les citoyens et les autorités communales. On a, nous, toujours particulièrement insisté pour avoir une écoute attentive aux citoyens et aux autorités communales. Estimez-vous que le dialogue, créé par M. le Ministre, entre vous et Elia, a porté ses fruits et a permis de dégager une piste de solution ou une solution intéressante ?

Mon excellent collègue, M. Lefèbvre, vous parlait de l'enfouissement et ma question va à Stratec. Votre calcul d'amortissement se base-t-il sur des dizaines d'années ou sur quelques années ? On nous parle d'un projet pour 100 ans. Combien d'années votre structure d'amortissement concerne-t-elle ? Cela permettra de voir si c'est la structure qu'il faut mettre en place.

M. Lefèbvre » a dit, 11 motions d'avis du conseil communal. Monsieur le Ministre, vous avez été, au sein de ce Parlement, le porte-étendard de la lutte et de la révolte contre cette Boucle du Hainaut. Il n'était pas possible d'échapper à la moindre publication ou déclaration de votre part sur la Boucle du Hainaut durant toute la campagne électorale et les mois précédents. C'était vraiment votre fil rouge en la matière. Vous êtes également conseiller communal à Soignies, vous êtes même le premier échevin empêché – premier de l'histoire de la Wallonie. Vous siégez virtuellement au Collège communal.

On parlait de l'indépendance de Stratec, qui est questionnée ici par mon collègue. Mais, dans le cas qui

nous occupe, le Conseil communal de Soignies s'est exprimé à 11 reprises pour une opposition farouche à la réalisation de cette Boucle du Hainaut sur son territoire. En tant que membre de ce Conseil communal, en tant qu'échevin empêché, je voulais savoir quelle était votre position en la matière. Cela a toute son importance par rapport aux décisions qui sont prises à travers le Conseil communal de Soignies.

M. le Président. – Vous n'étiez pas là au début, Monsieur Devin. J'ai demandé que l'on reste, par respect pour les intervenants, puisque c'était une audition et pas un débat, dans le cadre de questions posées sur la base des présentations qui ont été faites par nos quatre intervenants.

M. Laurent Devin (PS). – Je n'étais pas là au début parce que je posais trois questions sur les nuisances sonores de l'aéroport de Charleroi, notamment en région du Centre, et je vous ai rejoint dès le début de l'intervention.

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

M. Grégory Chintinne (MR). – Tout d'abord, je voudrais remercier les personnes de chez Stratec et de REVOLHT pour les deux présentations. Avant d'entamer les questions pour Stratec et REVOLHT, je voudrais revenir sur un petit préambule : l'enjeu de la Boucle du Hainaut pour notre sécurité d'approvisionnement, le maintien et le développement de notre industrie n'est plus à démontrer. Pour le groupe MR et en tant que mandataire responsable et soucieux de l'intérêt général, il me semble que notre rôle aujourd'hui n'est pas de refaire l'entièreté du débat, mais d'adopter une approche réaliste. On sait à quel point les auditions et autres consultations ont été nombreuses, en particulier sous l'ancienne législature.

L'infrastructure est indispensable, mais les inquiétudes citoyennes quant à la santé, au paysage et au cadre de vie sont tout aussi réelles et légitimes. C'est pourquoi ces auditions en présence du bureau Stratec et de l'ASBL REVOLHT sont utiles. Elles doivent nous permettre de nous concentrer sur le cœur du dossier : le choix technologique. Elles doivent permettre d'analyser et de débattre des différentes options sur la table, notamment entre les courants alternatif et continu ou encore les possibilités d'enfouissement, pour éclairer le Gouvernement quant à la décision qui devra être prise et qui devra assurer le meilleur équilibre possible entre les impératifs du réseau et la protection des riverains. Pour nous, ces échanges constituent aujourd'hui le point d'orgue d'un long processus de consultation et de constitution du dossier technique, afin de permettre à M. le Ministre Desquesnes d'avancer dans la procédure de révision du plan de secteur.

J'en viens à mes questions, d'abord adressées à Stratec. Quelles sont, selon votre analyse, les limites techniques majeures d'une liaison entièrement

souterraine en HVAC – courant alternatif haute tension – pour une infrastructure de cette puissance et de cette longueur ? Quel est le raisonnement qui conduit à considérer la ligne aérienne AC comme la solution la plus adaptée, malgré les impacts locaux identifiés ? Pouvez-vous chiffrer pour chaque option technologique – ligne AC aérienne ; ligne aérienne en courant alternatif, solution hybride HVDC – l'ordre de grandeur des coûts d'investissement et la traduction attendue sur la facture des ménages ? Comment avez-vous pondéré les différents impacts – santé, paysage, agriculture, économie – pour conclure que la solution AC, aérienne ou hybride, restait la plus conforme à l'intérêt général ? Que signifie concrètement, pour les consommateurs wallons, le non-déploiement de ces 4 gigawatts d'éolien offshore supplémentaires ? Pouvez-vous préciser si les professeurs Henneaux et Benato ont validé vos conclusions sur la base des seules hypothèses d'Elia, ou s'ils ont eu accès à l'ensemble du corpus technique, y compris, le cas échéant, les éléments issus du dialogue constructif mené avec REVOLHT entre fin 2024 et 2025 ?

J'en viens aux questions pour REVOLHT. Votre contre-proposition repose sur une liaison HVDC enfouie sur l'ensemble du tracé Ventilus-Boucle du Hainaut. Comment répondez-vous à l'objection centrale du RIE selon laquelle le logiciel de gestion dynamique nécessaire n'existe pas à ce jour ? Vous plaidez pour une solution HVDC enfouie sur l'ensemble du tracé. Comment garanzissez-vous que cette option n'aboutira pas à une explosion de la facture d'électricité pour les ménages et les PME ? Quel est votre chiffre de surcoût par kilowattheure par rapport à la solution AC aérienne ? On en a parlé tout à l'heure, mais comment répondre à l'argument selon lequel votre solution requiert environ 600 kilomètres de tranchées et créerait des incidences fortes sur les sols, la biodiversité, l'activité économique et les infrastructures traversées. Comment conciliez-vous votre proposition avec la nécessité de respecter les objectifs climatiques, tout en évitant un retard de 10 ans du projet, comme mentionné dans les analyses techniques ? Votre solution HVDC retardant potentiellement le projet de plusieurs années, comment évaluez-vous l'impact de ce retard sur la trajectoire de décarbonation – émissions supplémentaires et renoncement à certains projets d'électrification ?

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

Mme Bénédicte Linard (Ecolo). – Merci aux intervenants et intervenantes du jour. Merci au public d'être nombreux ; je suis sûre que l'on nous écoute aussi à distance vu l'importance du sujet. On discute aujourd'hui d'une question qui n'est pas un dossier. On est sur une question qui va concerner la vie de pas mal de citoyens et de citoyennes, entre autres du Hainaut. C'est un projet majeur structurant qui va avoir un impact majeur à bien des égards, non seulement sur des questions d'électricité, mais également de santé, des

impacts paysagers, économiques. J'aime beaucoup la demande de transparence totale sur l'entière des pièces qui doit amener à une décision. La transparence sur les hypothèses de travail, c'est une vraie question. Avez-vous eu un mandat ? Quel mandat a été spécifiquement donné ? Je trouve intéressant que l'on puisse acter qu'il y ait eu un mandat X, et pas un mandat Y. La transparence sur les besoins, je vais y revenir après. La transparence sur les pistes a déjà été évoquée. Mes collègues ont posé beaucoup de questions à ce sujet. Cela doit être vérifiable. J'aime beaucoup cette approche, parce qu'elle permet à chacun de se faire un avis correct sur les différentes étapes et les différentes options. On ne peut pas se permettre le moindre doute sur une question de transparence. Je n'incrimine personne ; je dis seulement que c'est une ligne de conduite qui doit être essentielle dans ce projet majeur. On doit avoir exploré toutes les pistes et prendre le meilleur choix.

Ce n'est pas facile de prendre le meilleur choix, parce que s'il y avait un choix évident, cela se saurait. Les impacts sont tellement variés qu'il faut avoir cette transparence nécessaire et avoir exploré toutes les options. Une des questions qui a été posée – que je fais mienne aussi – est la suivante : avez-vous exploré en profondeur toutes les pistes, en ce compris celles que vous écarterez ? Une réponse de votre part, chez Stratec, est nécessaire. Selon quel mandat ? Je m'adresse à Stratec sur une question qui va se poser dans les jours et les semaines qui viennent – j'ai bien entendu le cadre de la discussion ici évoqué : peut-on encore monter en transparence, comme le propose REVOLHT ? Au vu des questions que l'on nous a présentées, j'ai l'impression que la réponse est plutôt positive. Comment peut-on répondre à ces volontés et ces questions de transparence mises sur la table aujourd'hui ? Dans les jours et les semaines qui viennent, il faudra voir comment on peut garantir à 100 % la transparence sur les différentes pièces, pour que chacun puisse les vérifier. J'aimerais aussi savoir pourquoi toutes les réponses adressées aux acteurs locaux n'ont pas fait partie du processus. Je trouvais intéressant de travailler là-dessus.

J'aime bien la ligne amenée par REVOLHT, qui consiste à vérifier et valider les données, comparer les alternatives, analyser les différentes variantes, motiver les conséquences des tracés et ouvrir l'accès aux preuves qui permettent de recalculer, retracer et vérifier. On serait dans un autre contexte, je dirais la même chose, mais ce projet-ci en particulier nécessite qu'il n'y ait plus aucun doute sur ce qui est proposé et sur le choix qui sera pris par la Région wallonne par la suite. J'en viens à un deuxième axe de questions qui porte sur les besoins.

On a entendu qu'il y a plutôt des besoins d'approvisionnement « locaux » et des besoins plus grands qui pourraient toucher l'échelle européenne. Il y a les 150 000 ou les 380 000 volts. Avez-vous pu établir

une liste précise des besoins réels du Hainaut en tant que tel, en détaillant ces besoins ? Vous avez un montant global de 380 000 volts pour des besoins qui dépassent le Hainaut, mais les besoins hennuyers, qu'ils soient individuels, industriels ou des entreprises, ont-ils été sérieux et établis ? Comment arrive-t-on à un montant du besoin du Hainaut en tant que tel ? Je n'ai aucun souci à ce que nos entreprises du Hainaut puissent se décarboner et donc qu'elles aient accès à l'électricité dont elles auraient besoin, mais le projet sur la table dépasse-t-il les besoins spécifiques du Hainaut ? Est-on obligé de fonctionner avec une version plus large et pour quelle raison ? Cela m'intéresse de faire la part des choses entre ce qui est utile au Hainaut et ce qui dépasse son cadre spécifique, par exemple des besoins, à plus grande échelle, de traversée de l'Europe en termes d'approvisionnement.

Cela a été dit par REVOLHT, mais c'est important de rappeler que personne ne conteste le fait que l'on ait besoin d'acheminer la production d'électricité offshore vers l'intérieur de la Belgique, entre autres. Ce n'est même pas une question qui se pose aujourd'hui. Tout le monde est d'accord avec ce principe.

Je viens aussi avec une question de calendrier. On sait que des besoins sont urgents aujourd'hui pour nos entreprises dans le Hainaut. L'option mise sur la table permet-elle de répondre aux besoins urgents ? Quel est le calendrier de mise en place du projet tel qu'il est proposé par Stratec aujourd'hui, de l'option retenue et analysée ? Ce n'est pas vous qui allez décider, je le sais bien, chacun son rôle, vous n'êtes pas dans le rôle de la décision, vous avez travaillé pour essayer d'éclairer les décisions. Peut-on avoir une vue plus claire sur les calendriers ? En d'autres termes, le projet, tel qu'il résulte des travaux qui ont été menés, répond-il aux besoins urgents en la matière pour les besoins du Hainaut ? Cela va-t-il prendre une dizaine d'années ou cela pourra-t-il prendre place à courte échéance ?

La procédure qui concerne la révision du plan de secteur est imminente et l'on sait que vous voulez aboutir assez vite, si je ne me trompe pas. Avez-vous un calendrier à nous donner pour la suite des travaux ?

Chez Stratec, vous avez évoqué une procédure, en Flandre, de révision de plans de secteurs, sauf erreur de ma part, avez-vous des éléments de calendrier par rapport à ce qu'il se passe en Flandre sur le sujet ?

Il y a différentes options sur la table et l'on sait que des alternatives existent. Vous défendez une option au regard des analyses que vous avez faites. Je me pose quand même la question de l'option souterraine en continu. Pourriez-vous redire pourquoi vous la mettez de côté ? Vous avez donné déjà des éléments, mais cette option existe ailleurs. Sauf erreur de ma part, il y a des lignes enterrées en courant continu en Allemagne, c'est peut-être une fausse information que j'ai. Si c'était le cas, pourquoi cela fonctionne-t-il ailleurs et pas chez

nous ? J'ai bien entendu qu'il y avait toutes sortes d'éléments techniques qui n'existent pas aujourd'hui, par exemple sur des formules hybrides, mais si des politiques ont fait le choix, dans un autre pays, d'une solution qui n'est pas celle qui est a priori retenue dans la proposition ici. Qu'est-ce qui nous empêcherait de le faire ? Qu'ont-ils pris en compte que l'on ne prend pas en compte ? Pourquoi la Belgique n'a-t-elle pas les mêmes capacités qu'un autre pays ? Je serais intéressée de savoir si vous avez fait ce *benchmarking* avec d'autres, et comparer pourquoi c'est possible ailleurs et pas ici.

J'en viens aux questions de santé. C'est un élément fondamental dans ce projet. Cela a été évoqué : il y a un risque avéré de leucémie infantile si l'on est trop proche au développement des infrastructures. Il y a des risques potentiels, peut-être cancérogènes. Comment avez-vous intégré le principe de précaution dans la proposition ? C'est très clair. La proposition sur la table intègre-t-elle véritablement le principe de précaution ? A priori, une ligne enterrée en courant continu a moins d'incidences sur la santé. Pouvez-vous confirmer ou infirmer ce que je dis au regard des analyses que vous avez faites ?

Le coût est l'une des explications pour lesquelles des options n'ont pas été retenues. Qu'est-ce qui a été intégré dans l'analyse de coût ? L'entière des coûts potentiels a-t-elle été intégrée ? Par exemple, avez-vous intégré le coût potentiel de recours sur l'option qui a été retenue ? Tout cela amène des coûts. Avez-vous intégré des coûts d'indemnisation ? Tout cela est-il intégré dans les coûts, oui ou non ? Comment calculez-vous les coûts pour arriver à la différence ?

Je vais terminer par ceci. C'est peut-être plus une remarque, un commentaire qu'une question, mais je n'ai pas l'impression que les demandes de transparence et de vérifiabilité des données qui ont été formulées sont illégitimes. Au contraire, je pense qu'elles sont légitimes. Ne peut-on pas aller plus loin pour intégrer tout cela dans une énième version du RIE ?

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

M. Loris Resinelli (Les Engagés). – Merci aux quatre intervenants de Stratec et de REVOLHT pour les deux présentations qui nous ont été livrées et qui étaient totalement intéressantes et enrichissantes pour nos débats de cet après-midi. Ce projet est important et je pense que ni sur le banc des auditionnés ni sur le banc des parlementaires, quiconque conteste le bien-fondé de le mener à bien. La question porte sur la manière de faire, sur la technologie qui sera choisie pour le réaliser. Ce projet doit pouvoir se faire parce que les besoins sont présents. Sa réussite dépendra aussi de l'acceptation sociale qui sera de mise. Cette acceptation sociale se construit par la transparence, par la concertation, par l'écoute.

Il est aussi important de souligner le travail qui a été fait. D'abord, dans le cadre de la concertation entre REVOLHT et Elia, qui a été initiée par le ministre Desquesnes et qui aujourd'hui a livré ses conclusions. On a eu la présentation de la contre-proposition qui en est sortie. Ensuite, dans l'ensemble des consultations qui ont été lancées, que ce soit auprès des communes, des citoyens, CCATM et des autres instances territoriales. Cette démarche de consultation large est indispensable à la fois pour améliorer le projet, mais aussi pour rechercher des solutions qui permettront de limiter au maximum les impacts, tant sur les riverains que sur les paysages, la santé, nos agriculteurs et la biodiversité.

Aujourd'hui, le débat porte sur les modalités de mise en œuvre de cette boucle : la modalité du courant – entre courant alternatif et courant continu – et la modalité des solutions qui vont permettre de concilier les impératifs techniques avec la préservation bien légitime du cadre de vie.

Ces questions sont légitimes et méritent d'être tranchées sur la base d'éléments scientifiques, techniques, économiques et environnementaux objectifs. C'est la demande de REVOLHT et elle est tout à fait légitime.

Au-delà de ce choix, nous devons également garder à l'esprit que les infrastructures que nous allons construire vont être structurantes pour le réseau wallon pendant de très nombreuses années, sur plusieurs décennies. Quand on voit aujourd'hui les besoins en électricité qui augmentent, on peut imaginer quels seront ces besoins en 2040 ou en 2050. Il faut dès lors que ces infrastructures soient technologiquement capables d'assumer les évolutions à venir – et pas juste actuelles – des besoins en matière d'alimentation en électricité. Elles doivent permettre d'offrir une flexibilité bien nécessaire pour accompagner ces évolutions.

Vous l'avez dit, le Parlement ne va choisir ni le tracé ni la technologie. C'est, en effet, une responsabilité du Gouvernement. Je remercie encore une fois le ministre d'être présent aujourd'hui pour participer à ce débat. En revanche, il est du devoir du Parlement de s'assurer que la décision qui sera prise reposera sur une analyse multicritère, complète, transparente, objectivée, qui permettra de concilier la sécurité d'approvisionnement, la compétitivité économique de notre territoire – du Hainaut, en particulier –, la transition énergétique nécessaire pour préserver notre environnement et la qualité de vie des citoyens.

Mes quelques questions s'adresseront, bien souvent, à la fois Stratec et à REVOLHT, puisqu'il est toujours intéressant d'avoir le regard des deux parties sur les mêmes questions.

La première, qui est plutôt pour Stratec, concerne les 380 000 volts. Cette technologie de 380 000 volts est-elle aujourd'hui nécessaire, voire indispensable, dans ce dossier ? Est-ce nécessaire d'aller jusqu'à 380 000 volts ? Dans l'affirmative, pourquoi dans ce projet en particulier dans le Hainaut plutôt que dans d'autres ?

Ma deuxième question est adressée à tous les deux. Comment les critères de souveraineté énergétique, de compétitivité industrielle, de résilience du réseau et de préparation aux besoins futurs ont-ils été intégrés dans l'analyse comparative ? Cela vise tant l'analyse de Stratec que la contre-analyse de REVOLHT. Une estimation des coûts des différentes alternatives est-elle disponible ? Quel serait l'impact des différentes alternatives sur le calendrier de réalisation ?

Par rapport aux propositions de REVOLHT sur les lignes enterrées, les exemples présentés ont-ils pu être étudiés et avec quelles conclusions, le cas échéant ?

Pour Stratec, confirmez-vous que les observations formulées par les communes, par les citoyens, par les instances consultatives sont bien prises en compte dans l'évaluation des différentes alternatives techniques et des tracés ?

Enfin, concernant la demande formulée aujourd'hui avec insistance par REVOLHT d'avoir accès à toute une série de documents, ces documents peuvent-ils leur être communiqués ? Sinon, pourquoi ? Si vous, REVOLHT, avez accès à ces documents, comment envisagez-vous, ensuite, de les examiner pour mener une analyse fine de ces documents ? Qui procédera à cette analyse ? De combien de temps auriez-vous besoin pour ce faire ?

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

M. Pierre-Yves Ancion, Directeur chez Stratec. – Je vais essayer de répondre de manière la plus exhaustive possible. De manière générale, dans la présentation de REVOLHT et dans des interventions qui ont suivi, j'ai l'impression qu'il y a une contradiction dans les arguments. On critique la longueur du rapport en déplorant que les pièces ne soient pas disponibles. Or, dans le rapport, nous avons détaillé toutes les hypothèses que nous avons prises et nous avons annexé tous les documents qui n'étaient pas disponibles publiquement sur lesquels nous nous sommes basés. Pour tout ce qui était disponible publiquement, nous avons à chaque fois référencé où nous avons trouvé les données et ce sur quoi nous nous sommes basés.

Par rapport à cela, REVOLHT nous a fait une demande pour disposer des documents transmis aux professeurs Henneaux et Benato, et ces documents leur ont été également transmis. Nous avons été transparents et avons compilé tout cela dans le rapport en apportant des explications de manière didactique. Par conséquent, de manière logique, le rapport est long. Dès lors, avant de critiquer ou de mettre en doute la transparence,

j'invite tout le monde à lire l'entièreté du rapport et à essayer de préciser là où il y a des choses qui ne paraissent pas claires. C'est nécessairement un dossier complexe. On a essayé de détailler au maximum. Par exemple, par rapport à l'analyse multicritères, on a détaillé le poids que l'on avait donné à chaque critère. On a parlé de l'équilibrage entre les différentes thématiques environnementales. Tout cela est disponible. La pondération que l'on a utilisée dans l'analyse multicritères est détaillée dans notre rapport. En tout cas, tout au long du processus, nous avons essayé d'avoir une démarche la plus transparente possible.

Pour ce qui concerne les avis des communes et plus particulièrement des CCATM, la procédure prévoit que l'on informe les CCATM au fur et à mesure de l'élaboration du rapport. Normalement, les collègues ne sont pas nécessairement prévus dans la procédure, mais en tout cas, les pôles et les CCATM doivent être informés tout au long du processus. C'est ce que l'on a fait tout au long de ce processus : on a rencontré les CCATM pour les informer et répondre chaque fois à leurs questions.

Après ce processus de discussion, nous avons reçu une quantité importante d'avis. À chaque fois, nous les avons épluchés et nous en avons tenu compte. Par contre, il est vrai que nous n'avons pas décortiqué tous ces avis en remarques élémentaires et nous n'avons pas détaillé dans le rapport comment chacun de ces éléments – allant de remarques très générales à des éléments de détail sur le terrain – a été pris en compte.

Dans la mesure où nous avons rencontré les CCATM plusieurs fois, nous avons aussi eu l'occasion de leur expliquer comment on avait pris en compte leurs avis tout en répondant à leurs questions.

Plusieurs interventions déploraient le manque de transparence et la non-prise en compte des avis des CCATM. J'estime ces remarques injustifiées au regard du temps que nous avons consacré à informer les CCATM, les rencontrer comme on l'a fait également pour certaines communes, notamment la Commune de Soignies où nous nous sommes représentés à nouveau pour répondre à leurs questions. Certes, on peut toujours essayer d'amplifier nos rapports et de détailler comment on répond à toutes les questions pertinentes – parce qu'il y a aussi beaucoup de choses qui ne sont pas toujours pertinentes parmi les interrogations.

Sur la garantie d'indépendance et sur le fait qu'Elia nous aurait dicté des consignes par rapport aux choix technologiques, ce n'est évidemment pas le cas. Il faut deux agréments pour réaliser les rapports d'incidence pour les plans de secteur. Nous avons deux agréments qui garantissent notre indépendance.

J'en viens à l'implication des professeurs et à la transparence des éléments qu'ils nous ont apportés. Tout

d'abord, ils nous ont aidés de manière générale dans l'étude, dans le rapport, mais petit à petit, nous avons également détaillé leurs avis. Nous avons intégré les avis des différents experts. Deux expertises avaient été réalisées avant le rapport d'incidences environnementales, par Jing Dai et Ménélika Bekolo. On a intégré leurs avis, qui sont convergents sur la plupart des points, mais qui peuvent avoir certaines divergences et, ensuite, on a également intégré les avis des experts que l'on a consultés. En tant qu'auteurs de l'étude d'incidences, on a essayé de tirer les conclusions sur base de tous ces experts.

Comme le ministre avait demandé dans la demande de complément de détailler les avis exacts des experts que l'on avait consultés, dans le rapport, vous avez ainsi notre avis qui fait la compilation de toutes les informations que nous avons obtenues des différents experts qui ont contribué ; et à chaque fois, en encadré, vous avez par ailleurs l'avis propre des experts, en complément, qui permet de détailler certaines choses sur lesquelles ils veulent attirer l'attention ou sur lesquelles ils ont des avis qui divergent sur certains points.

De nouveau, on a essayé de donner un maximum de transparence à ce rapport et de détailler tout le chemin du raisonnement qui nous a amenés à exclure certaines choses. Le rapport a été mis à jour. On sait que le processus a duré longtemps, mais pour répondre à l'une des premières questions, le rapport a bien été mis à jour récemment, avec toutes les hypothèses nouvelles sur les évolutions des énergies renouvelables et l'intégration des nouvelles avancées sur le nucléaire.

Une question portait sur les critères principaux ayant conduit à l'exclusion du courant continu. Je pense que, dans notre présentation, on a essayé d'être clairs, mais je vais peut-être le répéter. Le premier critère qui fait que l'on n'a pas retenu le courant continu, c'est qu'il ne permet pas de répondre aux besoins. Il y a un côté de faisabilité technique : le courant continu ne permet pas de répondre aux besoins que le projet entend satisfaire.

Plusieurs interventions portaient sur la délimitation entre la partie du projet qui est relative au besoin de l'alimentation du Hainaut et la partie du projet qui est relative à un transit à plus longue échelle – là, on parle plutôt de maillage et de robustesse du réseau. Il faut savoir que c'est un réseau, un système – tout y est lié. On ne peut pas en dissocier une partie. Ce n'est pas comme s'il y avait un câble destiné à l'alimentation du Hainaut, et un autre câble dédié au transit international. On a une opportunité, dans ce projet, de répondre à plusieurs besoins qui sont différents. On a donc une réponse unique à plusieurs besoins. La ligne aérienne permet de répondre à l'ensemble de ces besoins. Le courant continu ne le permet pas. Le critère d'exclusion principal est celui-là.

Malgré le fait que cela ne répond pas aux besoins, on a tout de même fait l'exercice d'analyser les

incidences environnementales, les coûts, les délais, et de procéder à une comparaison. Toutefois, le critère numéro 1, c'est que ce projet ne permet pas de répondre aux besoins. La seule technologie possible pour répondre à l'ensemble des besoins, c'est la ligne aérienne en courant alternatif, s'il faut le répéter.

Une question portait sur la procédure en Flandre. Pour la partie de la Boucle du Hainaut qui se trouve en Flandre, un tracé préférentiel qui a été arrêté et le dossier est à l'enquête publique actuellement. On est un *step* plus loin qu'en Wallonie.

Quant à savoir s'il faut séparer la ligne pour les besoins de maillage du réseau de la ligne pour les besoins de l'alimentation du Hainaut, on pourrait le faire, mais quel est l'intérêt de doubler une ligne si l'on sait faire tout avec une seule ? On peut faire une ligne 380 kilovolts pour mailler le réseau et le rendre plus robuste, puis on peut faire une ligne supplémentaire pour alimenter le Hainaut, mais on est dans un système et l'on profite d'une opportunité de répondre à une série de besoins avec une seule infrastructure.

Il y a une question sur les impacts sanitaires, c'est une question très importante au niveau des incidences environnementales. Cela a été étudié en détail. Vous retrouverez tout cela dans le rapport. Par rapport à ce que REVOLHT a présenté, nous avons identifié tous les éléments sensibles dans le périmètre de réservation du dossier de base, ainsi que dans tous les périmètres de réservation alternatifs que l'on a étudiés. On a fait vérifier les charges et les simulations d'ondes électromagnétiques et l'on a essayé au maximum dans notre recherche d'alternatives. C'est quelque chose que l'on n'a pas eu le temps de présenter, mais, dans la recherche d'alternatives, c'est un critère très important dans la sélection des itinéraires. Ce n'est pas le seul, il y a d'autres impacts, mais c'est un impact auquel on est très sensible. Si vous regardez toute cette recherche d'itinéraires alternatifs, on voit que l'on a réussi à limiter les incidences dans notre recherche. On a réussi à trouver, avec des modifications d'itinéraires, des possibilités pour réduire de manière significative. On divise plus que par deux le nombre d'habitations qui sont concernées par le périmètre de réservation. C'était une préoccupation, cela a été étudié et l'on a essayé, au maximum, dans la recherche des itinéraires, de réduire l'exposition éventuelle des riverains.

Il y a une question pour savoir si le dossier est suffisamment mûr. Je pense qu'il l'est. Cela fait énormément de temps que l'on travaille dessus. Le rapport a été complété plusieurs fois, il a été relu par de nombreuses instances. On a essayé de le rendre le plus didactique et le plus transparent possible. Il ne part pas de rien, il y a eu deux expertises qui ont été réalisées par Jing Dai et par Ménélika Bekolo. Celle de Bekolo était particulièrement détaillée et approfondie. Ils aboutissent aux mêmes conclusions que nous, donc il me semble que, à ce stade, le dossier est particulièrement mûr.

Il y a une question sur les limites techniques du HVAC en câble sur l'ensemble du tracé. On parle en courant alternatif enterré. Je fais un rappel par rapport à ce qui a été présenté, il y a de la puissance réactive qui s'accumule dans le câble au fur et à mesure que l'on avance, de manière assez rapide pour des capacités et une tension aussi importantes que celles envisagées ici. On doit mettre en place des réacteurs *shunt* pour libérer cette puissance réactive, sinon, petit à petit, la puissance réactive prend l'ensemble de la place et ne permet plus le passage de courant. Il faut mettre en place des réacteurs *shunt* et l'un d'eux amène de l'instabilité. Sur les 85 kilomètres, on estime qu'il faudrait 42 réacteurs shunt, et 42 réacteurs shunt tout au long d'une ligne, cela n'a jamais été fait. C'est une technologie qui n'est pas possible. Les interférences et l'instabilité qui seraient créées avec une ligne de ce type seraient beaucoup trop importantes et ne permettraient pas du tout de répondre à l'objectif de rendre le réseau plus robuste. Cette possibilité est rejetée, elle n'est pas possible.

Il y avait une demande de rappeler les raisons pour lesquelles le courant alternatif aérien était le plus adéquat. Le courant alternatif en câble sur l'ensemble du tracé n'est pas possible et le courant continu, mais je l'ai dit précédemment, ne permet pas de répondre aux besoins de maillage. On a essayé de l'expliquer le plus didactiquement possible, mais la raison principale, qui est toujours la même, qui était déjà identifiée par les premiers experts et qui est chaque fois rappelée par les experts qui sont de nouveau consultés, c'est que le courant continu nécessite un contrôle actif et que ce contrôle actif n'est pas instantané. Il ne permet pas de répondre à un événement soudain. S'il y a une perte d'un élément sur le reste du réseau, la manière dont le courant circule dans la ligne en courant continu n'est pas adaptée de manière instantanée. Comme on a essayé de l'expliquer par un schéma, cela peut mener à des surcharges sur certains éléments du réseau en courant alternatif, avec le même risque de black-out que sans la liaison Boucle du Hainaut en courant continu. Faire un projet qui ne répond pas à un de ses objectifs, qui est quand même un objectif majeur, n'est pas utile. C'est une solution qui n'est donc pas retenue dans le rapport d'incidences.

Il y a eu plusieurs questions sur les coûts. Peut-être que ma collègue voudra préciser les coûts, mais effectivement, nous avons fait à chaque fois une analyse des coûts. Vous retrouverez cela dans le rapport. Peux-tu préciser les principaux ?

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

Mme Lise Goetghebuer, Directrice chez Stratec. – Les coûts avaient été évalués par Elia sur la base d'offres qu'ils ont reçues de leurs fournisseurs. Ce sont néanmoins des données confidentielles. Dans le RIE, on a fait l'exercice de challenger ces coûts. Nous avons eu

des contacts avec des fournisseurs de notre côté, et l'on s'est basé sur les coûts les plus récents présentés dans les plans de développement des réseaux allemands et français, ainsi que sur un benchmark réalisé au Royaume-Uni. Dans l'ensemble ; pour la boucle en aérien alternatif, on arrive, au niveau des investissements matériels majeurs, à 548 millions d'euros ; pour la boucle avec huit kilomètres enfouis, on est à 705 millions d'euros ; pour la boucle en continu entre Avelgem et Courcelles, on est, à la grosse louche, à environ 5 milliards ; pour la version de la contre-proposition issue du dialogue Elia-REVOLHT, on est à un peu plus de 6,5 milliards. Au niveau des coûts de maintenance, on est 10 fois supérieur en version continue qu'en version alternative. Ce n'est pas tellement lié au conducteur, c'est lié au fait que, en version continue, la maintenance des stations de conversion est très chère.

Il y avait également une question sur le calendrier. Il est intéressant d'y répondre. Si une décision est prise – et quand elle sera prise –, il faut encore prendre en compte le fait qu'il y a une demande de permis qui doit être réalisée et une étude d'incidences pour le projet. Si l'on inclut, pour la réalisation de l'étude d'incidences, l'instruction du permis et d'éventuels recours, il faut compter au moins deux ans. S'en suivra un chantier de trois ans. À partir de la décision, on peut envisager une mise en œuvre de la ligne cinq ans plus tard. Comme on l'a montré, il y a quand même, à l'horizon 2033, une saturation qui est déjà forte sur la liaison Horta-Mercator. La décision ne doit donc plus tarder.

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

M. Pierre-Yves Ancion, Directeur chez Stratec. – Quelque chose revient souvent : le fait qu'il existe des liaisons en courant continu dans des pays étrangers. Il en existe en Belgique également. On ne contredit pas du tout cela. La technologie en courant continu existe. Ce sont des choses qui sont utilisées notamment pour rapatrier l'électricité depuis des projets éoliens offshore ou pour faire des liaisons entre des pays et ramener du courant sur de longues distances.

Nous avons bien pris en compte ces projets et bien analysé quelles étaient les différences entre ces projets. À chaque fois, ce sont des projets qui permettent d'amener de l'électricité sur de longues distances, mais ce ne sont pas des projets de maillage de réseau. C'est vraiment là que c'est différent. Quand votre réseau est déjà maillé et que vous n'êtes pas en train de chercher à le mailler de manière supplémentaire, vous pouvez vous permettre d'aller avec des projets en courant continu pour transporter de l'électricité sur de longues distances. Tous ces projets qui existent ne répondent jamais à ce problème de maillage du réseau. Il faut donc vraiment distinguer ce que l'on cherche à faire ici de conditions qui peuvent se trouver dans d'autres territoires ou ailleurs sur le territoire belge.

Au niveau de la leucémie infantile, il a été dit qu'il y avait un risque avéré. Comment avons-nous intégré le principe de précaution dans notre analyse ? Le continu diminue-t-il ces risques ? Il faut être très clair : le courant continu ne produit pas de champ électromagnétique. Il y a une grande différence entre le courant alternatif, qui produit un champ électromagnétique et génère un risque supplémentaire pour la leucémie infantile, et le courant continu, qui ne génère pas du tout d'ondes électromagnétiques. Il est donc sans lien avec la leucémie infantile. Le principe de précaution a-t-il été pris en compte ? Oui, je l'ai déjà dit. On sait que le seuil, qui est très controversé, mais qui est suivi pour l'instant, est de 0,4 microtesla. Les simulations se sont penchées notamment sur ce seuil, qui serait atteint jusqu'à 61 mètres du centre de la ligne.

Dans notre recherche des itinéraires alternatifs, comme je l'ai dit, nous avons essayé d'éviter le plus possible les habitations, avec toujours en tête, également dans nos calculs visant à savoir combien d'habitations étaient concernées, un objectif : essayer de s'éloigner d'au minimum 61 mètres des habitations pour éviter ce risque, dans un principe de précaution. Je pense que nous avons déjà répondu à la plupart des questions. En tout cas, je les repasserai en revue par la suite.

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

M. Raphaël Hannoir, Représentant habilité de l'ASBL REVOLHT. – Pour détendre un peu l'atmosphère, je vais commencer par une boutade, en disant que si j'étais le patron d'Elia, je virerais mon responsable marketing. Parce qu'appeler cela la Boucle du Hainaut quand on parle de six gigawatts... Si l'on devait vraiment s'occuper du Hainaut, on ne serait pas là assis à devoir discuter de ce projet. Nous sommes toujours à la recherche des données dimensionnantes de ce projet pour vraiment savoir comment Elia vient avec un projet d'une telle taille, projet qui, je le rappelle, a plus de 20 ans. Cela fait 20 ans que ce dossier est dans les cartons. Il n'a pas évolué d'un iota. Il y a une certaine fainéantise intellectuelle chez Elia à nous ressortir toujours la même technologie et le même dossier.

Vous parliez tout à l'heure de la procédure – comment aurait-on pu l'améliorer ? Comment aurait-on pu faire mieux ? Il aurait été souhaitable que dès le départ, Elia vienne avec des données actualisées, des cartes à jour, puisque quand on a découvert le dossier au tout début, c'était truffé d'erreurs. Des gens disaient que leur maison n'était pas sur les cartes, que là, un lotissement avait été construit. Elia nous a en fait recyclé un vieux machin, une technologie qui est complètement dépassée.

En effet, il aurait fallu, au niveau de la procédure et de la méthode, distinguer, comme on l'a dit, les besoins du Hainaut, les besoins wallons, les besoins belges et les besoins européens pour que l'on puisse aussi

comprendre quels étaient les réels besoins de faire ce projet.

Ce que Willy Borsus aurait peut-être dû faire, c'est renvoyer ce dossier au niveau fédéral. En effet, quand on parle d'une liaison pareille, ce n'est pas la Boucle du Hainaut ; c'est de la boucle du réseau THT belge dont on parle. Aujourd'hui, on se retrouve à traiter, sous un angle d'aménagement du territoire, un problème d'énergie, qui devrait être traité au niveau fédéral. On a essayé, à plusieurs reprises, de rencontrer Tinne Van der Straeten et ensuite Maxime Bihet. On a toujours été reçu par les seconds couteaux – ce n'est pas péjoratif ce que je dis à propos des personnes qui nous ont reçus –, mais jamais par ces personnes, qui ont bien compris qu'il y avait un problème dans ce dossier et qu'il valait mieux s'en tenir écarté.

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

M. Frédéric Groulard, Représentant habilité de l'ASBL REVOLHT. – J'ai une petite réflexion : j'ai l'impression que certaines personnes ne vivent pas dans le même monde, à la même époque, et que certains ont oublié certaines choses. Je reviendrai après sur ces études – Jin Dai et Bekolo – qui ont été réalisées il y a des années. La science et la technologie n'attendent pas, elles avancent. Il y a un cahier des charges et j'ai l'impression que certaines personnes ont perdu la mémoire. En 2023, le ministre Borsus a signé deux arrêtés ministériels le 19 mai 2023 et deux annexes de complément le 19 juillet 2023. Dans la présentation que vous avez faite, on est simplement partis d'une méthode de complétude et de vérifiabilité du RIE par rapport à un cahier des charges. Dans la présentation de Stratec, je suis désolé, mais je n'ai vu nulle part la mention du cahier des charges Borsus. C'était – excusez-moi de le dire – une présentation Elia.

Il est fondamental de rappeler que le cahier des charges validé par le ministre Borsus exigeait une objectivation rigoureuse du besoin et l'étude exhaustive des alternatives. En effet, comme Raphaël Hannoir l'a dit, il y a quelque chose d'un peu spécial dans ce cahier des charges : on compare la Boucle du Hainaut – qui est une liaison voulue par Elia en HVAC entre Avelgem et Courcelles – et le concept REVOLHT – qui est une alternative à un corridor Ventilus-Boucle du Hainaut pour évacuer l'énergie produite par les éoliennes offshore et les interconnexions qui viennent des différents pays. J'ai l'impression que certains s'amuse à entretenir une espèce d'amalgame.

Concrètement, que peut faire le Gouvernement wallon par rapport à cela ? Je n'ai vu nulle part une comparaison du concept REVOLHT. On parle du dialogue Elia-REVOLHT. Oui, il a bien eu lieu – et j'y reviendrai –, mais le cahier des charges est bien précis et nous n'avons vu nulle part dans le RIE qui a été rendu ici, dans ces fameux huit fichiers PDF, une mention, une étude sérieuse entre la liaison Stevin et la liaison

Courcelles. On se base uniquement sur des études qui ont été réalisées dans le passé, et l'on balaie directement en disant que les experts ont dit que ce n'était pas possible. Peut-être l'ont-ils dit en 2021, 2022 ou 2023 ; entre-temps, le HVDC a avancé, il ne nous a pas attendus.

La première chose, c'est donc ce fameux cahier des charges. On a fait l'exercice de vérifier tout ce qui était demandé dans les arrêtés ministériels par rapport à ce qui a été fourni aujourd'hui par Stratec. J'ai entendu que Stratec avait pris en compte la lettre du ministre pour des compléments d'information. J'ai bien compris et je pense qu'il parlait du ministre Desquesnes et non du ministre Borsus.

Quant aux erreurs manifestes, pour répondre à M. Lefèbvre, on a fait un petit audit et l'on a constaté qu'il y avait plusieurs défaillances probatoires, à commencer par le tableau 22 que je vous ai expliqué. Ce sont simplement des multiplications et des additions. Le total ne correspond pas. On peut donc se poser la question. Je ne dis pas que tout est faux, mais il y a des erreurs. Il y a d'autres erreurs qui sont des défauts majeurs de traçabilité. C'est super important. On est sur un dossier qui va avoir un impact sur des milliers de personnes et sur une distance de 85 kilomètres qui va balafrer les paysages du Hainaut. Quels sont ces défauts majeurs de traçabilité ? Des dates de *versioning* contradictoires. Dans le RIE, on parle de mai 2026. Vous verrez que sur certaines pages, c'est mars 2026. À d'autres pages, c'est mars 2025. Excusez-moi, mais quand on doit vérifier un dossier de cette ampleur, on essaie d'éviter ce genre d'erreur. Il y a aussi des doublons dans la numérotation des figures. Des figures portent le même numéro. Il y a des ruptures de séquence et des répétitions d'indexation. Prises cumulativement, ces scories matérielles – je vais appeler cela comme ça – démontrent l'absence de contrôle qualité rigoureux pour un dossier appelé à devenir opposable.

Je vais aussi répondre sur la question du besoin hennuyer. Il est immédiat. ORES crie au secours déjà depuis des années. Je suis surpris que dans le RIE, remis à jour entre la version 2 et la version 3, on n'ait pas pris en compte le plan Elia 2026-2036 qui a été rendu en novembre 2025, je pense. Qu'y a-t-il dans ce plan Elia ? Il y a tout le renforcement du 150 000 volts prévu pour le Hainaut. La question du Hainaut est donc en marche. Ici, il y a des réunions qui sont actuellement organisées par Elia avec les CCATM de certaines communes pour accélérer les choses, notamment sur le tronçon Deux Acren-Lens. Il y en a d'autres. Tout cela est en marche. Ce plan existe. Il suffit simplement de l'accélérer. C'est un choix qu'il suffit de faire et qui est à chiffrer. Venir dire que le problème du Hainaut est uniquement soluble avec la Boucle du Hainaut, c'est une aberration. La Boucle du Hainaut, qui arrivera de toute façon en 2033, ne doit pas régler un problème immédiat. Ce renforcement de 150 000 volts a lieu aujourd'hui et règle le problème du Hainaut. C'est un

problème de maillage, mais pas au niveau 380 000 volts. C'est un problème de maillage 150 000 volts.

Je fais une petite parenthèse. La législation wallonne impose aujourd'hui que toutes les lignes qui arrivent en bout de vie – qu'elles soient du 30 000, du 70 000 ou du 150 000 kilovolts – soient enterrées et dimensionnées en 150 000. Vous avez donc de facto aujourd'hui la conversion de ces lignes qui vont passer en 150. Je ne dis pas qu'elles vont être exploitées tout de suite en 150, mais, à titre d'exemple, une 70 kilovolts, c'est environ 80 mégawatts. Une 150 000 enterrée fait 350 000 watts. Il y a donc un facteur 5. Cela veut dire que le manque de disponibilité de l'électricité sur le réseau hennuyer va être résolu assez rapidement dans les prochaines années. C'est à ne pas confondre, s'il vous plaît, avec le 380.

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

M. Raphaël Hannoir, Représentant habilité de l'ASBL REVOLHT. – Je voudrais enchaîner sur cette partie Hainaut, pour répondre à une question qui venait, je pense, du groupe MR. La question était presque accusatrice, en affirmant que REVOLHT retardait le projet et la réindustrialisation de la Wallonie. Cela fait maintenant six ans que l'on est sur ce dossier. S'il y avait eu, justement, un peu plus d'écoute, et qu'Elia était venu avec quelque chose de plus constructif et de plus moderne, on n'aurait pas déjà perdu six ans. J'entends les gens de Stratec estimer que la boucle sera disponible dans cinq ans. Cela fait six ans que l'on travaille dessus. On commence à fatiguer, mais cela va ; nous sommes habitués aux marathons. Cette histoire peut donc durer longtemps. C'est une chose que l'on avait d'ailleurs expliquée à la FEB. On avait ainsi souligné que, certes, il y avait un surcoût sur la HVDC, mais qu'il fallait aussi tenir compte du coût de l'inaction, à côté de cela. Demain, vous allez dire à des industriels qui veulent s'installer : « Venez chez nous parce que nous aurons bientôt du courant ». La première question qu'ils vont vous poser portera sur l'échéance. Quand ils entendront que cela sera disponible en 2035, ils iront voir ailleurs.

Je voudrais aussi réinsister, suite à ce qu'a dit Frédéric, sur le fait que la ligne à haute tension qui passe par le Hainaut, ce n'est pas une guirlande de Noël sur laquelle vous vous branchez. Une fois qu'elle arrive à Courcelles, vous devez retirer des lignes « dans l'autre sens », pour constituer le maillage hennuyer. Pour moi, il y a un défaut de prévoyance de la part d'Elia ou d'ORES – je ne sais pas qui est coupable. Aujourd'hui, on veut nous faire porter le chapeau sur ce genre de sujet.

Sur l'aspect des coûts, j'étais heureux d'entendre que l'on parle maintenant de 6,5 milliards d'euros, puisqu'on a tout entendu – les chiffres ont varié dans tous les sens. On a même parlé de 10 milliards. La constance d'Elia sur le surcoût est effarante. On a tout

entendu. Aujourd'hui, c'est 6,5 milliards ; à comparer à, j'imagine, quelque chose comme 1,5 milliard ou 2 milliards si l'on prend bien la totalité Ventilus-BDH, auquel il faut ajouter – cela a été souligné – les coûts d'expropriation, d'indemnisation et autres. C'est d'ailleurs un débat que l'on a eu avec M. Bouchez il y a quelque temps. En calcul d'ordre de grandeur, quand nous, nous parlions à l'époque de 3 milliards – j'avoue, ce n'était pas le même chiffre –, il disait qu'en fait, on parlait de la même chose. Entre le coût d'Elia, l'indemnisation, les coûts de retard et de recours, 1,5 milliard plus tout cela, cela fera votre 3. Donc, de quoi parle-t-on ? Aujourd'hui, Elia dit que cela coûte 6,5 milliards. Comment le prouver ?

Cela me permet d'enchaîner sur la partie consacrée au dialogue constructif que l'on a eu avec Elia. Ce dialogue s'est fait en huit réunions. Je peux admettre que pendant six réunions, voire sept réunions, le dialogue a été constructif avec les ingénieurs d'Elia HVDC – soyons de bon compte. Cette spécialisation en HVDC, c'est quelque chose que l'on avait demandé. Pour votre gouverne, Elia nous ramenait toujours les gens de la HVAC. C'est comme demander aux constructeurs électriques de nous mettre, en face, les gens des moteurs thermiques. Ils ont fini par, enfin, nous mettre face aux gens qui étaient compétents en la matière. On a plutôt eu un bon échange, mais plus les réunions avançaient, plus on sentait les coups de coude de la direction d'Elia qui disait : « C'est bon, tu en as déjà presque trop dit ». La conclusion de la réunion numéro 7, c'est : « Votre concept est faisable, mais il manque peut-être de robustesse ».

Là-dessus, ils sont venus avec cette histoire de logiciel de gestion. Évidemment, quand vous faites des simulations avec un logiciel de gestion de 2025, alors que l'on parle d'un projet qui va nous accompagner pendant 40 ans ou 50 ans... Elia nous dit qu'ils ont procédé à une simulation qui montre qu'en 2040, il peut y avoir un défaut du réseau. Vous prenez tous les cas extrêmes. En 2040, le réseau piloté par un logiciel de 2025, cela crée des problèmes de gestion. C'est évident. Elia a plutôt eu un dialogue constructif, tout un temps. Il indiquait un projet faisable, finalement peu robuste, puis finalement, à la dernière réunion, le boss d'Elia est revenu, et là, on a fait exploser les coûts et le planning. Sur quelles données ces affirmations se basaient-elles ? On a beaucoup de mal à les trouver, puisque seul Elia a accès à ces données.

À propos des coûts, je pense qu'il serait intéressant d'interroger Elia sur les bénéfices qu'il recherche à travers ce projet. Aujourd'hui, vous devez être conscient que 25 % des bénéfices d'Elia sont générés par la seule ligne en HVDC, à savoir la ligne Nautilus qui relie l'Angleterre et la Belgique. Pourquoi ? Parce que cela permet à Elia de travailler dans une activité que l'on appelle « non régulée » – quand elle est en dehors du territoire belge. Sur le territoire belge, Elia a une activité régulée.

Le concept de REVOLHT pose un problème à Elia puisque nous proposons d'aller chercher l'électricité en mer et, plutôt que de s'arrêter à la côte – activité non régulée –, on poursuit le câble jusqu'à des points de branchement sur le territoire, ce qui rend l'entièreté du câble « terrestre », ce qui fait que l'activité d'Elia devient entièrement régulée, donc l'empêche de pouvoir bénéficier des tronçons en mer non régulés versus les tronçons terrestres régulés. Il y a un problème de bénéfice de la part d'Elia, dans ses calculs. Cela serait intéressant de vous interroger là-dessus également.

Je termine avec le dialogue constructif qui a bien eu lieu. Je remercie le Gouvernement wallon et la DPR qui avaient permis ce dialogue. Quant aux relations que nous avons avec le ministre, je considère qu'elles sont bonnes. On est reçu quand on a besoin d'être reçu et à chaque fois qu'on le demande. Je ne dirais pas que l'on a les réponses à toutes les questions, mais on comprend bien pourquoi vu la position occupée. Je considère que nous avons l'écoute demandée.

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

M. Frédéric Groulard, Représentant habilité de l'ASBL REVOLHT. – Je me permettrai de corriger : ce n'est pas la connexion Nautilus, mais Nemo Link.

Au niveau des coûts, je voudrais aussi apporter un petit complément d'information. On parle de transporter 6 gigawatts qui doivent être produits, ils doivent venir de quelque part. Ils viennent de la mer du Nord, que ce soit de la future île Princesse Élisabeth ou des interconnexions. Ils sont en courant continu ; il faut bien les mettre sur le *backbone* 380 000 volts et il faut donc des stations de conversion. Le concept de REVOLHT est de dire qu'au lieu de mettre la station de conversion à la mer du Nord, sur la plage, on va la mettre à Tihange, par exemple. Il faut savoir de quoi on parle au niveau de la comparaison des coûts, puisque le coût est déjà intégré de toute façon dans le projet.

Il y a des stations supplémentaires, encore faudrait-il se mettre d'accord sur un schéma. Aujourd'hui, il est possible de faire trois liaisons de 2 gigawatts en courant continu ; c'est un nouveau projet acté aux Pays-Bas. Le coût dépend de l'architecture et du design sur lequel on s'accorde. N'oubliez pas qu'à REVOLHT, nous ne sommes pas des ingénieurs électriciens, on fait notre possible pour comprendre ce dossier. On a travaillé beaucoup. C'est un concept. On n'a pas dit qu'il fallait aller du point A au point B.

Ensuite, il y a un amalgame sur le fameux logiciel de modélisation dynamique. Nos amis de Stratec disent que ce logiciel n'existe pas et parlent d'un maillage HVDC. Le concept REVOLHT n'a jamais été un maillage au départ : on parle de point à point. Dans le dialogue constructif avec Elia, parce qu'il y avait des contraintes, pour que le TSO de l'Angleterre accepte le projet, il fallait absolument qu'il y ait un amerrissage

sur l'île Princesse Élisabeth avec une conversion en courant alternatif. C'est d'ailleurs les projets hybrides AC-DC. C'est une contrainte qui ne nous appartient pas. Que le Gouvernement anglais décide de ne pas faire le projet Nemo Link parce qu'en Belgique cela va aboutir directement sur le territoire belge et que cela ne passe pas par l'île Princesse Élisabeth, ce n'est pas notre problème. Je suis un peu surpris d'entendre que ce logiciel ne fonctionne pas.

M. Hannoir a parlé du projet Nemo Link. Il y a aussi le projet ALEGrO, entre l'Allemagne et la Belgique. On est sur une jonction courant continu/courant continu, avec d'un côté de l'HVAC et, de l'autre côté, de l'HVAC. On a une liaison *backbone* 380 000 volts courant alternatif en Belgique sur le *backbone* allemand, 400 000 volts en courant alternatif. Elia gère avec ce logiciel les flux entre les deux côtés. Donc, dire qu'Elia aujourd'hui est incapable de gérer ce genre de problématique est complètement faux.

Autre point : la standardisation européenne. En juin 2026 – d'accord, le RIE a été rendu en mai –, nous sommes en juin aujourd'hui et l'on remet, disons, les cartes en jeu. On a aujourd'hui cette possibilité de le faire. En juin 2026 est actée la standardisation du HVDC au niveau du futur maillage européen. Je vous le donne en mille : Elia en fait partie. Donc dire qu'aujourd'hui Elia n'est pas au fait de tout ce qui se fait en termes de maillage de multiterminal HVDC et que l'on ne va pas vers une standardisation ; tous les arguments que nous avons entendus lors des présentations d'Elia lors des CCATM il y a quelques années disant que ce n'était pas possible et que l'on ne peut pas faire deux lignes en parallèle parce que l'on va dépendre du même fournisseur, tout cela aujourd'hui est obsolète.

Les experts ; professeur Benato. Quels ont été les échanges entre Stratec et le professeur Benato ? Je vais reprendre l'e-mail pour ne pas vous dire de bêtises. Ce qui est assez étonnant, c'est que l'on parle, dans le RIE, du professeur Henneaux. On ne sait pas trop ce qu'il a fait. A priori, ce serait plutôt le professeur Benato. Ils auraient collaboré dès juillet 2023 avec l'équipe Stratec et son sous-traitant SGS dans l'élaboration du rapport. L'e-mail nous dit que les échanges ont été multiples : transferts de documents, et cetera. On en vient à un paragraphe qui, excusez-moi, m'a choqué. Sans être exhaustif, voici la liste des principaux documents qui ont été transmis au professeur Benato et à son équipe.

Premier point : lien vers les pages du site d'Elia, descriptif du projet – vous concluez ce que vous voulez, mais... bref – qui contient notamment le dossier de base, le dossier cartographique ainsi que les objectifs du projet. Ensuite : l'expertise Jin Dai ; la contre-expertise Bekolo ; l'expert opinion Dirk Westermann sur Ventilus ; la carte de réseau géré par Elia ; l'étude *adequacy* – on ne sait pas laquelle ; les données de l'IRM – cela m'a fait bien rire, cela aussi ; le rapport

final de l'intendant pour Ventilus ; le courrier du ministre concernant la demande de complément pour le rapport sur les incidences environnementales – sous-entendu, le courrier du ministre Desquesnes entre la V2 et la V3 ; le rapport du SPW au ministre à propos du dialogue constructif Elia-REVOLHT. Point. C'est tout.

Excusez-moi, mais comment peut-on faire confiance à un expert qui n'a reçu que ces éléments et dire que sa conclusion est une conclusion d'expert ? Je ne vois nullement des simulations. Je ne vois rien là-dedans. Il y a une question à se poser sur cette expertise indépendante exigée dans le cahier des charges Borsus. On parlait de transparence tout à l'heure. Merci beaucoup de l'avoir rappelé. Je pense qu'aujourd'hui il nous faut de la transparence et je pense que j'en ai terminé. Il y a peut-être encore des questions auxquelles on n'a pas répondu.

M. Raphaël Hannoir, Représentant habilité de l'ASBL REVOLHT. – Oui, il y avait deux, trois points. Il y avait la trajectoire de décarbonation. Vous vous doutez bien qu'en tant que citoyen, on n'a pas fait ce genre de calcul. De nouveau, ce qu'il serait intéressant de faire, c'est de demander aux personnes qui étaient en poste à l'époque et en poste aujourd'hui, en tant que ministre fédéral de l'Énergie, de faire ce petit calcul. On a été assez amusés à l'époque de voir ce *North Sea Summit* qui se tenait en mer du Nord à grand renfort de publicité, où Elia venait se pavaner pour expliquer tout ce qu'il était capable de faire dans le transport de l'électricité offshore – Chris Peeters était le CEO à l'époque. On a fait ces grandes annonces à grand renfort d'investissements, de pub, de marketing. Aujourd'hui, où sont ces projets ? Je dirais que c'est à eux de faire ces calculs de trajectoires de décarbonation. Donc, désolé, mais là-dessus, je n'aurai pas de réponse et je renverrai aux personnes chargées de le faire.

On a parlé des infos des experts, il y avait des questions sur les incidences du projet s'il a lieu. Elles sont multiples. J'en retiendrai trois :

- incidences sur la santé – on en a parlé ;
- incidences sur le paysage : s'il n'y avait que le paysage – ce qui est déjà malheureux –, passe encore ;
- incidences sur le patrimoine : vous devez être conscients qu'aujourd'hui, selon une étude de la Chambre des notaires de la province du Hainaut, certaines maisons ont déjà perdu jusqu'à 30 % de leur valeur. C'est de cela que l'on parle aujourd'hui, des personnes potentiellement impactées par la ligne, qui souhaiteraient vendre leur maison. Quand vous avez bossé toute votre vie pour votre maison, cela fait mal.

En effet, à ce stade, nous avons répondu quasiment à toutes les questions.

M. Frédéric Groulard, Représentant habilité de l'ASBL REVOLHT. – La phrase la plus importante à

retenir en termes de conclusion, de notre côté, c'est que, comme je le disais dans la présentation tout à l'heure, avant de demander aux citoyens et au Hainaut d'accepter cette ligne, il faut d'abord – et l'on a tous bien compris aujourd'hui que ces huit fichiers ne répondent pas au cahier des charges Borsus – localiser les pièces, puis les produire. Il faut des pièces, des simulations, des hypothèses mises à jour et une traçabilité.

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

M. Pierre-Yves Ancion, Directeur chez Stratec. – Parfois on a presque l'impression de complotisme, ici. « Localiser les pièces », je l'ai déjà dit, tout est dans le rapport. Donc il n'y a rien à localiser, il n'y a rien de caché. Quand on liste les documents qui ont effectivement été transmis, on dit que c'est une blague. Mais nous avons transmis les données de l'IRM parce qu'il y avait justement des questions par rapport au climat, parce que la température peut changer certaines conclusions des analyses. Les vents peuvent créer certains risques sur le fait d'enterrer ou de faire une ligne aérienne. Ces choses étaient importantes pour l'analyse du professeur Benato. C'est pour cela que nous les lui avons transmises et que nous les avons listés de manière transparente dans le rapport.

Par rapport au réseau 150 kilovolts qui est en amélioration, je vais aussi corriger : concernant le 150 kilovolts, comme on l'a dit, et la tension avec laquelle on achemine l'électricité auprès des industries, il est possible de faire certaines choses et de renforcer le réseau, ou d'augmenter certaines liaisons. Mais le problème du Hainaut, de manière générale – je ne parle pas de manière locale –, c'est l'acheminement sur de longues distances. Sauf doublement de certaines lignes, 150 kilovolts, c'est plus compliqué à faire et les lignes 380 qui acheminent notamment Horta vers Courcelles, sont également saturées pour certaines choses et nécessiteraient d'autres projets si l'on voulait résoudre le problème. Affirmer que les améliorations prévues sur les réseaux de 150 kilovolts sont en marche et vont résoudre complètement le problème de l'alimentation du Hainaut, c'est tout à fait erroné. Cela nécessitera également de compléter le réseau avec des lignes supplémentaires, ce qui n'est pas favorable.

Sur le fait qu'avec la Boucle du Hainaut, il sera nécessaire – et ce n'est pas dit, soi-disant – de tirer des lignes 150 kilovolts supplémentaires, c'est également erroné, vu que dans le dossier de base et dans la recherche d'alternatives, l'option de pouvoir se connecter à un poste 150 kilovolts, notamment au milieu du Hainaut a été recherchée. Que ce soit l'itinéraire du dossier de base ou les itinéraires que nous recommandons en alternative, tous permettent de se connecter au poste 150 kilovolts de Chièvres. Comme nous l'avons expliqué, c'est pour cela que le projet répond aux besoins d'alimentation du Hainaut parce qu'il permet une injection de courant neuf – de nouveau

courant – au sein du Hainaut, au poste de Chièvres, et donc de soulager les extrémités du réseau 150 kilovolts existant. Là, on a une vraie réponse à l'alimentation du Hainaut.

Dans notre analyse, ce n'est pas Elia qui dit qu'il n'y a pas de logiciel de gestion dynamique des éléments HVDC. C'est principalement le professeur Benato qui est très au fait de ces aspects-là. C'est confirmé par les experts de manière générale : il n'existe pas de logiciel de gestion dynamique des éléments du réseau. Ce n'est donc pas une gestion dynamique d'un réseau HVDC qui serait séparé, comme on a cru le comprendre, mais c'est un logiciel qui permettrait :

- d'analyser l'ensemble du réseau belge ;
- d'adapter les consignes des trois éléments qui sont proposés dans le concept de REVOLHT – trois liaisons HVDC – ;
- d'analyser instantanément les flux au sein du réseau belge ;
- d'adapter les consignes instantanément, de nouveau, au sein des liaisons HVDC pour permettre de répondre à un défaut sur le réseau.

Selon notre expertise, un tel logiciel n'existe actuellement pas. On ne dit pas qu'il n'existera pas à l'avenir. En effet, si vous lisez le rapport, il y a peut-être des possibilités que cela existe à l'avenir, mais, en tout cas, c'est une technologie qui n'existe pas à l'heure actuelle. On peut comprendre que l'on ne base pas un projet de cette envergure et que l'on ne fasse pas des investissements aussi colossaux sur base d'une technologie qui n'existe pas au moment où l'on commence le projet. J'ai répondu plus ou moins aux propos qui ont été tenus.

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. – J'essaierai d'être bref. Je voudrais d'abord remercier les parlementaires d'avoir provoqué cet échange. C'est important que l'on puisse partager publiquement une série d'éléments. Chacune et chacun doit pouvoir se faire une opinion sur ce dossier. C'est un dossier dont on sait qu'il est extrêmement complexe et qu'il nécessite d'en maîtriser l'ensemble des enjeux.

Je ne vous ferai pas l'injure, Mesdames et Messieurs les Députés, représentants de Stratec et de REVOLHT, celles et ceux qui sont dans le public pour dire que nous vivons dans un État de droit et que dans un État de droit, il y a des règles et des autorisations pour développer un projet. En l'occurrence, il y a eu une demande d'Elia. Certes, elle émane d'une entreprise qui a un statut public et est contrôlée par la CREG, mais le rôle de la Région n'est pas de se contenter de prendre acte du fait que c'est un acteur qui a un statut public pour dire que tout ce qu'il amène est d'office bon. C'est la raison pour laquelle il y a une procédure qui encadre. Cette

procédure, c'est le rapport sur les incidences environnementales, qui doit aider l'autorité publique régionale à prendre une décision, en l'occurrence, le Gouvernement. Comme ministre du Territoire, je suis membre de ce Gouvernement, donc je m'astreins, depuis que je suis ministre, à un devoir de réserve dans ce dossier, dans la mesure où mes collègues et moi-même serons amenés à prendre des décisions dans un sens ou dans un autre.

Le stade aujourd'hui où l'on en est, c'est le rapport sur les incidences environnementales. C'est un rapport qui pose trois questions. Le besoin existe-t-il et est-il bien calibré ? Quel est le choix technologique ? Une fois que l'on a répondu aux choix technologiques, quels peuvent être les tracés possibles ?

Sur le besoin, vous avez été très nombreux et très réguliers à m'interroger sur le sujet au sein de cette assemblée. Je n'ai jamais eu un parlementaire qui m'a questionné en me disant qu'il ne fallait pas faire cette liaison. Tout le monde m'a dit « Quand la faites-vous ? », « Quand l'autorisez-vous ? », « Avec quelle technologie ? », et cetera. J'ai eu ces questions et, sur le besoin, aucun parlementaire de cette assemblée ne m'a dit : « Il ne faut pas le faire ». Pourtant, j'en ai eu des questions sur le sujet depuis le début de la législature.

Le Gouvernement a reçu, d'initiative, à deux reprises, des avis du Conseil économique, social et environnemental de Wallonie : des syndicats, des patrons, des associations environnementales. Tous les trois ont dit la même chose que ce que vous en avez dit au Parlement.

Des choix en matière d'approvisionnement différents ont été faits par le nouveau Gouvernement fédéral ; qui a la responsabilité en la matière. J'ai écrit à la CREG pour demander si le changement d'orientation politique d'approvisionnement énergétique fédéral changeait la donne par rapport au projet « Boucle du Hainaut ». La réponse de la CREG – tout le monde conviendra de dire que c'est l'autorité la plus indépendante en matière d'énergie dans notre pays, qui est d'ailleurs le régulateur d'Elia – a été de confirmer que les changements, les choix d'orientation nouveaux du Gouvernement fédéral – nucléaire, et cetera – ne remettaient pas en cause la nécessité et le besoin.

Après ce premier élément du besoin vient un deuxième : le choix technologique. L'essentiel du débat d'aujourd'hui permet d'avoir des éléments de réponse – certes divergents et non convergents – qui doivent permettre de comprendre l'enjeu. Viendra, plus tard, le choix du tracé, même s'il est déjà dans le rapport sur les incidences environnementales. Comme je l'ai dit tout à l'heure, ce n'est pas parce qu'un demandeur a la qualité d'autorité publique que la Région doit d'office estimer que le projet est bon. Pour preuve, la première version du rapport d'incidences environnementales a été refusée

par la Région parce qu'il n'y avait que la demande d'Elia dans le dossier analysé.

En effet, mon prédécesseur avait souhaité que l'on puisse comparer les scénarios. C'est ce qui a amené à la deuxième version du RIE, qui mettait en comparaison une série d'itinéraires, mais n'intégrait pas l'*upgrading* possible de ligne 250 kilovolts en 380 kilovolts. J'ai demandé que l'on complète le rapport sur les incidences environnementales sur ce sujet. C'est donc la troisième version déposée par le bureau Stratec, laquelle doit être maintenant appréciée sur sa qualité. C'est le rôle des instances d'avis. C'est la loi qui le dit, à tout le moins les pôles du CESE, le Conseil économique, social et environnemental de Wallonie, le pôle Ruralité et le pôle Énergie, pour les aspects relevant du territoire, de la nature, de la ruralité d'une part et pour les aspects relevant des choix énergétiques, d'autre part. Ils ne sont pas les seuls. Comme mon prédécesseur, j'ai souhaité qu'une cinquantaine d'avis soient sollicités : une série d'administrations wallonne, le Conseil supérieur de la santé ; la Commission royale des monuments, sites et fouilles de la Région wallonne ; l'Institut scientifique de service public ; le CWASS – le Conseil wallon de l'action sociale et de la santé – c'est un enjeu important – ; de nouveau, la CREG ; les syndicats agricoles ; Canopea, la fédération des associations environnementales ; l'UPSI pour l'impact immobilier ; les différentes fédérations d'agriculteurs ; sans oublier l'ensemble des intercommunales et les conférences de bourgmestres.

Ces avis devaient être rentrés au plus tard le 27 juin. Actuellement, le travail est dans les mains de l'administration qui doit compiler ces avis qui sont un regard critique sur le travail version 3 du rapport d'incidences environnementales. C'est un travail conséquent. Ces avis et ces instances sont suffisamment variés et composés de gens et de regards différents pour permettre à l'administration wallonne d'abord, ensuite au Gouvernement, d'apprécier la qualité du travail réalisé par le bureau Stratec dans le cadre de l'établissement du rapport d'incidences environnementales, qui est le socle d'objectivation sur la base duquel le Gouvernement devra prendre attitude par rapport à la demande initiale d'Elia : celle d'une zone de réservation au plan de secteur. Voilà où nous en sommes. Il est important de donner le cadre, les différentes considérations.

Je rajouterai, mais je pense que les intervenants l'ont expliqué, notamment REVOLHT, le débat, le dialogue entre Elia et REVOLHT, un dialogue direct qui n'avait jamais eu lieu et que la Déclaration de politique régionale avait prévu. Cela faisait suite aux demandes formulées par REVOLHT avant les élections, dans le « cahier des charges » qu'ils avaient adressé à l'ensemble des formations politiques. Cela a été repris par la Déclaration de politique régionale et a été réalisé. On a entendu les commentaires de REVOLHT à ce propos ; certes, ce dialogue n'a pas pu aboutir, mais il a

permis au moins un échange direct sur le sujet et il s'est intercalé entre les versions 1 et 2 du rapport d'incidences environnementales. Comme je l'ai indiqué, moi-même et mes collègues du Gouvernement serons amenés à prendre une décision sur base d'une demande, d'un rapport d'incidences environnementales, de consultations, d'avis des autorités locales, d'avis des instances. Il faut éviter de prendre une attitude tant que l'entière du dossier n'est pas dans les mains du Gouvernement. C'est ce qu'attendent nos concitoyens dans un dossier : qu'il soit traité avec sérieux, avec la plus grande objectivité, de façon à assurer non pas l'intérêt particulier, fût-il d'Elia, mais bien l'intérêt général de la Wallonie.

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

M. Germain Mugemangango (PTB). – D'abord, je m'excuse, puisque, comme je l'avais d'ailleurs signalé aux personnes qui étaient aujourd'hui amenées à s'exprimer ici, j'étais – comme d'autres – appelé dans une autre commission. Je ne serai pas très long et tout ce que je dirai ou poserai comme question pourra être renvoyé à la lecture du rapport. Ce que je ferai avec attention. C'est le premier élément.

Second élément, je voudrais vous féliciter, vous et l'ensemble des citoyens qui se mobilisent, parce qu'il n'est pas évident de se mobiliser contre un géant comme Elia. Comme vous l'avez dit, vous n'êtes pas les pouvoirs publics et vous n'avez pas non plus leurs moyens. Vous et toutes les personnes qui vous entourent, c'est quand même assez exemplaire, depuis des années, que vous puissiez vous mobiliser, quoi que l'on pense de la cause que vous défendez. En tout cas, c'est une mobilisation qui est assez impressionnante.

Trois éléments m'ont frappé dans ce que j'ai entendu. Je ne vais pas les poser sous forme de questions, mais plutôt vous inviter à alimenter les parlementaires sur ces éléments, dans la perspective des débats que le ministre a évoqués.

Le premier élément, c'est que vous évoquez une forme de retard scientifique par rapport à ce qui nous est présenté et ce qui existe maintenant. C'est assez important comme élément. De ce point de vue, c'est intéressant pour l'ensemble des parlementaires d'être plus au courant de ces éléments techniques.

Le deuxième élément, c'est que M. Ancion a utilisé le mot « complotisme » ; vous utilisez « manque de transparence ». Il y a manifestement un problème, quelque chose de malaisant, comme le dirait ma fille de 20 ans. S'il y a des questions qui n'ont pas trouvé une réponse ou des coins qui n'ont pas été illuminés, c'est important d'alimenter les parlementaires.

Le troisième élément, c'est qu'il est vrai que, quand on parle du coût – cela ne m'était pas apparu de manière aussi évidente –, on parle rarement du coût patrimonial

pour les personnes qui vont perdre une partie de la valeur de leur maison ou de leur patrimoine, et de tout ce qui va se passer en termes d'expropriation. Si l'on veut avoir un regard global sur les coûts dont on parle, il faut vraiment alimenter les uns et les autres par rapport à ces éléments.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, et pas pour avoir répondu à toutes les questions que l'on vous a posées, mais plutôt de nous avoir donné quelques éléments. J'entends que vous vous félicitez du travail réalisé et que vous voulez évacuer les questions de besoins et de technologie, mais il y a encore un certain nombre de questions auxquelles on doit pouvoir répondre. J'ai le sentiment que l'on a un certain nombre d'éléments pas clairs du tout.

Pour commencer avec Stratec, quand REVOLHT parle de matrice, vous parlez d'analyse multicritère, mais je ne pense pas que vous parliez de la même chose. La demande de REVOLHT est d'avoir une série d'éléments qui permettent d'objectiver chacune des réponses à chaque moment du temps où elles arrivent. C'est cela qui est important pour bien comprendre et pour revenir à la transparence que nous avions évoquée tout à l'heure.

Concernant les CCATM et le fait que l'on intègre leur avis, vous dites en avoir tenu compte, mais de quelle manière ? Vous dites, dans la même réponse, que vous en avez tenu compte, mais que vous ne pouvez pas toutes les intégrer dans vos réponses. J'aimerais aussi comprendre, puisque les CCATM ont toutes plus ou moins un avis similaire : elles sont d'accord de reconnaître l'intérêt du besoin, que ce projet doit se faire, mais relèvent un certain nombre d'éléments sanitaires et environnementaux. La plupart des CCATM prônent l'enfouissement en courant continu. Globalement, les CCATM sont toutes sur la même longueur d'onde, je ne comprends donc pas ce que vous avez intégré dans votre rapport.

Vous avez plus ou moins évoqué que l'on ne pouvait pas faire deux réseaux, puis vous nous dites qu'il faut profiter de l'opportunité de n'en faire qu'un. L'opportunité est sympathique, mais si l'on peut en faire deux et trouver des solutions alternatives, cela peut être intéressant aussi.

Sur la question de l'impact sanitaire, j'avoue que vous m'avez perdu. REVOLHT évoque, dans l'étude sur les risques de leucémie infantile, le fait que si vous êtes mis à moins de 100 mètres d'une ligne, il y a un vrai risque de leucémie infantile multiplié par deux. Vous répondez que vous avez tenu compte de cet élément et qu'il n'y a aucune maison à moins de 61 mètres. C'est ce que j'ai entendu, mais j'ai peut-être mal compris, on pourra revoir le PV tout à l'heure. Si l'on est à 61 mètres, on est à moins de 100 mètres. Il y a

un souci sanitaire important. Cela vaut le coup d'y revenir.

Sur la question du maillage, peut-on faire un lien entre le courant continu et le courant alternatif ? Ce n'est pas très clair et je pense que c'est possible, mais je voudrais vous entendre sur ce point. Je voudrais aussi que vous me disiez si, en effet, vous n'avez pas tenu compte de l'arrêté ministériel Borsus 2023 et du plan stratégique d'Elia dans le cadre du RIE 3, puisque j'ai cru comprendre que M. le Ministre disait que cela avait été intégré dans la version 3, mais que REVOLHT disait la même chose une demi-heure avant. Je voudrais comprendre. Cela a-t-il été fait ?

Je voudrais que vous m'assuriez aussi qu'il n'y aurait pas de toile d'araignée à partir de la 380 ; si l'on imagine qu'elle se fait demain, puisque vous avez dit qu'il n'y en aurait pas. A priori, si on la fait, c'est qu'il y a des besoins ailleurs qu'uniquement au poste de Chièvres et à l'un ou l'autre poste. J'imagine que de la 380, on va quand même devoir passer, à d'autres moments, sur la 180 ou la 150 ; et de la 150, aller sur une ligne plus petite pour aller dans les maisons ou sur les zonings industriels. J'ai tout de même le sentiment que, derrière la 380, se cache une nouvelle toile d'araignée qui sera en round 2, 3 ou 4 – je ne sais pas très bien où l'on en sera à ce moment-là. Néanmoins, je crains qu'il y ait autre chose qui arrive.

La question portant sur le RIE 3 et sur le fait que l'on intègre l'arrêté ministériel Borsus et le plan stratégique d'Elia est importante. On nous dit que le besoin hennuyer sera rencontré très rapidement, notamment avec le renforcement des lignes 150. Si c'est le cas, la Boucle du Hainaut, comme l'ont suggéré nos amis tout à l'heure, perd un peu sa raison de vivre, en tout cas sur le Hainaut. C'est vraiment un élément sur lequel je voudrais que nous ayons des réponses intéressantes.

Je ne vais pas m'attarder longtemps sur le patrimoine immobilier, mais j'avais cru comprendre que M. le Ministre avait préparé un texte pour dédommager les personnes qui seraient concernées par les moins-values. Si ce n'est pas le cas, il faudra que l'on y revienne aussi, parce que c'est un élément extrêmement important pour les personnes concernées. C'est déjà le cas aujourd'hui, d'ailleurs : depuis que l'on parle de la Boucle du Hainaut, il y a un tas de maisons qui n'ont plus aucune valeur. Cela va seulement se profiler dans la suite, quand vous aurez décidé du tracé exact.

En conclusion, tout cela ne me rassure pas. Je trouve qu'il y a encore en ce moment des déclarations fort préoccupantes, et les points de vue ne me semblent pas se rencontrer. On doit encore avoir quelques éclaircissements sur le sujet. Comme vous le dites, il y a sans doute un besoin. Sera-t-il rencontré avec la 150 ? On ne le sait pas encore, mais on va peut-être le savoir tout à l'heure. Dans tous les cas, la santé publique est

extrêmement importante. La santé de nos enfants l'est tout autant, si ce n'est plus importante encore, tout comme l'environnement. On doit donc, aujourd'hui, répondre à toutes ces dernières questions qui me semblent essentielles.

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

M. Laurent Devin (PS). – Monsieur Ancion, comme dit ici par quelques-uns, les débats en commission sont suivis sur internet. Je peux vous affirmer des retours de Mme la Bourgmestre de Soignies, Fabienne Winckel, et de M. le Bourgmestre de Manage, Bruno Pozzoni, qu'ils ne se sentent pas entendus. Je vous le dis et je vous le redis. On peut ne pas être d'accord là-dessus. C'est votre sentiment, mais je vous donne le leur également.

Il y a la ligne du temps. Monsieur le Ministre, je vous ai posé des questions, et vous n'y répondez pas, aujourd'hui – je le constate. Sur la ligne du temps, on reprend vos publications et votre débat à l'émission d'Antenne Centre Télévision – cette télévision que l'on doit vraiment défendre, parce qu'elle a la mémoire d'un territoire et l'expression de ses plus grands défenseurs. Vous êtes face à Willy Borsus, du MR. Poing levé, Monsieur le Ministre – c'est votre publication –, comme le plus grand militant de gauche au 1^{er} mai : « Le Gouvernement wallon doit prendre ses responsabilités et défendre le point de vue des citoyens face à Elia ! Une lumière. Il doit obliger Elia à présenter la solution en courant continu défendue par REVOLHT. Trois avantages : ligne 100 % enterrée ; zéro Impact sur la santé des animaux ; facile et rapide à placer le long des routes et des chemins de fer ». Poing levé, camarade. Aujourd'hui il me reste une question, Monsieur le Ministre : à quand votre décision ? Le temps passe. À quand votre décision, Monsieur le Ministre ?

M. le Président. – Merci pour cette réplique constructive.

M. Laurent Devin (PS). – On peut ne pas partager le même point de vue.

M. le Président. – Oui, oui. Vous n'avez plus la parole, Monsieur Devin.

La parole est à M. Chintinne.

M. Grégory Chintinne (MR). – Merci aux différents orateurs, aussi bien Stratec que REVOLHT ; cela nous a permis d'avoir un bon focus sur l'ensemble du dossier. C'est sûr qu'il y a des avis divergents, mais on n'en doutait pas. Je tiens aussi à remercier le ministre d'avoir rappelé la procédure et les différents avis qui sont sollicités.

J'ai deux réflexions. On parlait de transparence et du fait qu'il n'y avait pas eu de contact. C'est sûr qu'il faudra, à un moment donné, faire la lumière sur ce point, mais j'ai tout de même entendu que les CCATM

avaient été rencontrées, que le bureau avait échangé, discuté et qu'il y avait eu des retours au niveau des CCATM permettant de dire pourquoi l'on a ou pas utilisé certains moyens. J'ai eu l'impression, au début du débat, que l'on était plutôt dans un débat avec des arguments surtout liés à un recours éventuel au niveau du Conseil d'État.

Ce que l'on a entendu aujourd'hui du bureau Stratec est très clair. C'est un bureau indépendant ; c'est important de le rappeler. Il nous dit que la Boucle du Hainaut n'est pas seulement un projet de transit national, mais aussi un outil indispensable pour soulager un réseau hennuyer déjà saturé. Autrement dit – il faut être un peu pragmatique –, sans cette infrastructure, c'est l'avenir industriel du Hainaut qui se voit plafonné.

Ce que j'ai entendu aussi, c'est la confirmation que la technologie défendue par Elia n'est pas un choix par défaut, mais le résultat d'une comparaison structurée des options : robustesse du réseau, coût, délais, impact. Cela donne du poids à l'idée que l'on ne peut pas, à ce stade, repartir d'une feuille blanche. Notre responsabilité n'est désormais plus de refaire le procès de l'opportunité du projet, mais de vérifier que le choix technologique tient la route. C'est bien cela le principal : sécurité du système, coût pour les ménages, délais réalistes. Sur ces trois critères, je pense que l'avis que j'ai entendu tout à l'heure va dans le même sens que ce qu'Elia nous disait.

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

Mme Bénédicte Linard (Ecolo). – Merci à M. le Ministre d'avoir pris la peine d'amener quelques éléments aujourd'hui. Merci évidemment aux quatre intervenants de nous avoir apporté quelques éléments. Je ne vais pas revenir sur tout ; il y a des questions qui reviendront vers le ministre en temps voulu. Il y a quand même quelques éléments d'éclaircissement dont j'aurais besoin.

Personne ne conteste le fait que nous avons besoin d'un projet qui amène la production d'électricité offshore vers la Wallonie. La question n'est plus du tout là. En matière de coûts, il y a encore des zones d'ombre au regard des différentes prises de parole. Madame Goetghebuer, je vous remercie de nous avoir donné des éléments chiffrés. Je retiens qu'entre l'option retenue à 548 millions d'euros et l'option avec les huit kilomètres enfouis, il n'y a finalement que « quelques millions ». Ce n'est pas là que le gap le plus important se trouve.

J'ai quand même des questions. Vous aviez évalué le coût du souterrain continu à 5 milliards d'euros ; il a été réévalué par Elia à 6,5 milliards d'euros. Du côté de REVOLHT, vous avez retenu les 6,5 milliards d'euros. Je vais partir sur cette base. Vous disiez que ce qui coûte le plus cher, c'est la question de la maintenance. Ai-je bien compris ? Dans l'autre option, la maintenance est-elle intégrée dans les coûts ?

Par ailleurs, dans le projet à 548 millions d'euros, qu'est-ce qui n'est pas intégré dans les coûts ? Des compensations ont été évoquées au niveau patrimonial. Il y a des compensations au niveau des communes. Tout ceci est-il déjà intégré dans les coûts ? J'ai entendu REVOLHT qui évoquait non pas les 548 millions d'euros, mais 1,5 milliard d'euros qui serait le coût réel. Peut-on essayer d'y voir plus clair ? Si vous me dites que vous n'avez pas les éléments, je reviendrai vers le ministre. Je trouve qu'il y a encore du flou aujourd'hui sur les montants. Étant donné qu'il s'agit d'un des freins, je trouve que c'est intéressant d'avoir la vision la plus précise possible du coût en la matière pour moi qui ne suis pas du tout technicienne de la question.

Ensuite, Monsieur Ancion, vous avez confirmé qu'il existe du souterrain continu, même en Belgique, sauf erreur de ma part. Excusez mon côté novice, mais je ne comprends pas, outre le coût de ce fameux logiciel, pourquoi on n'essaie pas quand même d'implémenter cette piste chez nous ? Quelque chose m'échappe : si cette configuration fonctionne ailleurs où ils ont aussi dû, s'il n'y en avait pas, créer un logiciel à un moment donné, pourquoi cela n'est pas envisageable chez nous ? Il n'y a pas d'entourloupe dans ma question, j'essaie de comprendre. J'ai bien entendu que ce fameux logiciel n'existait pas en Belgique. Que faut-il pour qu'il existe dès lors ? Selon le calendrier détaillé par Mme Goetghebuer, on sait que le projet va prendre encore quelques années vu les différentes étapes, ne peut-on pas avancer en parallèle sur ce logiciel ?

Merci d'excuser mon côté très débutant sur les questions techniques en matière de logiciels, mais pour le-tout-venant, il est compliqué de ne pas avoir les éléments pour bien comprendre pourquoi cela marche ailleurs et pas chez nous. Démentez-moi si je me trompe, mais n'est-ce pas d'autres paramètres qui freinent potentiellement le choix à opérer ? Par exemple, le fait que dans la version souterraine continue, on ne puisse pas avoir cette robustesse suffisante qui serait un des freins ? Et que ces freins ne se limitent pas à cette histoire de logiciel ou de coût ?

Je reviens aussi sur la question du principe de précaution qui était un élément central de mon intervention. Dans vos propos, Monsieur Ancion, j'ai compris que, dans l'étude qui parlait de l'incidence à 100 mètres, vous avez constaté que le niveau suffisant pour ne pas atteindre les maladies infantiles était à 61 mètres. À ce sujet, vous avez parlé de 0,4 microtesla. Selon vous, 61 mètres étaient suffisants et l'on n'avait pas besoin des 100 mètres. Cette mesure est-elle exacte ? À propos de cette distance, vous avez affirmé que « nous avons essayé au maximum de respecter cette distance ». Selon moi, cela veut dire que ce n'est pas le cas partout. Pouvez-vous confirmer cela ?

Vous avez aussi dit que vous avez réduit de manière significative le nombre d'habitations qui étaient impactées par le projet de manière à réduire cela par

deux. Cela veut dire qu'il y a quand même encore des habitations qui sont impactées. Pouvez-vous préciser à quelle distance ? L'étude s'est-elle assurée qu'il n'y a pas de crèche ou d'écoles qui sont dans un périmètre qui ne permettraient pas de respecter le principe de précaution ? Si je suis peu dans cette Commission, c'est aussi parce que je travaille beaucoup sur les questions d'écoles en Fédération Wallonie-Bruxelles et sur les questions liées aux enfants. Cette question me tient dès lors à cœur et cela m'intéresse d'avoir une réponse à ce sujet, puisque vous avez évoqué que vous aviez essayé au maximum, c'est-à-dire pas de manière absolue.

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

M. Loris Resinelli (Les Engagés). – Je voulais remercier les quatre intervenants ainsi que le ministre pour les différents éléments apportés. De nouveau, j'entends qu'il y a des divergences assez marquées sur les choix technologiques qui devront être posés. J'entends que REVOLHT a un avis assez tranché quant au RIE et à des éléments qui permettraient de l'objectiver. J'entends que Stratec dit avoir fait un travail rigoureux.

La phase dans laquelle nous sommes, cette consultation très large de plus de 50 acteurs que le ministre a cités, est une phase qui n'est accessoire dans cette procédure, mais une phase importante qui permettra, en fonction de l'ensemble des avis reçus à l'administration, d'analyser ce RIE au regard de l'ensemble des avis reçus.

Dans un dossier sensible, important, on est réellement dans une volonté du ministre et du Gouvernement d'avoir un maximum d'avis, de participation citoyenne autour de cette question importante pour – je l'espère réellement – arriver à une décision qui emportera l'adhésion citoyenne maximale. Ce n'est pas forcément gagné, mais tous les mécanismes qui feront en sorte que cette adhésion citoyenne puisse arriver ont été mis en place par le ministre. Pour cela, je l'en remercie.

Nous continuerons, dans ce Parlement, à jouer notre rôle, à questionner sur les avancées, les différents avis émis et la lecture du RIE à la lumière de ceux-ci. Le travail parlementaire va continuer parallèlement au travail de l'administration et du Gouvernement, soyez-en assurés.

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Je voudrais d'abord saluer et souligner que cette Commission et ces auditions aient eu lieu était une volonté partagée de la majorité et de la minorité, du ministre. C'est un passage obligé, dans le sens positif, par rapport à un dossier ô combien important.

Je voudrais vous dire que les différents intervenants ont raisonné en moi. Je ne suis pas du Hainaut, mais je

viens de l'est de la Belgique et, chez nous, nous avons eu, il y a une dizaine d'années, le dossier « Boucle de l'Est » et nombre de questions soulevées étaient posées entre 2012 et 2015. Je peux comprendre parfaitement les différentes interventions qui sont les vôtres par rapport à un besoin exprimé et présent, et comment le traduire concrètement sur le terrain où l'on peut comprendre que, dans l'absolu, il y a des besoins, puis avoir les réponses concrètes et les questions qui peuvent être soulevées.

Je tiens à souligner le besoin et l'importance qu'il doit y avoir, dans ces dossiers, de la pédagogie pour exprimer la nécessité du besoin – vous l'avez rappelé dans votre intervention –, de la transparence de la part d'Elia, de Stratec et par rapport à l'ensemble des questions, parce que les citoyens, sur le terrain, vont avoir des questionnements. Vous l'avez très bien expliqué, Monsieur Hannoir, avec ces technologies, il reste toujours un questionnement sur la santé où il n'y a pas une sécurité absolue, notamment on parle de leucémie infantile. Ce ne sont pas des mots anodins. Par rapport à un impact paysager, également le paysage appartient à tout le monde. Quand on veut construire, on a des impositions par rapport à la couleur de sa brique, on peut nous imposer que ce soit l'une ou l'autre, ou nous exclure, puis on a quelque chose qui a un impact paysager majeur. Par rapport à l'impact patrimonial personnel, rembourser sa maison ou son bien, c'est quelque chose qui n'est pas anodin dans le budget d'un ménage, et de voir que, du jour au lendemain, une décision administrative ou technologique peut avoir une incidence non négligeable. Dans toute la trajectoire de cette décision, il faut une empathie maximale par rapport aux citoyens qui sont concernés. Oui, c'est chronophage. Oui, cela prend du temps au niveau des différentes instances, qu'il s'agisse des CCATM dans les différentes communes, des différents collèges communaux, de nos commissions, des associations telles que REVOLHT.

Il faut que l'on puisse disposer, dans tous les débats menés, de cette pédagogie, cette transparence, cette empathie pour être au maximum dans l'adhésion. Quand je dis « au maximum », cela ne veut pas dire que tout le monde sera d'accord ; mais qu'au moins une grande partie des Hennuyers qui seront concernés puissent se dire qu'ils ont été entendus, écoutés et que l'on a répondu à leurs questions. Ils pourront dire qu'ils sont d'accord avec toute une série de choses même si, pour certains, ils admettront ne pas être d'accord sur tout, parce que c'est très technique ou parce qu'il y a des points de vue, chez Elia ou chez d'autres, qu'ils ne pourront pas rejoindre. Au moins, ils n'auront pas l'impression d'avoir été le pot de terre contre le pot de fer et d'avoir été balayés d'un revers de la main. On ne leur a pas dit : « c'est comme cela ; circulez, il n'y a rien à voir », en répondant uniquement d'un point de vue administratif. Le ministre, de par son origine géographique, de par le fait qu'il a été dans la minorité lors de la mandature précédente, de par les

responsabilités qui sont les siennes aujourd'hui et de par ce qui est prévu dans la DPR, peut avoir cette sensibilité-là et cette synthèse-là ; même si, à un moment donné, une décision devra être prise. L'ensemble des groupes le signale aussi : il doit y avoir cette modernisation de réseau, mais elle doit se faire dans le respect de chacune et de chacun.

M. le Président. – Peut-on considérer que l'on a fait le tour ?

(Réaction d'un intervenant)

Allez, donc. À qui étaient-elles adressées ? Excusez-moi, je n'ai pas noté, Monsieur Lefèbvre. À Stratec, notamment.

(Réaction d'un intervenant)

Je vous en prie. Oui, juste parce que j'avais vu que REVOLHT envisageait de rentrer à 17 heures, mais il est 17 heures.

La parole est à M. Ancion.

M. Pierre-Yves Ancion, Directeur chez Stratec. – Je vais essayer de répondre à quelques questions. D'abord, il y avait une question sur la possibilité de faire deux réseaux. Existe-t-il des liens entre les deux réseaux ? Clairement, tout ce qui est envisagé ici, c'est un seul réseau. Les postes de conversion dont on parle, c'est pour transformer le courant alternatif en courant continu, ou l'inverse. Il s'agit des liens entre des éléments du réseau où il y a du courant alternatif qui circule ; et les éléments du réseau où il y a du courant continu qui circule. Comme on l'a dit, des infrastructures sont en place avec un lien. On a parlé d'ALEGrO, notamment.

Je laisserai ma collègue développer sur le logiciel, son importance et ce que l'on sait faire avec le courant...

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Si vous permettez, je voudrais revenir sur les réseaux, parce que je n'ai pas été tout à fait inattentif à ce que vous aviez dit tout à l'heure. J'ai bien compris que vous ne vouliez qu'un seul réseau. Ma question est de savoir si, d'abord, on peut connecter du courant continu à du courant alternatif. Par exemple, en Hainaut, si l'on considère ne mettre que de l'enfouissement continu, peut-on tout de même connecter les autres réseaux, dont le réseau européen, avec cet enfouissement en continu ? L'autre question, c'est de savoir si l'on ne pourrait pas simplement faire du continu pour le réseau hennuyer, et de l'alternatif un peu plus loin pour, éventuellement, le réseau européen.

M. Pierre-Yves Ancion, Directeur chez Stratec. – Je pense que j'avais bien compris. Disons que l'on ne sait pas faire un réseau hennuyer basé sur le courant continu uniquement. Tous les systèmes sont basés sur du courant

alternatif. Toute l'alimentation des foyers et des entreprises est en courant alternatif – la plupart. Il y a les batteries et ce qui sort de votre panneau photovoltaïque qui est en courant continu et qui doit être transformé via un onduleur pour le remettre sur le réseau en courant alternatif. Hormis le fait de changer tous les équipements et...

(Réaction d'un intervenant)

Je ne dis pas que... C'est quelque chose de complètement différent. Vous parlez de transformer une région et de changer complètement le système. En Europe, de manière générale, le système est basé sur le courant alternatif.

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Excusez-moi, Monsieur le Président, je pense que M. Ancion n'a pas compris ma question.

Vous partez en alternative du offshore – on est d'accord, vous arrivez quelque part –, vous descendez en continu en Hainaut, juste pour les 380 000 volts. Là, quand vous en avez besoin, vous savez le ressortir et le transformer en alternatif. Il n'y a pas de problématique à cela ?

M. Pierre-Yves Ancion, Directeur chez Stratec. – Non, on sait le faire. C'est le courant continu point à point. C'est quelque chose qui existe, comme le lien ALEGrO, avec un poste de conversion de part et d'autre. Ce que l'on a essayé, ces éléments sont dans un réseau majoritairement en courant alternatif. Il existe déjà des liens dans le réseau belge, ailleurs en Europe et dans le monde, des éléments du réseau en courant continu. De part et d'autre, vous avez un poste de conversion. C'est possible, cela existe.

C'est utilisé principalement quand on doit contrôler et quand on doit amener une quantité d'énergie d'un point à un autre. C'est très pratique si vous êtes un pays, que vous voulez exporter, par exemple de l'énergie, et que vous voulez pouvoir contrôler combien vous exportez, ou si vous voulez contrôler les imports-exports.

Comme on a essayé de l'expliquer, vous devez, pour faire circuler l'électricité sur les postes de conversion de part et d'autre, établir des consignes pour définir dans quel sens le courant va circuler et en quelle quantité. C'est ce que l'on a expliqué, un contrôle actif doit être fait. Des consignes sont données aux postes de conversion pour savoir dans quel sens cela va.

C'est problématique, parce qu'il n'existe pas de système de réponse instantanée à un événement. La consigne est définie et le courant circule dans un sens de manière spécifique. On peut changer la consigne, mais ce n'est pas instantané. On ne sait pas utiliser ces systèmes pour réagir à une défaillance, par exemple, d'un maillon du réseau. Ce sont des solutions qui peuvent servir. Par exemple, vous avez un courant

offshore qui doit être amené – les éoliennes offshore –, vous pouvez transformer l'électricité en courant alternatif en courant continu et vous ramener l'électricité. Vous n'allez jamais devoir, à un moment donné, changer la consigne et dire « ah non, je vais envoyer de l'électricité à mes éoliennes ». C'est toujours dans un sens.

Cela a du sens de faire du continu quand vous savez définir une consigne et dire « je dois ramener ma quantité d'énergie depuis l'offshore et je la ramène sur des longues distances. » Sur la côte, par exemple, c'est très utile. Le courant continu a son utilité. Il peut être utilisé dans plein de systèmes de manière efficace, mais il ne permet pas de répondre de manière instantanée à une défaillance sur le réseau. Il ne complète pas les mailles du réseau pour des événements soudains. C'est ce que l'on a essayé d'expliquer.

Le logiciel de gestion dynamique – c'est ce qui est évoqué – serait un logiciel permettant d'adapter la consigne de manière quasiment instantanée sur base de l'analyse du réseau. S'il y a une défaillance sur le réseau, que ce soit en courant alternatif ou courant continu, « il y a un problème à un endroit, il faut que j'adapte ma consigne de manière instantanée ». Ce logiciel n'existe nulle part au monde. Ce n'est pas un problème de logiciel qui n'existe pas en Belgique. Si l'on savait mettre en place des systèmes comme celui-ci, il serait commercialement probablement très intéressant. Il y a plein de centres de recherche qui travaillent dessus.

Dans le cas de la Boucle du Hainaut, pour des capacités aussi grandes, avec des éléments aussi compliqués que des postes de conversion comme il faudrait, c'est un système qui n'existe pas et il n'y a aucune solution actuellement qui permet de le faire. Ce n'est pas nous qui le disons, c'est le professeur Benaiteau, qui est spécialisé là-dedans, et ce sont tous les experts. Il y a plein de recherches pour essayer de développer cela.

Les avis divergent sur le fait qu'en 2050, cela existera peut-être, mais on n'a aucune garantie. Cela dépend un petit peu de la confiance que l'on a sur ce développement.

Mme Bénédicte Linard (Ecolo). – Cela n'existe pas dans les autres pays ?

M. Pierre-Yves Ancion, Directeur chez Stratec. – Cela n'existe pas.

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

Mme Bénédicte Linard (Ecolo). – Merci pour les précisions, c'est vraiment intéressant. Cependant, puisque cela existe ailleurs, cela veut-il dire que ce n'est pas la même forme, que c'est moins gros ? Pourquoi, eux, n'ont-ils pas besoin de ce logiciel qui n'existe nulle part ?

Mme Lise Goetghebuer, Directrice chez Stratec. – C'est une technologie qui existe ailleurs. Les liaisons continues existent ; on les voit particulièrement dans les projets d'interconnexion entre pays. Ce sont par contre, généralement, des capacités qui sont moindres et qui ne répondent pas à l'objectif de mailler un réseau en courant alternatif. Donc, cela existe et permet de déplacer de l'énergie d'un point A à un point B, mais cela ne maille pas un réseau. Pour cela, il faut un logiciel qui n'existe pas. Ces liaisons existantes fonctionnent avec des logiciels de liaison qui, eux, existent. Ce qui n'existe pas, c'est un logiciel de dynamique de gestion avec de multiples liaisons en courant continu.

M. Pierre-Yves Ancion, Directeur chez Stratec. – Il y avait plusieurs questions sur les impacts sanitaires. Nous n'avons peut-être pas été très clairs et c'est quelque chose de très important. Je vais prendre quelques minutes pour expliquer. REVOLHT a parlé de 100 ou 200 mètres ; on a parlé de 61 mètres, et il y a eu plusieurs confusions. Quand on a parlé du périmètre de réservation, on a dit que c'était 200 mètres de large ; donc, 100 mètres de part et d'autre de la ligne. Ce sont toutes des choses différentes.

À propos des 0,4 microtesla, une analyse scientifique et une revue bibliographique sont disponibles dans le rapport. Énormément d'études se sont penchées sur le lien éventuel et il y a quelques méta-études qui reprennent les résultats de plusieurs analyses, de plusieurs études qui avaient été réalisées et qui ne permettaient pas de démontrer un lien statistique. En compilant des informations de nombreuses études, ils ont réussi à montrer un lien statistique entre l'occurrence de la leucémie infantile et l'exposition à des champs électromagnétiques. Après, il y a discussion, parce que c'est toujours un peu délicat, mais cela converge vers 0,4 microtesla. Ce serait un seuil au-delà duquel le risque pourrait être augmenté. Aucune étude n'a permis de faire le lien biologique entre la cause et l'effet. D'ailleurs, plusieurs études mettent en avant le risque qu'il y ait un biais dans les études, ou que ce soit corrélé à autre chose. Toujours est-il que, lorsqu'il y a une exposition supplémentaire à 0,4 microtesla, il y a un risque d'augmentation de l'occurrence de la leucémie infantile. Sur cette base, il y a un principe de précaution qui vise à éviter une exposition moyenne. On parle d'exposition chronique, et cela a été repris dans un arrêté du Gouvernement récent, dans lequel on parle de cette limite de 0,4 microtesla comme valeur-guide. Il y a également une valeur d'intervention à 100 microteslas.

Il existe également des consignes, de manière générale, d'essayer d'éviter les habitations à moins de 100 ou 200 mètres. C'est ce dont REVOLHT a parlé. Là, on parle de manière générale des liaisons à très haute tension. On s'est dit : autour d'une liaison à très haute tension, à quelle distance peut-on avoir des champs qui pourraient être supérieurs à 0,4 microtesla ? Comme distance « seuil », on a pris 100 ou 200 mètres ;

je ne sais plus exactement, cela dépend un peu des documents.

Ce n'est pas ce que nous avons fait dans notre étude. Nous avons modélisé le champ électromagnétique que l'on s'attendait à retrouver de part et d'autre de la ligne pour essayer d'objectiver. Quand on regarde les champs auxquels on s'attend, en moyenne, on retrouve le 0,4 microtesla à 61 mètres du centre de la ligne. On prévoit que, de part et d'autre de la ligne, dans les 61 mètres, un champ supérieur à 0,4 microtesla.

Nous avons essayé d'éviter au maximum que des habitations puissent se retrouver dans ce périmètre de 61 mètres. Quand on réfléchit au niveau du plan de secteur, la révision du plan de secteur est d'inscrire un couloir de 200 mètres de large dans lequel sera implantée la ligne au mieux pour éviter les contraintes, qui peuvent être physiques, ou éviter aussi des habitations. Toujours est-il que l'on définit un couloir de 200 mètres de large dans lequel la ligne peut se déployer là où elle veut en limitant au maximum les incidences environnementales. Cependant, cela reste un couloir de 200 mètres. À ce stade-ci, nous n'avons pas l'information pour savoir où la ligne va être placée. On est au niveau de la révision du plan de secteur et l'on ne sait pas définir un nombre précis d'habitations qui vont se trouver dans les 61 mètres de part et d'autre de la ligne, vu que l'on ne sait pas où cette ligne sera précisément implantée.

Ce que l'on peut dire, par exemple, c'est que dans le périmètre de réservation – dans les 200 mètres –, il y a autant d'habitations. On sait comparer. Ainsi, dans notre analyse des alternatives pour essayer de minimiser les incidences, on a essayé de trouver les périmètres de réservation dans lesquels il y avait le moins d'habitations. Un calcul a été fait sur cette base-là. Pour donner simplement un ordre de grandeur – parce que je n'ai pas du tout dit qu'aucune maison ne serait soumise à plus que 0,4 microtesla – : dans le périmètre de réservation du dossier de base, on dénombre 264 maisons et dans les périmètres de réservation alternative que l'on recommande au terme de l'étude – éviter un maximum d'habitations était un des critères –, on retrouve, selon les options que l'on choisit – parce qu'il reste une série de choix à faire – entre 88 et 113 habitations. C'est la raison pour laquelle j'ai dit que nous avons essayé d'éviter au maximum les habitations. Par contre, il reste des habitations, car il s'agit quand même d'un territoire habité. 200 mètres de large, c'est un corridor quand même important. Sur 85 kilomètres, il est impossible de trouver un tel périmètre sans aucune habitation.

Il appartiendra après, à l'étude d'incidences du projet, si projet il y a, de vérifier que la ligne est positionnée au sein de ce corridor de manière à limiter au maximum le nombre d'habitations. Ensuite, il y a toutes les possibilités de compensation, ou même

d'expropriation, s'il y a encore des problèmes. Mais c'est une étape ultérieure.

Je n'ai pas pu vérifier, mais il me semble que, dans le dossier de base, une seule école se trouvait à proximité, mais elle ne se situe pas dans le périmètre. Dans les alternatives, on a essayé de s'écarter de ces établissements. Dès lors, je pense qu'il n'y a ni école ni de crèche dans, et à proximité, de toutes les options que l'on a recommandées, mais il faudrait que je vérifie tout de même cet élément.

Mme Lise Goetghebuer, Directrice chez Stratec. – J'aurais un dernier élément de réponse sur les coûts. Mes excuses si je n'ai pas été claire.

On a fait une évaluation du coût du matériel, c'est-à-dire les principaux équipements qui sont nécessaires à la mise en œuvre de chacune des options technologiques. Cette évaluation n'avait pas pour objectif de donner un coût exact ou exhaustif pour la mise en œuvre. L'objectif était de challenger les coûts avancés par Elia et vérifier les ordres de grandeur selon les différentes options : selon que l'on fasse une Boucle du Hainaut entièrement aérienne ou avec huit kilomètres enterrée, la contre-proposition s'avère 9 à 12 fois plus élevée pour ces coûts matériels principaux.

En ce qui concerne les coûts de maintenance, toutes les options ont des coûts de maintenance. Par contre, ceux-ci sont 10 fois plus élevés pour la liaison en continu, en raison de la présence de stations de conversion qui engendrent une maintenance plus onéreuse.

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

M. Frédéric Groulard, Représentant habilité de l'ASBL REVOLHT. – Monsieur le Président, je suis profondément inquiet d'entendre certaines choses dans les dernières minutes. Je vais d'abord répondre à M. le Député Lefèbvre par rapport à cette demande, parce que je pense que l'on a un peu cafouillé. Je réponds en tant qu'ingénieur.

Effectivement, c'est possible. Le projet ALEGrO, c'est une jonction entre du 380 et du 380 – l'Allemagne c'est 400, mais c'est la même chose. C'est 90 kilomètres. Elia l'a fait, gère les flux. C'est un gigawatt, parce que c'était il y a quelques années. Aujourd'hui, le standard c'est deux gigawatts.

Cela veut dire qu'aujourd'hui, si l'on faisait Avelgem-Courcelles, qui fait 85 kilomètres, alors qu'entre la Belgique et Allemagne, c'est 90 – même ordre de grandeur –, on évacuerait déjà deux gigawatts qui sont transférés entre Avelgem et Courcelles. On libère Horta-Mercator de deux gigawatts. Il ne reste plus que quatre gigawatts : deux lignes en parallèle de deux gigawatts qui aujourd'hui sont possibles à réaliser et qui se font ailleurs, dans d'autres pays. Cela, c'était le premier élément.

Première inquiétude – mais le ministre n'est plus là...

(Réaction d'un intervenant)

Là où je suis fortement inquiet, c'est que j'ai cru comprendre du ministre qu'il avait considéré la complétude de la version 3 du RIE. Après la présentation que l'on a faite ici, les manquements qu'il y a dans le RIE, la confrontation que nous avons faite entre le cahier des charges, les arrêtés ministériels, et ce qui est demandé dans ces arrêtés par le ministre Borsus – il y en a quatre –, je n'ai entendu nulle part quelqu'un qui avait, au sein de l'administration ou du cabinet Desquesnes, fait l'exercice de voir si ce RIE version 3 répondait en tous points à ce cahier des charges. La réponse est non.

Dès lors, je ne suis pas d'accord aujourd'hui quand j'entends dire que « ce RIE version 3 est complet et mon administration a fait un travail conséquent de vérification et d'analyse des avis des instances consultées ». Excusez-moi, mais là, on passe à un stade ultérieur alors que la première chose à faire, c'est de vérifier si ce RIE version 3 répond en tous points à un cahier des charges qui est documenté dans quatre arrêtés ministériels. Je pense que ce n'est pas très compliqué à faire.

J'ai également une inquiétude par rapport à ce que j'ai entendu de M. Ancion, de Stratec. On nous parle des champs électromagnétiques. Je pense, Madame Linard, que c'est une grosse préoccupation pour vous. Et j'ai entendu des « je pense que », « il me semble que », « peut-être que », « en moyenne ». En moyenne ! C'est hallucinant, cela, « en moyenne ». Le champ électromagnétique, il est fonction de la puissance qui passe à ce moment-là.

La Boucle du Hainaut est dimensionnée pour six gigawatts. Mais en moyenne, elle ne transportera peut-être que trois gigawatts. Si les calculs ont été faits sur cette moyenne, effectivement, la majorité du temps, on sera en dessous de 0,4 microtesla. Cependant, quand il y aura des pics de production d'offshore, concernant la puissance qui passera sur la Boucle du Hainaut – et l'on imagine bien qu'au cours du temps, avec toutes ces éoliennes que l'on met en mer du Nord, cette puissance finira par être de six gigawatts en permanence –, j'entends que le calcul n'a pas été fait.

J'entends aussi qu'il y a un couloir de 200 mètres de large. On ne connaît pas la position exacte des pylônes. Dès lors, expliquez-moi comment on arrive à dire que pas une crèche, pas une école ne sera à une distance inférieure à 100 mètres de la ligne, puisque le pylône pourra être soit à une extrémité des 200 mètres, soit à l'autre extrémité.

J'ai entendu – je répète – que le RIE est complet. C'est ce que j'ai entendu. Le RIE est complet.

Monsieur le Ministre, vous n'étiez pas là quand j'ai pris la parole, mais voilà. Si le RIE est complet, montrez-nous les pièces. Tout ce que nous avons présenté tout à l'heure, nous ne l'avons pas trouvé dans le RIE. Si vous dites que tout y est, montrez-le-nous.

C'est un peu comme Elia : ce sont toujours des affirmations. Lors de ce dialogue entre Elia et REVOLHT, on travaille sur des choses et puis, à un moment, arrive la conclusion : « Nous avons analysé et malheureusement, cela ne fonctionne pas ». Nous devons acter que cela ne fonctionne pas, mais nous n'avons pas accès aux données qui permettent de le dire. On signe donc un chèque en blanc, car « Elia a dit que ». Aujourd'hui, j'entends « Stratec a dit que, Stratec affirme que ». Mais bon Dieu, prouvez-le alors !

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

M. Pierre-Yves Ancion, Directeur chez Stratec. – J'aimerais répondre à la question d'autres lignes de 150 kilovolts. Je ne sais pas si vous avez vu la carte que l'on a présentée, mais, en gros, le Hainaut est alimenté par un réseau de 150 kilovolts principalement connecté aux deux postes d'Avelgem d'un côté et de Courcelles de l'autre. Ce réseau de 150 kilovolts amène l'électricité qui transite sur les grands axes, donc sur le *backbone* de 380 kilovolts au sein du Hainaut depuis ces deux extrémités. Aux extrémités, on a beaucoup d'électricité qui doit circuler parce qu'elle doit alimenter le Hainaut jusque dans son cœur.

La réponse à cela par la Boucle du Hainaut, c'est qu'elle vient rajouter une connexion via le poste de Chièvres, qui est au milieu des 85 kilomètres. On rajoute une injection de courant du réseau de 380 kilovolts à partir du milieu du réseau de 150 kilovolts. Via ce processus, on allège fortement le réseau de 150 kilovolts parce qu'on vient avec une injection supplémentaire ; on soulage donc les extrémités, qui sont fortement chargées.

A priori, c'est une réponse déjà très forte pour soulager le réseau de 150 kilovolts. Le besoin en lignes supplémentaires devrait être minime. La province de Hainaut a une industrie très lourde qui est en processus d'électrification ; on a donc des besoins qui augmentent. Maintenant, pour toute nouvelle ligne de 150 kilovolts, il est prévu que ce soit enterré. Si de nouvelles connexions se font, elles se feront par câbles souterrains. Dans l'ensemble, il n'est pas prévu que ce soit nécessaire.

Je ne sais pas si je peux répondre à REVOLHT.

(Réactions dans l'assemblée)

M. le Président. – Je reste jusqu'à demain, pas de souci.

La parole est à M. Ancion.

M. Pierre-Yves Ancion, Directeur chez Stratec. – Pour les champs électromagnétiques, quand on parle d'exposition chronique de 0,4 microtesla, c'est une exposition chronique. L'exposition chronique, c'est l'exposition moyenne. C'est pour cela que j'en ai parlé : ce n'est pas approximatif. Le 0,4 microtesla, c'est une exposition chronique. On a regardé l'exposition moyenne et l'on a fait des simulations pour l'exposition moyenne. Le 0,4 microtesla se trouve à 61 mètres. C'est précis. En puissance nominale, quand on utilise la ligne au maximum, on retrouve le 0,4 microtesla jusqu'à 80 mètres de la ligne. C'est précis et c'est dans le rapport. Maintenant, ce n'est pas la même chose. Là, c'est une exposition aiguë à un moment précis si, à un moment donné, la ligne est surchargée et chargée à son maximum, ce qui n'arrive généralement jamais, dans le respect du principe de la capacité n-1.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Je pourrais répliquer longtemps, Monsieur le Président, parce qu'il y a un certain nombre d'éléments qui ne sont toujours pas clairs. Je vais me contenter de remercier Stratec, bien entendu, mais aussi REVOLHT, car c'est une équipe de bénévoles qui se bat depuis quelques années maintenant. Vous faites un boulot extraordinaire de recherche et vous approfondissez vraiment la matière. Je tenais à vous remercier pour tout le boulot que vous faites au profit de la population.

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

Mme Bénédicte Linard (Ecolo). – Je me joins aux remerciements des quatre intervenants, car on a eu beaucoup d'éclairage sur certains aspects. Merci pour tout le travail qui est mené à partir du terrain.

Monsieur le Ministre, c'est vous qui, à un moment donné, allez devoir récupérer tout cela et prendre des décisions. On a entendu ce que l'on a entendu aujourd'hui, et il vous revient d'aller lever les zones d'ombre qui restent encore potentiellement. Par exemple, sur les coûts, j'ai bien entendu, la réponse était très précise, mais on n'a pas l'entièreté des coûts des différentes formules, puisqu'on n'a que des coûts sur les questions matérielles – si j'abrège.

Ce sera intéressant, à partir de l'exécutif, de voir comment vous comblez encore les zones grises pour avoir toutes les cartes en main, pour faire le meilleur travail possible par la suite.

M. le Président. – Il n'y a pas d'autres demandes de répliques.

Je tiens à remercier Mme Goetghebuer et MM. Ancion, Hannot et Groulard.

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 17 heures 32 minutes.

REPRISE DE LA SÉANCE

- La séance est reprise à 17 heures 39 minutes.

M. le Président. – La séance est reprise.

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES (Suite)

Question orale de M. Laurent Devin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le suivi du dossier du canal du Centre historique »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Devin à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le suivi du dossier du canal du Centre historique ».

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

M. Laurent Devin (PS). – Monsieur le Ministre, après les ponts et les chantiers en région du Centre, après la Boucle du Hainaut qui concerne la région du Centre, nous voici sur un autre dossier : le suivi du dossier du canal du Centre historique. Nous avons déjà échangé sur l'avenir du canal à la suite de l'arrêt annoncé des activités de l'ASBL « Voies d'eau du Hainaut ». Vous aviez rappelé que la Région n'avait pas choisi cette situation, mais qu'elle entendait organiser la suite de manière structurée, utile et durable. Vous aviez aussi indiqué que les infrastructures régionales restaient opérationnelles, que leur entretien était assuré et que les ascenseurs devaient continuer à fonctionner, notamment au regard des obligations liées à la reconnaissance de l'UNESCO. Vous aviez enfin évoqué la préparation d'un appel à projets coordonné afin d'éviter tout saucissonnage entre le canal du Centre historique, l'ascenseur de Strépy-Thieu, la Cantine des Italiens et les autres sites liés à cet ensemble patrimonial majeur.

Monsieur le Ministre, où en est aujourd'hui ce dossier ? Un cahier des charges est-il enfin finalisé ?

Quels partenaires sont associés à cette réflexion ? Quel calendrier pouvez-vous communiquer pour le lancement de l'appel à projets, la sélection d'un opérateur et la reprise d'une gestion cohérente du site ?

Quelles garanties seront prévues pour préserver l'unité du canal du Centre historique, ses missions patrimoniales, éducatives et mémorielles, ainsi que les exigences de l'UNESCO ? La Région va-t-elle enfin prendre en compte la question des travailleurs et veiller à valoriser leurs compétences dans ce dossier afin de valoriser l'ensemble des activités ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, comme j'ai déjà eu l'occasion de l'indiquer à plusieurs reprises devant votre assemblée, le Gouvernement n'a pas choisi la situation née de l'arrêt des activités de l'ASBL « Voies d'eau du Hainaut ». Mon objectif reste toutefois inchangé : assurer la continuité de la valorisation des sites du canal du Centre historique tout en préparant un projet touristique cohérent, durable et respectueux de sa valeur patrimoniale exceptionnelle.

Pour ce qui est de la saison 2026, les démarches entreprises conjointement par mon cabinet et le SPW Mobilité et Infrastructures ont permis de garantir une continuité d'activités touristiques grâce aux autorisations temporaires accordées à Centrissime sur les sites relevant tant du SPW MI que de la SOFICO. Cette solution permet d'assurer l'accueil du public durant la saison en cours, tout en laissant le temps nécessaire à la préparation du futur dispositif.

Parallèlement, les travaux préparatoires du futur appel à projets se poursuivent activement. Des réunions de travail ont été organisées avec les principaux partenaires concernés, comme la Maison du tourisme, la SOFICO, Duferco Wallonie, l'AWaP, VisitWallonia ainsi que les services du SPW MI, notamment au sein du comité de gestion. Cette concertation a pour objectif de construire un projet partagé garantissant une exploitation touristique cohérente de l'ensemble des sites. L'ambition est désormais de publier un appel à concession permettant d'être dans les conditions pour désigner un opérateur pour la saison touristique 2027.

Je partage pleinement votre volonté d'éviter tout saucissonnage du site. Le canal du Centre historique, ses ascenseurs, l'ascenseur funiculaire de Strépy-Thieu et la Cantine des Italiens doivent continuer à être appréhendés comme un ensemble patrimonial et touristique cohérent. C'est précisément cette philosophie qui guide la rédaction du cahier des charges.

Cette cohérence est également garantie par les travaux du comité de gestion des biens wallons inscrits sur la Liste du patrimoine mondial de l'UNESCO, qui

réunit les principaux partenaires concernés et élabore actuellement un plan d'action pour les 10 prochaines années. Les exigences liées à la préservation de la valeur universelle exceptionnelle du site seront donc pleinement prises en compte dans le futur de la concession. À ce stade, il m'est bien sûr impossible de préjuger de l'intérêt qui sera manifesté par cet appel à concession ni de la qualité des offres qui seront proposées, c'est logique.

Enfin, s'agissant du personnel de l'ex-ASBL provinciale « Voies d'eau du Hainaut », je rappelle qu'il s'agit bien de personnes ne relevant pas de l'autorité ni de la responsabilité de la Région. Je rappellerai aussi mon engagement pour mettre en relation directe l'autorité provinciale avec le futur concessionnaire, afin que celle-ci puisse partager, avec leur accord, les coordonnées des personnes intéressées. Il est à noter que, durant cette saison 2026, une partie des anciens collaborateurs participe déjà aux activités touristiques organisées par Centrissime.

En résumé, après avoir assuré la continuité de la saison 2026 avec la collaboration de Centrissime, nous entrons désormais dans la phase de structuration de la saison 2027. Notre objectif demeure inchangé : redéployer la valorisation touristique d'un site emblématique du patrimoine wallon, garantir une offre touristique ambitieuse et cohérente et assurer une exploitation durable, respectueuse des exigences liées à son inscription sur la Liste du patrimoine mondial de l'UNESCO.

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

M. Laurent Devin (PS). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, d'avoir répondu à la question des différents partenaires autour de la table. Pour ce cahier de charges, il y avait la date connue du 31 mars – la fin de cette ASBL provinciale. Vous dites que je vous ai déjà interrogé à plusieurs reprises, c'est vrai. C'est parce que, à chaque fois, j'essaie de déterminer le calendrier sur base de vos réponses. Le 31 mars, c'est le début du printemps. Nous sommes déjà au début de l'été et, demain, nous serons déjà au mois de juillet. Toujours pas de fumée blanche en la matière.

L'objectif est pourtant connu et les partenaires sont autour de la table. Quand cela va-t-il avancer ? On reporte maintenant cela à beaucoup plus tard, voire même carrément à l'année prochaine. Quant aux travailleurs, vous me dites que c'est fini ; j'ai envie de vous dire qu'ils sont sortis des radars. C'est comme les allocataires du chômage exclus : ceux-ci aussi sont sortis des radars. Les travailleurs licenciés n'existent donc plus. Rendez-vous lors d'une prochaine question.

Question orale
de M. Bruno Lefèbvre
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la nécessité de respecter le délai de 30
jours pour les paiements du SPW MI et de la
SOFICO »

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 nécessité de respecter le délai de 30 jours pour les paiements du SPW MI et de la SOFICO ».

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, le SPW MI et la SOFICO jouent un rôle central dans l'activité de nombreuses entreprises wallonnes, que ce soit dans les secteurs des travaux publics, de la construction, de l'entretien des voiries, de l'entretien des abords de voiries, de l'ingénierie ou des services liés aux infrastructures. Ces entreprises interviennent dans le cadre de marchés publics, mobilisant du personnel, du matériel, des sous-traitants et des capacités financières parfois considérables.

Dans ce contexte, le respect des délais de paiement par les pouvoirs publics est essentiel. Lorsqu'un paiement tarde, ce sont directement la trésorerie, l'emploi, la capacité d'investissement et parfois même la survie de certaines entreprises qui peuvent être fragilisés.

La Région doit être exemplaire. Le délai de paiement de référence fixé par l'Union européenne est de 30 jours. C'est une question de bonne gestion publique, mais aussi de respect envers les entreprises qui travaillent pour notre belle Wallonie.

Pouvez-vous faire le point sur les délais moyens de paiement actuellement constatés au sein du SPW MI et de la SOFICO ? Quelle proportion des factures est payée dans les 30 jours ? Combien dépassent ce délai et, le cas échéant, pour quelles raisons principales ?

Des retards structurels sont-ils identifiés dans certains types de marchés, certaines directions ou certaines procédures de validation ? Des intérêts de retard ont-ils été payés ces dernières années ?

Quelles mesures concrètes comptez-vous prendre pour garantir le respect effectif du délai de 30 jours, simplifier les circuits de validation, améliorer le suivi des factures et éviter que les entreprises ne supportent les conséquences de lenteurs administratives ?

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 partage pleinement votre avis. Les délais de paiement sont un enjeu concret pour les entreprises wallonnes, leur trésorerie, leur emploi et leur capacité d'investissement. La Wallonie doit être exemplaire et le délai de référence de 30 jours doit rester l'objectif.

S'agissant d'abord de la SOFICO, les délais de paiement sont conformes à la réglementation relative aux marchés publics. Le délai de paiement appliqué est, en règle générale, le délai réglementaire de l'ordre de 30 jours. Les dépassements de délais constatés au sein de la SOFICO correspondent à des indemnités moyennes de l'ordre de 800 000 euros au cours des trois derniers exercices, à comparer aux dépenses, qui avoisinent 450 millions d'euros par an. La SOFICO m'indique également qu'une part substantielle des montants liés à ces retards au cours des trois dernières années correspond à un désaccord sur les décomptes liés à un chantier particulier pour 1 million d'euros concernant le gros chantier de l'écluse d'Ampsin.

Pour ce qui concerne le SPW, depuis 2014, un rapport annuel sur les délais de paiement est présenté au Gouvernement et au Costra. Ce suivi régulier permet de mesurer l'évolution de la situation, d'objectiver les points de blocage et de piloter les améliorations à apporter. Pour le SPW MI, les chiffres montrent une amélioration, mais elle est encore insuffisante. Au second semestre 2025, le délai moyen s'établit à 53 jours. C'était 62 jours au second semestre 2024. Le SPW MI m'indique que le retard n'est pas uniforme : 90 % des factures sont payées dans un délai moyen de 34 jours, ce qui est proche de la cible. Toutefois, 10 % des dossiers dégradent fortement la moyenne. Cela se traduit par les indemnités de retard suivantes :

- en 2023, 1,1 million d'euros ;
- en 2024, 1,7 million d'euros ;
- en 2025, 1,2 million d'euros.

Je vous fais grâce des centimes.

Pour cerner l'origine de ces difficultés, il convient de se pencher sur l'évolution trimestrielle des délais de paiement : 34 jours au premier trimestre, 30 jours au deuxième trimestre, 36 jours au troisième trimestre et 64 jours au quatrième trimestre 2025. C'est clairement le pic de facture en fin d'année qui pose problème.

Cette situation est à mes yeux notoirement insatisfaisante. Des mesures budgétaires ont déjà été prises dans le cadre du budget 2026 et à l'occasion de l'ajustement, en alignant les crédits de liquidation aux moyens dévolus aux crédits d'engagement. Cet élément reste insuffisant, car certains dossiers connaissent des suppléments et des décomptes de chantier qui sont trop tardivement remontés aux services centraux du SPW MI. J'ai donc demandé au directeur général du SPW MI de mettre en place un pilotage plus clair et plus

responsabilisant de l'ensemble des directions opérationnelles du SPW MI. J'attends des résultats nets et des améliorations significatives au cours des prochains trimestres.

Cela pose aussi la question de la gouvernance budgétaire du plan « Mobilité et infrastructures pour tous », tel qu'adopté par le précédent Gouvernement. De ce point de vue, j'ai bien dû constater la dérive budgétaire de ce plan et ses défaillances méthodologiques. Les questions parlementaires que...

Les questions de parlementaires, que nombre d'entre eux m'ont posées, sur le bilan dans telle région, et cetera, le démontrent. Je compte bien en tirer les leçons dans le cadre du futur plan Infra. À cet effet, j'ai proposé des adaptations structurelles fondamentales pour le futur plan Infra 2027-2033. Elles font bien sûr partie des discussions en cours au sein du Gouvernement.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Merci, Monsieur le Ministre, pour ces informations.

Que l'on soit à 53 jours ou à 64 jours de délais de paiement, on est quand même dans des délais tout à fait disproportionnés par rapport aux délais légaux. En fait, j'ai eu un retour de la part de l'une de nos administrations du SPW, qui souhaitait faire retirer un compteur électrique. C'est comme cela que je me suis inquiété et que je me suis dit que j'allais vous poser la question.

Chez ORES, pour retirer un compteur électrique, il faut payer préalablement le retrait. Entre le moment où on fait la demande auprès d'ORES et le moment où le SPW fait le paiement, il y a plus de 30 jours. Du coup, je crois que c'est la troisième ou quatrième fois qu'ils demandent à ORES de retirer le compteur électrique, mais comme le paiement ne se fait jamais dans les temps, le compteur électrique n'est jamais retiré.

Objectivement, il y a moyen, à mon sens, de trouver une solution pour que demain les entrepreneurs en général, et tout le monde d'ailleurs, des structures comme ORES aussi, soient payés dans un délai de 30 jours. Cela ne me paraît pas complètement fou. Attelons-nous à la tâche.

Question orale
de M. Arnaud Dewez
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « le suivi du chantier de réhabilitation de
l'E40-A3 entre Vottem et les Hauts-Sarts »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Dewez à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le suivi du chantier de réhabilitation de l'E40-A3 entre Vottem et les Hauts-Sarts ».

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

M. Arnaud Dewez (MR). – Monsieur le Ministre, en mars, je vous interrogeais sur le projet de réhabilitation de l'autoroute E40/A3 entre Vottem et les Hauts-Sarts, entre les bornes kilométriques 91 et 94. Ce chantier – annoncé sur une section de 3,4 kilomètres – doit porter sur une reconstruction complète de la chaussée jusqu'à la sous-fondation, le remplacement des dispositifs de retenue centraux ainsi que des interventions sur les filets d'eau.

Dans votre réponse, vous avez indiqué que le projet était en cours de finalisation et que l'appel d'offres devait être lancé très prochainement, conformément au calendrier établi par la SOFICO et le SPW Mobilité et Infrastructures. Vous précisiez également que le chantier devrait débuter au mois d'août, pendant les congés scolaires, avec un phasage imposé contractuellement, la possibilité de travaux de jour, de nuit et le week-end, ainsi que le maintien de deux voies de circulation par sens durant la journée lors des phases les plus contraignantes.

À l'approche de la période concernée, il paraît utile de refaire le point sur l'état d'avancement de ce dossier et sur les mesures concrètes pour limiter l'impact de ce chantier sur un axe aussi stratégique.

Le marché de travaux relatif à la réhabilitation de l'E40/A3 entre Vottem et les Hauts-Sarts a-t-il désormais été lancé ? Le cas échéant, a-t-il déjà été attribué, ou quelle est l'échéance prévue pour son attribution ? La date de début du chantier au mois d'août est-elle confirmée ? Pouvez-vous préciser le calendrier actualisé des travaux, leur durée estimée et les principales phases prévues ? Les modalités de circulation annoncées en mars sont-elles confirmées ? La signalisation dynamique évoquée dans votre réponse sera-t-elle effectivement mise en place ? Si oui, selon quelles modalités et sur quelles sections ?

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 sur l'ensemble du réseau régional, en concertation avec les communes et les autres Régions, les chantiers seront annoncés au plus tôt aux usagers de la route. Leur durée d'exécution sera réduite, en veillant à ce que les entreprises mettent suffisamment de moyens humains sur les chantiers en voirie, en leur imposant de travailler en plusieurs *shifts* pour diminuer la longueur des interventions. Cette réduction des délais ne pourra pas entraîner une diminution de la qualité des travaux réalisés. Voilà l'ambition. C'est bien dans ce cadre que sera mené ce chantier en question.

L'attribution du marché a été notifiée à l'entreprise et l'ordre de service a été délivré pour un début des travaux fixé au 3 août prochain, avec un délai prévu de 67 jours ouvrables, ce qui nous amène théoriquement à une fin de chantier à la mi-octobre prochain, sous réserve des conditions climatiques favorables. Je me permets de souligner trois fois : il faut toujours être prudent quand on évoque des dates de fin de chantier. Vous le savez, Monsieur le Député, je le dis et je le répète. N'est-ce pas, Monsieur Devin ?

Conscients de l'importance de cet axe et des perturbations que ce type de chantier peut engendrer, la SOFICO et le SPW MI ont prévu un dispositif encourageant la réduction des délais et, a contrario, des pénalités renforcées en cas de retard. Ces mécanismes visent à inciter les entrepreneurs à optimiser au maximum le planning et à réduire autant que possible la durée des travaux. C'est un élément positif de plus en faveur de la diminution des impacts sur la mobilité. Bref, Monsieur le Député, les carottes et le bâton.

Par ailleurs, le rythme de travail sera accéléré avec une organisation en deux pauses journalières, avec un régime de six jours ouvrables par semaine – le samedi étant considéré comme jour ouvrable – et des interventions de nuit. Cela constitue là aussi un levier supplémentaire pour optimiser les délais d'exécution de ce chantier. Les mesures que je vous avais annoncées au mois de mars sont donc bien confirmées et ont été opérationnalisées dans les documents de marchés publics afin de limiter au maximum les nuisances pour les usagers.

Concrètement, le chantier est prévu pour être structuré en plusieurs phases : la phase 1 dans le sens vers Aachen, la phase 2 dans le sens vers Bruxelles, qui comprend différents éléments, dont la rénovation de la couche d'usure de la voie 3, toujours uniquement de nuit, avec fermeture des voies 2 et 3 uniquement vers Bruxelles. C'est uniquement dans ce cadre qu'il y aura une fermeture de deux voies sur les trois, uniquement de nuit et vers Bruxelles. L'ensemble du planning pourrait encore faire l'objet de quelques optimisations suite aux réunions de suivi de chantier, ce que la SOFICO ne manquera pas de communiquer par son site internet.

Je n'ai pas lu toute la réponse parce qu'elle est détaillée sur les différentes phases de chantier, mais je vous la remettrai en version écrite, de façon à ce que vous puissiez en prendre connaissance.

Il est important également de souligner qu'aucune fermeture de l'autoroute E40 n'est prévue. Conformément aux engagements pris, une signalisation dynamique activée sur place sera possible, en particulier lors des travaux dans le sens vers Aachen. Celle-ci permettra d'adapter les limitations de vitesse en fonction de la présence effective ou non sur chantier, améliorant ainsi la fluidité du trafic tout en garantissant la sécurité des usagers et de l'ensemble des équipes de travailleurs. Ce phasage et ces mesures d'exploitation traduisent ma volonté, ainsi que celle de la SOFICO et du Service public de Wallonie, de concilier la réalisation de ce projet dans des délais raisonnables, avec les meilleures conditions de mobilité et de sécurité, tant pour les usagers que pour les ouvriers qui travailleront sur ce chantier majeur.

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

M. Arnaud Dewez (MR). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour la complétude de votre réponse, ainsi que pour le respect du calendrier annoncé en mars. C'est important de respecter les délais. Je souhaite néanmoins attirer votre attention sur une piste complémentaire éventuelle, l'utilisation de l'A601 comme itinéraire de déviation afin d'alléger l'impact sur cet axe structurant. Selon des informations reçues de source policière, l'assistance serait praticable temporairement sur une bande moyennant une limitation de vitesse adaptée et pourrait être rendue opérationnelle par un simple brossage. À vérifier, bien entendu. La SOFICO et vos services pourraient-ils examiner cette option afin d'en évaluer la faisabilité ou non ?

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. – Nous avons effectivement eu un échange sur le sujet. N'hésitez pas à me donner les coordonnées de la police que vous avez contactée, et je demanderai au district autoroutier d'examiner la faisabilité en concertation avec les autorités de police.

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

M. Arnaud Dewez (MR). – Je vous remercie d'examiner cette possibilité, Monsieur le Ministre.

Question orale
de M. Arnaud Dewez
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « l'état d'avancement du projet de
réaménagement de la sortie Bonne Fortune »

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 « l'état d'avancement du projet de réaménagement de la sortie Bonne Fortune ».

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

M. Arnaud Dewez (MR). – Monsieur le Ministre, lors d'une précédente question relative au réaménagement de la sortie autoroutière Bonne Fortune à Ans, vous indiquiez qu'un bureau d'étude avait été désigné pour préparer le dossier de demande de permis d'urbanisme, ainsi que l'étude technique y afférente. Vous précisiez également que l'objectif était d'introduire la demande de permis d'urbanisme avant l'été.

Ce projet, attendu depuis de nombreuses années, doit permettre la création d'un second rond-point afin de fluidifier le trafic et de sécuriser ce carrefour particulièrement fréquenté. Il conditionne aussi pour partie la coordination avec certains travaux communaux, notamment ceux envisagés rue du Monténégro.

Dès lors que l'échéance annoncée est désormais atteinte, pouvez-vous confirmer si la demande de permis d'urbanisme relative au réaménagement de la sortie Bonne Fortune a bien été introduite ? Dans la négative, pour quelles raisons cette demande n'a-t-elle pas encore été introduite ? Quel est le nouveau calendrier envisagé pour son dépôt ? Pouvez-vous nous communiquer ou estimer une date à laquelle le marché de travaux sera lancé ? Sur la base de tous ces éléments, si le projet est bien repris dans le futur plan Infrastructures, pouvez-vous nous communiquer une mise à jour du calendrier prévisionnel des travaux ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, le nouveau plan Infrastructures 2027-2033 est encore au stade d'élaboration au sein du Gouvernement. Dans ce contexte, ce projet fait partie des dossiers recensés comme prioritaires par mon administration.

À l'heure actuelle, les études internes de la Direction des routes de Liège du Service public de Wallonie se poursuivent avec le bureau d'étude désigné.

L'administration m'informe cependant que, contrairement à l'objectif initialement envisagé, la demande de permis d'urbanisme n'a pas encore pu être introduite. Le SPW MI m'indique que ce report s'explique par la nécessité de réaliser des études de sols et hydrologiques complémentaires, indispensables pour préciser certaines données techniques du projet et garantir sa bonne mise en œuvre. Je ne peux donc annoncer de date précise de dépôt de demande de permis, encore moins de date pour le lancement d'un marché.

Quant à la rue du Monténégro, voirie communale jouxtant l'actuel carrefour où se situe l'emplacement du projet du rond-point, cela fait de nombreuses années que le revêtement y est en très mauvais état, et une mise à sens unique a été opérée. Il ne m'appartient pas de prendre de décision quant à l'entretien des voiries du réseau communal, mais il est important de garder à l'esprit qu'un niveau minimal de praticabilité doit prévaloir tout au long du temps, et ce, indépendamment des projets d'investissement sur le réseau routier régional.

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

M. Arnaud Dewez (MR). – Merci, Monsieur le Ministre. Je prends note de votre réponse. J'espère que la validation dans le plan Infra permettra de clarifier la situation sur ce projet et confirmer sa réalisation.

Vous avez en effet parlé de la rue du Monténégro ; c'est un vrai problème pour les habitants des rues, notamment de Loncin et certaines autres rues adjacentes, étant donné que le report du trafic se fait sur ces rues, étant donné que les habitants, les automobilistes des communes d'Ans et Awans, voulant accéder à l'autoroute et passant par le zoning, sont déviés par ces rues. C'est un vrai problème de mobilité et de nuisances importantes. Je sais que vous n'avez pas la responsabilité de la fermeture de la rue du Monténégro à sens unique. Cependant, une clarification de la situation et une reprise dans le plan Infra permettra, je pense, d'avancer dans ce dossier. Cela me paraît important.

Question orale
de Mme Valérie Bluge
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « l'état d'avancement de la liaison
cyclopiétonne de Damré à Sprimont »

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'état d'avancement de la liaison cyclopiétonne de Damré à Sprimont ».

La parole est à Mme Bluge pour poser sa question.

Mme Valérie Bluge (MR). – Monsieur le Ministre, la Commune de Sprimont porte depuis plusieurs années un projet de liaison cyclopiétonne reliant la sortie N45 de l'autoroute E25 au zoning de Damré, le long de la N678.

Cette infrastructure revêt un intérêt particulier pour la mobilité locale. Elle vise à renforcer la sécurité des usagers faibles, à améliorer l'accessibilité de ce zoning en pleine expansion, et à favoriser l'intermodalité ainsi que les déplacements actifs sur un axe régulièrement engorgé par le trafic automobile.

Selon les informations dont je dispose, le permis nécessaire à la réalisation du projet aurait déjà été délivré par les services compétents du SPW. Toutefois, le dossier semblerait aujourd'hui connaître un coup d'arrêt en raison de démarches ou d'autorisations complémentaires qui resteraient à obtenir avant le lancement effectif des travaux.

Pouvez-vous faire le point sur l'état d'avancement de ce dossier ? Quelles étapes ont déjà été franchies et quelles sont celles qui doivent encore l'être avant le démarrage de ce chantier important pour les usagers ? Pour quelles raisons le projet est-il actuellement bloqué ? Quelles autorisations ou formalités complémentaires doivent encore être obtenues ? Le dossier est-il aujourd'hui en ordre sur le plan urbanistique, notamment en ce qui concerne les opérations de mesurage, les éventuelles acquisitions ou emprises nécessaires ainsi que les procédures administratives relevant du SPW ? Quel calendrier prévisionnel peut être envisagé pour la poursuite de la procédure et, le cas échéant, pour le lancement des travaux ? Enfin, des obstacles particuliers subsistent-ils encore aujourd'hui et nécessitent-ils une intervention de vos services ou des autorités communales ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, la liaison cyclable entre le zoning de Damré et la sortie 45 de l'autoroute E25 à Sprimont est un dossier porté par la Commune dans le cadre des subsides PIMACI.

Pour sa mise en œuvre, le 20 juin 2025, l'administration communale de Sprimont a introduit une demande de permis d'urbanisme portant sur la création d'une liaison de mobilité douce à Sprimont-Damré. Le 21 août 2025, cette demande, complétée entre-temps, a fait l'objet d'un accusé de réception, conformément à l'article D.IV.33 du CoDT. Le 22 septembre 2025, les services du fonctionnaire délégué ont adressé un courrier à la demanderesse pour l'informer de la teneur des différents avis recueillis dans le cadre de

l'instruction et pour l'inviter à introduire des plans modifiés.

En réponse à ce courrier, la demanderesse a fait savoir qu'elle ne déposerait pas de plans modificatifs. Elle a sollicité à la place un octroi partiel du permis, afin de pouvoir réaliser, dès 2026, les travaux portant sur le tronçon reliant la rue Damré à la rue du Loup. Cette demande était motivée par le fait que ce tronçon est concerné par la subvention régionale PIMACI, laquelle imposait la réalisation des travaux au plus tard le 31 décembre 2026, puisque c'est une condition que j'ai fait sauter.

Le fonctionnaire délégué a fait droit à cette demande pour les raisons suivantes. Les deux tronçons avaient initialement été regroupés au sein d'une seule et même demande, en raison de leur cohérence et de leur complémentarité. Toutefois, à la suite de l'avis défavorable du SPW Mobilité et Infrastructures, Direction des routes, ainsi que de l'avis favorable conditionnel du SPW ARNE, du Département de la nature et des forêts, Direction de Liège, l'administration communale de Sprimont a renoncé à la partie de la demande relative au tronçon reliant la rue des Pétralis à la rue de Louveigné. Les modifications requises pour ce second tronçon ont en effet été jugées trop importantes. Elles nécessitaient des investigations et des réunions supplémentaires et dépassaient le cadre de la mission confiée à l'auteur de projet. Élaborer des plans modificatifs aurait par ailleurs prolongé l'instruction de plusieurs mois, alors que le tronçon Damré-Loup n'avait fait l'objet que de remarques mineures, sans remise en cause des techniques envisagées. Il a enfin été précisé que le tronçon Pétralis-Louveigné pourrait faire l'objet d'une nouvelle demande de permis, une fois les adaptations nécessaires réalisées.

En conséquence, seul le tronçon compris entre la rue Damré et la rue du Loup a été autorisé conditionnellement par le fonctionnaire délégué début décembre 2025. Le tronçon entre la rue des Pétralis et la rue de Louveigné est quant à lui, en l'état, refusé.

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

Mme Valérie Bluge (MR). – Avez-vous des éléments concernant la réalisation de ce tronçon qui est autorisé ?

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – C'est la Commune de Sprimont qu'il faut interroger, pas le ministre des routes régionales.

Mme Valérie Bluge (MR). – C'est la Commune, d'accord. Ils sont donc autorisés à réaliser ce tronçon.

M. le Président. – La séance est suspendue.

- La séance est suspendue à 18 heures 7 minutes.

REPRISE DE LA SÉANCE

- La séance est reprise à 18 heures 10 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 « le projet de contournement de Péruwelz et la sécurisation de la N60 »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Lefèbvre à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le projet de contournement de Péruwelz et la sécurisation de la N60 ».

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, le projet de contournement de Péruwelz prévu il y a plusieurs décennies était destiné à détourner le trafic de transit, notamment les camions du centre-ville. L'objectif de sécurité et de désengorgement était évidemment compréhensible.

Toutefois, l'achèvement de ce contournement soulève une question de cohérence depuis la création du zoning à la rue du Grand Vent. En effet, un axe de contournement existe déjà, formé par trois voiries : la N60E, actuellement fermée par défaut d'entretien de la Région, la rue du Ponchau, ainsi que la rue du Grand Vent.

Dès lors, il peut sembler paradoxal d'envisager une nouvelle voirie importante à proximité immédiate d'axes existants, plutôt que de réinterroger l'organisation globale de la mobilité, l'usage des voiries actuelles et leur état d'entretien.

La situation est d'autant plus préoccupante que la N60E serait dans un état très dégradé, avec une fermeture temporaire liée à des problèmes de sécurité et plusieurs accidents signalés en une seule journée. Les autorités locales évoquent aussi l'absence de calendrier clair pour certains travaux régionaux.

Quelle est votre analyse de ce dossier ? Le SPW a-t-il évalué les alternatives au nouveau contournement, notamment la requalification de la N60E ou l'utilisation des voiries existantes du zoning ? Comment justifier la création d'un nouvel axe à proximité d'axes déjà

présents ? Quels sont le calendrier et le budget précis des travaux prévus ? Enfin, quelles mesures urgentes seront prises pour remettre en état et sécuriser la N60E ?

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 projet de contournement de Péruwelz s'inscrit dans une vision d'aménagement du territoire de longue date. Son inscription en tant que réservation au plan de secteur confirme la volonté historique de la Région de délester le centre-ville du trafic de transit.

Sur le plan opérationnel, le SPW MI a mené à bien les procédures requises : le permis a été délivré fin 2025 et une part significative des expropriations nécessaires a déjà été réalisée.

La justification de cette infrastructure repose sur un objectif clair : dévier le trafic de transit, en particulier les poids lourds, qui emprunte actuellement la nationale 60 en plein centre-ville. Cette approche vise à améliorer le cadre de vie des habitants en réduisant le bruit, la pollution et l'insécurité. Dans ce contexte, la nationale 60 au sein de la traversée de Péruwelz pourra être requalifiée afin de retrouver une fonction davantage locale, plus compatible avec les usages urbains.

S'agissant des alternatives évoquées, notamment l'utilisation ou la requalification de voiries existantes telles que la rue du Grand Vent, il convient de rappeler que :

- la rue du Grand Vent est une voirie dont la vocation première est la desserte de la zone d'activité économique ;
- elle n'a ni le gabarit ni les caractéristiques fonctionnelles permettant d'assurer un rôle structurant de transit à l'échelle du réseau régional ;
- son utilisation comme axe principal de transit serait de nature à générer des conflits d'usage avec les activités économiques et à dégrader son efficacité logistique.

Si le contournement est tout à fait nécessaire pour soulager le centre de Péruwelz, votre question soulève toutefois des questions pertinentes. J'ai donc demandé à l'administration de me dresser un tableau comparatif des deux itinéraires possibles et des avantages et inconvénients de chacun d'eux et de solliciter également l'avis de l'IDETA sur ce dossier ; dossier qui a déjà une certaine histoire et que je prends en cours de route.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Merci, Monsieur le Ministre, pour ces éléments d'information. En effet, on doit pouvoir à nouveau challenger des décisions prises ultérieurement. Il existe des axes parallèles ou presque

parallèles au nouveau projet que vous voulez mettre en œuvre.

On a déjà évoqué les moyens de votre département qui ne sont pas extensibles. Vous avez malheureusement mis fin à la reconstruction du projet du pont Bellevue à Ville-Pommeroeul, alors qu'il y a une véritable utilité pour les habitants de Bernissart et de Ville-Pommeroeul. Je sais qu'il a été plus ou moins estimé à 6 ou 7 millions d'euros, mais si l'on essaie de trouver des solutions dans d'autres endroits, peut-être que l'on pourra reconstruire ce pont qui a une véritable utilité. On y reviendra, car c'est un pont particulièrement stratégique pour les services de secours si l'autre pont utilisé par les services de secours de la zone de Blaton devait être condamné. On devra reparler du pont Bellevue prochainement.

Question orale
de M. Bruno Lefèbvre
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la gestion des accidents sur le réseau
structurant »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Lefèbvre à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la gestion des accidents sur le réseau structurant ».

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, le 11 juin 2026, un accident impliquant trois camions est survenu sur l'E19, à hauteur de Maisières, en direction de Bruxelles. Deux véhicules transportaient de l'huile, substance classée ADR, ce qui a nécessité des moyens importants, notamment pour la sécurisation, le nettoyage et la lutte contre les risques de pollution. Si les camions ont pu être évacués vers la mi-journée, la circulation est restée fortement perturbée une grande partie de la journée.

Cet accident rappelle celui du 19 février au Rœulx, qui avait déjà entraîné une fermeture prolongée de l'E19. À l'époque, notre collègue, Vincent Crampont, vous avait interrogé sur les conclusions du débriefing, la coordination entre la police, le SPW, les pompiers, le gouverneur et les communes, ainsi que sur la gestion des itinéraires de délestage. Plusieurs éléments étaient toutefois restés sans réponse précise, notamment sur l'actualisation éventuelle de la circulation d'intervention d'urgence.

Un débriefing a-t-il été organisé après l'accident du 11 juin ? La gestion de l'incident a-t-elle été jugée optimale ? Quels points forts et quelles faiblesses ont

été identifiés ? Les itinéraires de déviation ont-ils été suffisamment anticipés et respectés ? Comment les communes impactées ont-elles été associées ? Des améliorations sont-elles envisagées en matière de communication vers les usagers, d'intégration dans les applications de navigation, de maillage d'itinéraires préétablis ou de coordination interservices ? Estimez-vous toujours qu'aucune révision du protocole accidents n'est nécessaire ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, comme indiqué dans la DPR, le Gouvernement 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.

Le SPW MI m'indique que la gestion de l'incident de ce 11 juin 2026 survenu sur l'E19, à hauteur de Maisières, en direction de Bruxelles, a été jugée satisfaisante. La coordination entre les différents intervenants – services de police, services de secours, SPW Mobilité et Infrastructures et autres acteurs concernés – s'est révélée efficace. Les missions dévolues à chacun ont été réalisées dans les délais attendus, permettant notamment la sécurisation de la zone et l'évacuation rapide des véhicules impliqués.

Le retour d'expérience a néanmoins mis en évidence certaines difficultés récurrentes. La principale concerne l'accessibilité du site pour les services d'intervention, fortement pénalisés par l'importance des files de circulation générées dès les premières phases de l'accident. Ce secteur figure parmi les axes autoroutiers les plus fréquentés de la Région et présente des besoins significatifs en matière d'équipements de gestion du trafic.

Par ailleurs, il a été constaté que de nombreux usagers ignorent les itinéraires de déviation officiellement recommandés au profit des indications de leurs systèmes de navigation embarqués ou applications GPS. Bien qu'anticipées conformément aux procédures en vigueur, ces déviations voient leur efficacité limitée par plusieurs facteurs structurels.

D'une part, les itinéraires de longue distance mis en place sur le réseau autoroutier sont encore trop fréquemment ignorés par les conducteurs ; d'autre part, les voiries alternatives locales ne disposent pas des capacités nécessaires pour absorber des volumes de trafic comparables à ceux de l'autoroute. Cette problématique est d'autant plus marquée par l'augmentation des restrictions de circulation pour les poids lourds au sein de certaines entités locales.

Les communes impactées ont été pleinement associées aux mécanismes de coordination prévus, notamment via le partage d'informations opérationnelles en temps réel. Cet échange a permis d'adapter localement la gestion de la circulation et d'ajuster les mesures de sécurité nécessaires.

J'ai toutefois souhaité obtenir un rapport plus détaillé des circonstances de cet accident et des procédures et délais d'intervention. Sur base de ce rapport circonstancié, je prendrai attitude.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Merci pour votre réponse, Monsieur le Ministre. Mais c'est évidemment ce qu'on vous demande depuis le début, et lorsqu'on a déposé notre fameux texte il y a quelques mois maintenant : qu'il y ait davantage de coordination et que les itinéraires de déstagement soient coordonnés avec les gestionnaires d'applications mobiles. C'est extrêmement important. On pourrait envoyer ce flux directement vers les personnes concernées sur les autoroutes. En plus, vous savez que l'E19 est l'autoroute de Pairi Daiza ; des milliers de visiteurs y passent chaque jour pour se rendre au parc et en sortir. Si nous pouvions aller dans cette direction, cela faciliterait la vie de tout le monde.

**Question orale
de M. Grégory Chintinne
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « le suivi après la réunion de la Commission
provinciale de sécurité routière (CPSR)
concernant la sécurisation de la N975 entre
Donveau et Hanzinne »**

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 suivi après la réunion de la Commission provinciale de sécurité routière (CPSR) concernant la sécurisation de la N975 entre Donveau et Hanzinne ».

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

M. Grégory Chintinne (MR). – Monsieur le Ministre, début 2026, je vous avais interpellé à propos de la sécurisation du carrefour du Donveau, ainsi que sur la sécurisation de la N975 à hauteur d'Hanzinne. Vous aviez répondu qu'une commission provinciale de sécurité routière devait se réunir afin d'examiner ces deux sites particulièrement accidentogènes.

Vous avez alors précisé que cette réunion devait permettre d'analyser les statistiques d'accidents, les

données de vitesse, les incidences sur la sécurité routière, la signalisation existante ainsi que les données issues du radar fixe installé sur la RN932. Vous indiquiez également que les conclusions de cette CPSR étaient attendues au cours du premier trimestre de cette année.

Vu que la CPSR s'est déroulée, quelles sont les principales constatations et actions à mener à propos des deux sites mentionnés ?

Les analyses ont-elles permis d'identifier des facteurs ou causes particulières pouvant expliquer la fréquence des accidents observés ?

Selon les conclusions de la CPSR, des adaptations de la signalisation, du marquage routier ou des limitations de vitesse ont-elles été formulées ?

Est-ce que les données collectées par le radar fixe installé sur RN932 ont permis d'évaluer l'efficacité des mesures déjà mises en œuvre des dernières années, et sinon pourquoi ?

Quelles suites concrètes réservez-vous aux recommandations de la CPSR ?

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 commission provinciale de sécurité routière s'est réunie le 30 mars 2026 afin d'examiner la situation de la N975 à hauteur de Hanzinne ainsi que celle du carrefour du Donveau.

Les analyses menées pour le tronçon situé à Hanzinne montrent que celui-ci n'est pas formellement identifié comme une zone accidentogène au sens strict. Toutefois, les accidents recensés apparaissent majoritairement liés à des comportements inadaptés, en particulier des vitesses excessives, parfois combinées à une conduite sous influence.

Les données de vitesse confirment que les vitesses pratiquées sont supérieures aux limitations en vigueur, notamment aux entrées de l'agglomération.

La CPSR a recommandé la mise en œuvre d'un ensemble de mesures visant à renforcer la lisibilité de l'entrée d'agglomération et à favoriser le respect des limitations de vitesse. Il est ainsi prévu de créer un effet de porte en amont de Hanzinne, de renforcer la signalisation de préavis et d'implanter des bandes sonores à l'approche des entrées d'agglomération. Il est également recommandé d'étendre la zone limitée à 70 kilomètres par heure en amont afin d'assurer une meilleure progressivité dans la réduction des vitesses et d'améliorer la visibilité de la signalisation existante. C'est une mesure qui est prise de façon générale, dans le

cadre de la recommandation numéro 1 des États généraux de la sécurité routière et qui se met progressivement en œuvre sur le territoire wallon.

La CPSR identifie également le radar-tronçon couvrant l'ensemble de l'agglomération comme l'outil le plus efficace pour garantir le respect des limitations de vitesse. Il convient toutefois de préciser que l'initiative d'une telle installation relève d'une demande de la zone de police et doit la solliciter dans le cadre de la procédure prévue.

S'agissant du carrefour du Donveau, un *addendum* spécifique a été adopté. Celui-ci prévoit une adaptation de la signalisation afin d'en améliorer la perception et l'anticipation par les usagers. Concrètement, un signal annonçant le stop sera implanté en amont avec un rappel au sol, la visibilité du stop sera renforcée notamment par son dédoublement, et le dispositif lumineux existant sera optimisé, m'indique le SPW MI.

Par ailleurs, la signalisation directionnelle sera adaptée et une étude de faisabilité sera menée concernant une modification de l'altimétrie de la voirie afin d'améliorer les conditions d'insertion au carrefour.

Les travaux de la CPSR mettent en évidence que l'enjeu principal sur ces sites réside avant tout dans le respect des limitations de vitesse. Les actions prévues combinent dès lors des adaptations de l'infrastructure, un renforcement de la signalisation et le recours à des dispositifs de contrôle, dans une approche globale et progressive de sécurisation.

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

M. Grégory Chintinne (MR). – Monsieur le Ministre, merci pour votre réponse complète. On a l'ensemble des éléments. Je tenais à vous remercier pour la rapidité avec laquelle vous avez pris le problème à bras-le-corps. En effet, j'ai bien entendu – et je l'avais déjà bien compris – à propos du radar tronçon qu'il nécessitait une demande particulière de la zone de police,

En résumé, une amélioration au niveau de la signalisation, cet effet de porte et agrandir la zone à 70 kilomètres par heure. Pour le reste, ce sera la zone de police à intervenir.

Par contre, au niveau du carrefour du Donveau, j'entends un renforcement au niveau de la signalisation. Oui, c'est une bonne chose. Un feu qui rappellera avant le signal stop qu'on est face à un stop. Je vous encourage franchement à y passer tout prochainement, vous verrez que cela mérite bien un petit peu de couleur au sol.

**Question orale
de M. Laurent Devin
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « les actions prévues en 2026 pour lutter
contre les agressions dans les bus LeTEC »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Devin à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les actions prévues en 2026 pour lutter contre les agressions dans les bus LeTEC ».

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

M. Laurent Devin (PS). – Monsieur le Ministre, vous avez récemment dressé un état des lieux des dispositifs mis en place par l'OTW pour lutter contre les agressions dans les bus : caméras embarquées, renforcement des contrôles, opérations coup-de-poing avec la police ou Securail, recrutement d'agents de sécurité, collaborations avec les polices locales, réactivation des organes locaux de coordination avec les parquets et procédure unique de classification des agressions.

Vous indiquiez également que 315 actes répréhensibles avaient été constatés en 2025, contre 314 en 2024. Près de la moitié concernent des violences dites légères, mais près de 10 % relèvent de violences physiques. Vous précisiez surtout que plus de 85 % des faits concernent la *business unit* Liège-Verviers, ce qui appelle manifestement des réponses ciblées.

Dans ce contexte, vous annonciez une nouvelle campagne de sensibilisation intitulée « Ça roule dans le bus », prévue à partir d'avril 2026. Quel est le contenu exact de cette campagne, son calendrier, son budget et ses publics cibles ? A-t-elle, bel et bien, commencé en avril ? Comment son efficacité sera-t-elle évaluée ? Des actions spécifiques sont-elles prévues dans la *business unit* Liège-Verviers – 85 % des faits sur l'ensemble de la Région wallonne, c'est impressionnant –, compte tenu de la concentration des faits constatés ? Les opérations de contrôle renforcé seront-elles amplifiées en 2026 ? Qu'en est-il des contacts avec les autorités judiciaires sur le sujet ?

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 contrat de service public révisé traduit la volonté du Gouvernement et de l'Opérateur de transport de Wallonie de mettre en place une politique intégrée, combinant prévention, dissuasion, protection et suivi, afin de réduire durablement les agressions dans les transports publics et d'améliorer la sécurité des usagers et du personnel.

Pour la première fois, l'enjeu de la prévention et de la poursuite des actes de violence et des agressions à l'encontre des chauffeurs de bus et des passagers est inscrit dans le CSP révisé de l'OTW. Comme je l'avais annoncé, j'ai veillé à faire inscrire un article spécifique sur le sujet avec quatre axes clairs d'action :

- prévention ;
- sensibilisation ;
- accompagnement des victimes ;
- suivi pénal et judiciaire avec les autorités compétentes.

Cette dimension, complètement oubliée dans le CSP validé par le précédent Gouvernement wallon, est inscrite avec des obligations de *reporting* et de suivi qui permettront de monitorer les actions entreprises et les résultats obtenus. C'est une avancée et la reconnaissance d'un phénomène à l'encontre duquel j'entends mobiliser l'OTW et les autorités judiciaires, dans le respect de la séparation des pouvoirs.

Je rappelle également que l'Opérateur de transport de Wallonie est une entreprise publique autonome dotée d'un conseil d'administration où siègent des représentants de tous les groupes politiques. J'entends respecter cette autonomie de gestion. Je l'ai sollicité pour répondre à vos questions.

LeTEC m'indique que « la campagne « Ça roule dans le bus » vise à prévenir les comportements inappropriés et à renforcer le respect entre les usagers et le personnel. Elle cible les élèves de la sixième primaire à la deuxième secondaire, à travers des animations participatives en milieu scolaire. La campagne a débuté le 23 avril 2026 et se poursuivra jusqu'en juillet 2027, avec un objectif de 200 modules sur l'ensemble du territoire. Son efficacité est évaluée au moyen de questionnaires complétés par les élèves avant et après les interventions ».

Le montant consacré à cette action s'élève à 103 905 euros hors TVA. Il couvre la conception des outils pédagogiques, la coordination avec les établissements scolaires, la formation des agents du TEC impliqués dans le projet ainsi que l'animation des modules. En complément, une campagne de communication à destination de l'ensemble des usagers sera déployée au cours du dernier quadrimestre de cette année.

S'agissant plus particulièrement de la *business unit* Liège-Verviers, des actions ciblées de contrôle sur le réseau sont mises en œuvre et vont être amplifiées en lien étroit avec les zones de police. Des contacts réguliers sont également entretenus avec les autorités judiciaires – j'avais rencontré à l'époque le procureur du Roi sur le sujet –, ils ont donné lieu au développement, pour l'OTW, d'un mécanisme de dépôt de plainte en ligne avec traitement prioritaire par le parquet.

Enfin, des opérations de contrôle renforcé, les actions coup-de-poing sont mises en place en collaboration avec les zones de police de la province de Liège.

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

M. Laurent Devin (PS). – Merci, Monsieur le Ministre.

**Question orale
de M. Laurent Devin
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « le chantier du métrobus »**

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

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

M. Laurent Devin (PS). – Monsieur le Ministre, de retour en région du Centre et La Louvière, plus précisément à Houdeng, cette fameuse chaussée Paul Houtart, le chantier du métrobus à Houdeng est en cours, même si celui-ci a subi un retard important lors de la phase zéro concernant les impétrants.

Vous aviez alors décidé, en concertation avec les services du SPW, de procéder à une fusion des phases suivantes afin de pouvoir absorber le retard accumulé le plus rapidement possible. Malheureusement, ce phasage confondu entraîne de nombreux désagréments pour les riverains et usagers, également pour les commerçants. J'ai pu m'en entretenir avec eux.

Rappelons que l'axe sur lequel prend place ce chantier, majoritairement la chaussée Paul Houtart, est un axe transversal du territoire louviérois. De plus, ce chantier se trouve également à l'embouchure du chantier du pont Capitte. Si les désagréments sont nombreux pour les riverains, ils le sont encore plus pour les commerçants situés sur cet axe, qui voient leur taux de fréquentation dégringoler, pour certains au point de devoir fermer leur commerce. Je vous avais déjà interpellé sur cette situation, vous m'aviez alors communiqué qu'une réunion d'information avait eu lieu avec les commerçants en juillet 2025. Nous sommes maintenant en juin 2026 et demain en juillet 2026, soit un an plus tard.

Une autre réunion s'est-elle tenue depuis un an pour informer les commerçants de l'évolution du chantier ? Avec votre collègue le ministre Pierre-Yves Jeholet, songez-vous à mettre en place un mécanisme de soutien envers ces commerçants durement et longuement

impactés ? Pouvez-vous nous faire part des dernières évolutions concernant ce chantier et de l'échéancier relatif à celui-ci ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, le chantier du métrobus a effectivement connu un retard lors de sa phase initiale. Je rappelle que ce retard est lié à des difficultés imprévues dans le chef des impétrants. Afin de limiter l'impact de celui-ci sur la durée globale du chantier, l'ensemble des parties prenantes – pas uniquement moi-même –, le SPW MI, l'OTW, la Ville de La Louvière et les entreprises ont décidé de revoir le phasage des travaux et de fusionner certaines phases d'exécution. Cette décision avait précisément pour objectif de réduire autant que possible la durée du chantier, donc de son inévitable impact pour les riverains, les usagers et les commerçants. Concernant les commerçants, la réunion organisée en juillet 2025 avait permis de présenter le projet dans sa globalité ainsi que les différentes étapes du chantier.

Depuis lors, les échanges se sont poursuivis. Les commerçants directement concernés par les travaux en cours sont notamment invités à participer aux réunions de chantier hebdomadaires, s'ils le souhaitent bien sûr. Un dialogue régulier est maintenu avec tous les acteurs locaux, y compris la Ville et la police, afin d'identifier les éventuelles difficultés rencontrées et d'y apporter, lorsque c'est possible, des réponses concrètes.

La phase actuellement en cours impacte plus particulièrement les accès aux établissements situés à proximité du site Cabay, ainsi qu'aux commerces du pôle commercial Intermarché et de l'Aldi. Dans ce contexte, les retours des acteurs économiques locaux sont particulièrement importants et permettent d'adapter, lorsque c'est nécessaire, les dispositifs de signalisation et les modalités d'accès aux différents sites concernés. Ces échanges ont déjà permis d'apporter plusieurs ajustements concrets en fonction des réalités observées sur le terrain.

Je suis naturellement conscient des difficultés que peuvent rencontrer certains commerces situés à proximité immédiate du chantier. C'est précisément pour cette raison que la Wallonie dispose déjà de mécanismes d'accompagnement et d'indemnisation accessibles aux entreprises impactées par les travaux publics, notamment au travers de la plateforme Wallinco. Ces dispositifs relèvent toutefois de conditions d'octroi précises qui doivent être examinées au cas par cas. Je rappellerai qu'il s'agit d'une législation revue et adaptée sous la précédente législature et que vous avez vous-même votée.

Enfin, s'agissant de l'état d'avancement du chantier, malgré des conditions météo particulièrement défavorables au printemps, les délais annoncés sont actuellement respectés. Les travaux ont basculé depuis le début du mois de juin sur le côté pair de la chaussée Paul Houtart, et la phase actuelle devrait se poursuivre jusqu'à la rentrée. À ce stade, le calendrier général du chantier demeure inchangé.

Je continuerai naturellement à suivre ce dossier avec une attention particulière, afin que les impacts de ce chantier, indispensable à la mobilité de la région et à la transformation de cette partie de la ville de La Louvière, puissent être limités autant que possible pour les riverains et les commerçants.

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

M. Laurent Devin (PS). – Monsieur le Ministre, vous confirmez le retard du chantier. Vous avez dû revoir le phasage du chantier ; je vais aussi continuer à suivre cela ; dans cette partie de La Louvière où il y a un chaos et un manque à gagner par rapport aux commerçants, mais dans l'autre partie de La Louvière, où tous les jours on voit les plaintes des usagers de la route par rapport au chaos qui existe aussi sur le plus haut de La Louvière. Je pense que cela ne vous échappe pas. Cela ne peut échapper à personne, c'est pour cela que l'on continuera à suivre ces dossiers ici afin de permettre qu'ils avancent le mieux possible.

**Question orale
de M. Bruno Lefèbre
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « l'avenir des trottinettes partagées en
Wallonie »**

**Question orale
de Mme Anne-Catherine Goffinet
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la position des pays du Benelux sur les
engins de déplacement personnel motorisés »**

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. Lefèbre, sur « l'avenir des trottinettes partagées en Wallonie » ;
- Mme Goffinet, sur « la position des pays du Benelux sur les engins de déplacement personnel motorisés ».

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, le Gouvernement bruxellois a décidé d'interdire les trottinettes électriques en libre-service à partir du 1^{er} janvier 2027. Plusieurs motifs sont avancés : les nuisances pour les autres usagers, certains usages problématiques, mais surtout la hausse des accidents impliquant ce mode de déplacement.

Selon les données relayées, les accidents corporels impliquant des trottinettes électriques restent en forte progression. Les risques de blessures seraient nettement plus élevés que pour le vélo, avec une proportion importante de traumatismes crâniens, alors que le port du casque demeure très limité chez les utilisateurs.

Cette décision bruxelloise pose inévitablement la question du positionnement wallon. Les réalités territoriales ne sont pas identiques, mais les enjeux de sécurité routière, de cohabitation avec les piétons et les cyclistes, de stationnement et de responsabilité des opérateurs concernent également nos villes et communes.

Quelle est votre analyse de la décision prise à Bruxelles ? Disposez-vous de données wallonnes récentes sur les accidents impliquant des trottinettes électriques, en particulier en libre-service ? Une évaluation de leur usage, de leur accidentologie et des nuisances constatées est-elle menée par l'AWSR, les communes ou les zones de police ? Les trottinettes en libre-service constituent-elles, à vos yeux, une solution de mobilité urbaine ? Envisagez-vous de revoir le cadre légal encadrant cette pratique de mobilité ? Quelle position la Wallonie défendra-t-elle dans les discussions interfédérales sur ce dossier ?

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

Mme Anne-Catherine Goffinet (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, dans une récente prise de position commune, les pays du Benelux ont appelé la Commission européenne à mettre en place un cadre harmonisé pour les engins de mobilité personnelle, tels que les trottinettes électriques et autres véhicules électriques légers.

Le Benelux estime que l'absence actuelle de règles techniques uniformes au niveau européen crée des problèmes de sécurité, des difficultés de contrôle et une fragmentation réglementaire préjudiciable tant aux utilisateurs qu'aux fabricants. Les trois pays ont plaidé dès lors pour l'instauration de normes techniques harmonisées et d'un système européen d'homologation ou de contrôle de conformité permettant de garantir un niveau élevé de sécurité tout en favorisant le développement de solutions de mobilité durable.

Cette démarche vise également à offrir davantage de clarté aux autorités publiques, aux communes et aux acteurs économiques, tout en facilitant l'intégration de

ces nouveaux modes de déplacement dans les politiques de mobilité.

Monsieur le Ministre, quelle est votre analyse de la position défendue par le Benelux concernant la création d'un cadre européen harmonisé ? Partagez-vous les constats et les recommandations formulés dans ce document ? Dans le cadre de vos compétences, quelles actions la Wallonie mène-t-elle ou envisage-t-elle de mener afin d'améliorer la sécurité, l'encadrement et l'intégration de ces véhicules dans notre politique 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. – Madame et Monsieur les Députés, depuis la dernière rentrée parlementaire, j'ai déjà répondu à sept questions au sujet des trottinettes électriques, preuve qu'elles sont rentrées à toute vitesse dans le paysage de la mobilité et, surtout, qu'elles suscitent de légitimes questions en matière de sécurité.

Je partage ces préoccupations, tout comme l'ensemble du Gouvernement qui, au travers de sa DPR, affirme 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 ».

À ce sujet, il y a lieu de distinguer les trottinettes en libre-service et celles que l'on peut acheter dans le commerce. Les premières sont à mettre en relation avec la question de M. Lefèbvre et la récente interdiction prise par la Région de Bruxelles-Capitale. En Wallonie, je rappelle qu'il existe un cadre ; l'exploitation des trottinettes partagées est soumise à un décret et à des règlements communaux. Certains sont assez contraignants, c'est le cas notamment à Namur. À Ottignies-Louvain-la-Neuve, le règlement est même dissuasif, en limitant fortement leur nombre. La décision d'autoriser ou non de telles flottes de trottinettes relève donc d'un choix communal.

Le second type de trottinettes est à mettre en lien avec la question de Mme Goffinet et la position adoptée par les États du Benelux. Dans le cas présent, on parle d'un cadre qui fait défaut. En effet, sont mises sur le marché des trottinettes débridées, certaines pouvant atteindre des vitesses excessives, d'autres dont les batteries présentent des risques d'incendie.

J'ai déjà détaillé lors d'une précédente commission la décision prise lors de la Conférence interministérielle du 2 décembre 2025. La position adoptée par le Benelux y répond. En deux mots : est réclamé, de toute urgence, un cadre législatif européen et harmonisé. Je soutiens pleinement cette position et continuerai à la soutenir

dans le cadre des prochaines discussions interfédérales et au niveau européen.

Revenons maintenant à nos trottinettes en libre-service. La décision prise par la Région bruxelloise s'inscrit dans une continuité. De nombreuses grandes villes européennes ont adopté, l'une après l'autre, des mesures restrictives vis-à-vis de ce type de mobilité.

Pour rappel, Bruxelles avait déjà décidé, en 2023, de réduire leur nombre de 20 000 à 8 000. Ces décisions ont été prises notamment sur base des retours de l'hôpital Saint-Pierre, qui, dès 2019, tirait la sonnette d'alarme devant le nombre et la gravité des accidents. Je rappellerai que j'en été moi-même victime à Bruxelles.

En Wallonie, la situation est différente. À Liège, la ville où il y a le plus de trottinettes partagées, le service des urgences d'un des principaux hôpitaux ne pose pas un tel constat. À l'échelle de l'ensemble de la Wallonie, sur la base des chiffres provisoires pour 2025, 451 usagers de trottinettes électriques ont été victimes d'un accident, soit une augmentation de 54 % par rapport à 2024 – 292 victimes. Parmi eux, 418 ont été légèrement blessés, 29 grièvement blessés et quatre ont perdu la vie. Ces victimes représentent un chiffre faible par rapport à l'ensemble des victimes de la route en Wallonie, mais un chiffre en progression qui doit nous alerter.

Les premiers chiffres pour 2026, janvier à mars, font état d'une stabilisation par rapport à la même période en 2025, avec 86 accidents recensés, aucun décès et trois blessés graves. Nous étions dans une période hivernale ; or, ce sont plutôt les beaux jours qui encouragent les trottinettes. Malheureusement, nous n'avons pas, à ce stade, de distinction entre les victimes utilisant leur propre trottinette et celles utilisant une trottinette en libre-service. Je solliciterai un examen de cet enjeu précis par l'Agence wallonne pour la sécurité routière.

Les trottinettes en libre-service constituent-elles une solution de mobilité urbaine ? Pour vous éclairer, je vais m'appuyer sur les chiffres dont je dispose pour Liège. Pour une flotte d'environ 1 050 trottinettes, en moyenne 2 100 déplacements sont effectués par jour. C'est relativement faible, mais pas négligeable au regard d'un moyen de transport structurant comme le tram qui comptabilise, lui, 50 000 montées par jour.

La distance moyenne parcourue varie, selon les opérateurs, entre 1,9 et 2,6 kilomètres. C'est entre l'échelle de la marche et celle du vélo. Pour un public jeune et urbain, de moins en moins enclin à vouloir disposer d'un permis de conduire ou qui n'a simplement pas les moyens de s'acheter une voiture, c'est, malgré tout, une solution de mobilité. Elle rentre dans un panel plus large où figurent les transports publics, la marche et le covoiturage.

À mon niveau de compétence, j'ai déjà pris et je vais continuer à prendre une série de dispositions, que ce soit

en matière de campagne de sensibilisation ciblée ou de monitoring, avec l'appui de l'Agence wallonne pour la sécurité routière et une volonté d'objectiver les situations à risques. Je reste extrêmement attentif à l'évolution de la situation et je prendrai, si nécessaire, les mesures qui s'imposent.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Merci, Monsieur le Ministre, pour ces informations. Il est important de rappeler aux communes qu'elles sont responsables en la matière dans le cadre de leur territoire. Je pense qu'on peut maintenir l'utilisation des trottinettes dans nos villes et communes. C'est important. Néanmoins, il faut sans doute éviter les situations à risques et faire respecter les différentes législations en vigueur : éviter d'être à deux sur une trottinette, éviter de ne pas porter de casque, éviter de rouler sur les trottoirs. Il y a toute une série de choses que l'on peut encore faire respecter aujourd'hui et qui ne le sont malheureusement pas.

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

Mme Anne-Catherine Goffinet (Les Engagés). – La réponse de M. le Ministre était claire et complète.

**Question orale
de Mme Veronica Cremasco
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la passerelle cyclopiétonne de la gare de
Namur et les freins à lever à l'échelon régional »**

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 passerelle cyclopiétonne de la gare de Namur et les freins à lever à l'échelon régional ».

La parole est à Mme Cremasco pour poser sa question.

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Monsieur le Ministre, la gare multimodale de Namur constitue un outil important pour la mobilité. Toutefois, son aménagement n'a pas réglé une difficulté notable : la coupure entre le centre-ville et le quartier de Bomel, en particulier la difficulté pour les piétons et les cyclistes de franchir les rails. Aujourd'hui, les usagers qui souhaiteraient rejoindre le centre depuis ce quartier doivent nécessairement traverser la gare. Pour les cyclistes, cela implique de descendre de leur vélo, d'emprunter les ascenseurs ou les escalators ; c'est une contrainte qui nuit à la fluidité des déplacements. S'ils ne font pas cela, ils doivent effectuer un détour de plusieurs centaines de mètres pour franchir un des deux

ponts routiers, ce qui n'est pas très sécurisant non plus, vous le concéderez. En tout cas, il y a moyen de faire beaucoup, beaucoup mieux dans une ville comme Namur.

Lors de la législature précédente, le ministre fédéral de la Mobilité que je ne citerai pas – M. Georges Gilkinet – avait apporté son soutien à un projet majeur pour Namur, porté par les écologistes namurois : la réalisation d'une passerelle destinée aux piétons et aux cyclistes à proximité de la gare.

Afin d'évaluer la pertinence de la création de cette passerelle, une étude de faisabilité a ainsi été lancée. Celle-ci vise à examiner les aspects techniques et financiers du projet, mais aussi à identifier les aménagements qui sont susceptibles d'améliorer les liaisons cyclables autour de la gare, ainsi que les besoins en infrastructures de stationnement pour les vélos. Cette étude de faisabilité est entrée dans sa troisième phase et son achèvement est attendu prochainement.

Votre homologue fédéral en charge de la Mobilité que je ne citerai pas non plus – Jean-Luc Crucke – a récemment pu faire le point à cet égard, en plus d'être interrogé par la députée Sarah Schlitz : « Les deux premières phases ont déjà permis de dégager plusieurs orientations concrètes. L'étude a également mis en évidence un certain nombre de contraintes et la nécessité de trouver des compromis en matière d'affectation de l'espace public. Il indique ainsi qu'« au nord, une partie du périmètre d'un parking régional serait mobilisée, ce qui suscite déjà certaines réserves au regard de projets de places de stationnement équipées de bornes de recharge électrique et de dispositifs de sécurisation ». On voit tous de quel parking du SPW il s'agit.

Il serait dommageable que le SPW vienne entraver un projet bénéfique pour la mobilité à Namur, en raison de quelques places de stationnement.

Monsieur le Ministre, je comprends les réticences que peut susciter la suppression ou le déplacement de quelques places de stationnement. Toutefois, de tels arbitrages sont parfois nécessaires pour améliorer la mobilité de manière cohérente et sécurisée. Il y a toujours une solution à trouver. Aujourd'hui, la situation aux abords de la gare, c'est à la fois peu pratique et potentiellement dangereux pour les cyclistes.

Examinez-vous d'un œil favorable au développement d'une telle passerelle cyclopiétonne, qui constitue à nos yeux un enjeu important pour l'amélioration de la mobilité des modes actifs et pour la connexion entre les quartiers. Pouvez-vous préciser la nature des éventuelles réserves émises concernant l'utilisation de ce parking ? Quelle est l'analyse des services wallons de la mobilité à l'égard de ces freins ? Pouvez-vous garantir que le SPW mettra tout en œuvre pour accompagner la réalisation du projet et dégager des

solutions et qu'il ne constituera pas un obstacle à sa concrétisation ? Quelles mesures avez-vous prévues afin de lever les blocages et de permettre aux Namurois de bénéficier d'une infrastructure répondant pleinement à leurs besoins en matière de mobilité douce ?

Je conclurai en disant qu'il serait dommage d'avoir ce pôle multimodal, la gare de Namur, sans qu'il ne soit complété par une approche de modes actifs, les vélos en particulier.

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, comme indiqué dans la DPR, « les modes actifs seront encouragés, notamment à travers l'amélioration et la création d'infrastructures sécurisées de qualité, inclusives. »

Je confirme que l'étude de faisabilité d'une passerelle cyclopiétonne à la gare de Namur est pilotée par le Fédéral via la SPF Mobilité et Transports puisqu'il s'agit d'un projet lié à une infrastructure ferroviaire. Les différents services du SPW participent activement à cette étude de faisabilité aux côtés de la Ville de Namur et des autres partenaires concernés.

Une des réserves identifiées par le SPW MI concerne, en effet, l'utilisation potentielle d'une partie du parking régional du Levant pour permettre l'implantation de certaines variantes de la passerelle cyclopiétonne. Dans ce cadre, le SPW MI a demandé une étude complémentaire basée sur l'utilisation de ce parking.

De manière générale les services régionaux ont formulé plusieurs pistes permettant d'améliorer le projet et ont explicitement demandé que certaines variantes ne soient pas écartées prématurément. Il y a aujourd'hui cinq scénarii sur la table, avec différentes localisations pour la passerelle cyclopiétonne – plus au nord ou au sud, un peu plus avant ou après la gare.

Concrètement le SPW MI a déjà proposé plusieurs orientations :

- une analyse approfondie des variantes ;
- le maintien de solutions utilisant partiellement le parking ;
- la prise en compte des aménagements cyclables et piétons existants autour de la gare ;
- la recherche de solutions intégrées pour le stationnement vélo ;
- la coordination avec la Ville de Namur concernant les projets de réaménagement du boulevard du Nord ;
- la préservation de la fonctionnalité du réseau routier régional tout en améliorant les connexions sécurisées pour les modes actifs.

La volonté de la Région – et la mienne –, en bonne intelligence avec le SPF Mobilité et Transports et les autorités communales qui sont très soutenantes, c'est bien d'aider à avancer dans ce projet et de trouver la solution la plus optimale pour répondre aux besoins identifiés, à savoir l'aménagement d'une passerelle cyclopiétonne.

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

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Je vais commencer par vous remercier pour votre engagement dans le dossier et votre volonté de voir aboutir des solutions de mobilité active, notamment cyclopiétonne. Vous êtes ferme en la matière.

Concernant les cinq scenarii, comment allez-vous, par exemple, créer le débat autour de ces derniers pour les choisir et peut-être arriver à avoir un vrai dialogue ?

(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)

Ce serait un peu fort de café. Ce n'est pas cela que j'appelle un dialogue ou une coconstruction : ce n'est pas le ministre qui décide tout seul.

Il y a peut-être moyen...

(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)

Oui, mais comme vous ne m'apportez aucune réponse par rapport au SPW.

Je reprends les choses dans l'ordre. D'abord, merci de vous engager à faire une passerelle cyclopiétonne dans les meilleurs délais. Ensuite, il y a cinq scenarii possibles. On va essayer de trouver une solution et l'on est bien d'accord sur le fait que, parfois, il faut faire quelques petits aménagements. Ce ne sont pas quelques places de parking qui doivent bloquer la mobilité active qui doit exister dans la capitale de la Wallonie.

(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)

Oui, tout à fait, mais je vais alors vous en demander un peu plus pour savoir comment respecter les délais. C'est normal que je m'en inquiète.

(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)

J'ai bien compris, mais vous connaissez bien M. Crucke, vous devez certainement être en pleine cohérence.

On reviendra pour voir quels sont ces cinq scenarii et lequel sera choisi, mais on aurait aimé un peu plus de concret et de détails.

Question orale de M. Bruno Lefèbre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la réforme des plans de cohésion sociale »

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 « la réforme des plans de cohésion sociale ».

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

M. Bruno Lefèbre (PS). – Monsieur le Ministre, nous avons déjà eu l'occasion de vous interroger à plusieurs reprises sur la réforme des plans de cohésion sociale. Dans vos réponses précédentes, vous avez confirmé que la programmation actuelle était prolongée jusqu'au 31 décembre 2026 afin d'assurer la continuité des actions et la stabilité des équipes.

Vous avez également indiqué que votre réforme devait reposer sur une simplification administrative, une autonomie renforcée des communes, un contrôle davantage a posteriori et la création d'un Fonds régional de cohésion et d'action sociales, fondé sur une dotation annuelle garantie.

Sur le papier, ces objectifs peuvent évidemment être entendus. Vous avez indiqué que l'avant-projet de décret serait prochainement soumis au Gouvernement, puis aux consultations obligatoires, et qu'il arriverait encore cette année sur la table du Parlement. Depuis lors, pouvez-vous nous préciser où en est exactement ce texte ?

Quand l'avant-projet de décret sera-t-il adopté en première lecture par le Gouvernement wallon ? Pouvez-vous confirmer clairement que l'enveloppe globale consacrée aux plans de cohésion sociale ne diminuera pas en 2027 par rapport aux moyens actuellement disponibles ?

La future dotation annuelle garantie sera-t-elle calculée de manière à éviter toute perte brutale pour certaines communes ? Un mécanisme de garantie, de lissage ou de compensation est-il prévu pour empêcher qu'un changement de formule de calcul ne fragilise les PCS existants ? La dotation sera-t-elle indexée ? Confirmez-vous que les frais de personnel resteront admissibles dans le futur dispositif ?

Je pense que toutes ces questions sont vraiment importantes puisqu'on est en juin 2026 et les communes doivent savoir à quoi elles vont être mangées d'ici le 1^{er} janvier 2027, en ce qui concerne des plans qui sont extrêmement utiles.

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 réforme du dispositif des plans de cohésion sociale est actuellement en voie de finalisation et s'inscrit dans les orientations déjà annoncées, à savoir une simplification administrative, une autonomie accrue des communes, un contrôle davantage a posteriori, ainsi que la mise en place d'une dotation annuelle.

La première lecture a été soumise au Gouvernement wallon lors de la séance du 11 juin. Elle prévoit la création d'un nouveau dispositif financier, qui portera l'intitulé « Initiatives pour le vivre ensemble », appelé à se substituer au cadre actuel. À ce stade, ce texte fait encore l'objet de derniers arbitrages, le délibéré devrait être levé avant la fin de la session parlementaire.

S'agissant d'une dotation, l'usage du montant sera libre, pour autant évidemment que les objectifs soient respectés. Il inclut la possibilité d'utiliser les montants pour des frais de personnel.

S'agissant des aspects financiers, la réforme se fait à budget constant et j'entends prévoir une phase de transition suffisante pour éviter toute rupture d'une commune par rapport à une autre. Quant à l'indexation, je rappellerai qu'elle a été supprimée par mon prédécesseur il y a quelques années.

Pour le reste, un peu de patience, cela viendra dans les prochains mois, en version finale, sur la table de cette Commission.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, certains éléments me rassurent. Notamment, dans le fait que vous dites que ce ne sera pas brutal et que les moyens seront maintenus de manière suffisante.

Cependant, restons clairs : aujourd'hui, les plans de cohésion sociale réalisent un job vraiment important dans les communes. Les publics qu'ils touchent sont ravis de ce qu'on produit avec eux, que ce soient les personnes âgées, que ce soient les personnes décrochées de la société. Dès lors, il y a une nécessité à maintenir ces plans de cohésion sociale.

Vous me dites que l'indexation a été supprimée par votre prédécesseur. Merci, cela me fait une belle jambe ! J'aurais préféré que vous me disiez que vous alliez la réintégrer. En effet, je vous propose de rétablir l'indexation, cela fera de vous un excellent ministre dans le cadre des plans de cohésion sociale.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Allo, Christophe ?

**Question orale
de M. Bruno Lefèbvre
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « l'organisation des funérailles en
Wallonie »**

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

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, l'organisation des funérailles reste un moment délicat. Au-delà du deuil, les personnes concernées doivent faire face à de nombreuses démarches administratives, pas toujours évidentes.

Depuis le début de l'année, la Flandre dispose de la plateforme numérique eLys, qui permet un partage plus rapide des documents, une rédaction plus fluide des actes de décès et un accès immédiat aux dernières volontés.

En Wallonie, un tel système fait toujours défaut. Les proches doivent souvent demander eux-mêmes les documents nécessaires et contacter séparément les différentes administrations et organismes concernés.

Travaillez-vous à la mise en place d'une plateforme similaire ? La création d'une telle plateforme ne devrait-elle pas trouver sa place dans votre plan de simplification administrative ? Si vous y travaillez, quand sera-t-elle opérationnelle ?

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 plateforme numérique eLys est effectivement une application mise en place par l'autorité flamande. Il s'agit d'un outil informatique permettant l'enregistrement et le traitement entièrement numérique et sécurisé efficace des décès.

Cette plateforme fait l'objet d'une attention particulière en Wallonie. Des discussions entre cabinets ont déjà eu lieu sur l'opportunité de développer un dispositif similaire sur le territoire wallon. Mon cabinet a également pu assister à une présentation de cette plateforme afin d'examiner le fonctionnement concret.

Par ailleurs, le sujet a également été abordé avec les acteurs concernés, notamment Funewal, la Fédération wallonne des entrepreneurs de pompes funèbres, ainsi

que le Groupement des agents des services de la population et de l'état civil, le GAPEC.

À ce stade, le SPW IAS étudie la faisabilité d'une plateforme similaire en Wallonie, en ce compris les modalités juridiques, administratives liées à un éventuel marché public. Je prendrai prochainement contact avec ma collègue en charge de l'informatique administrative afin d'examiner concrètement le développement d'un tel projet de simplification administrative.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, merci pour cette réponse extrêmement importante pour ce genre d'événement.

**Question orale
de M. Guillaume Soupart
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la simplification de l'accès aux documents
administratifs pour les groupes d'opposition de
conseils communaux »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Soupart à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la simplification de l'accès aux documents administratifs pour les groupes d'opposition de conseils communaux ».

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

M. Guillaume Soupart (MR). – Monsieur le Ministre, il se trouve qu'à Mons, on a la chance d'avoir accès aux documents administratifs grâce à la plateforme Plone, ce qui n'est pas le cas dans d'autres communes. Si jamais vous voulez travailler sur le sujet, n'hésitez pas.

Rien n'empêche que, dans le cadre du plan Oxygène, la Ville de Mons doit respecter un plan d'embauche, ou plutôt – devrais-je dire – un plan de désembauche. Il a fallu six mois pour l'obtenir parce que, quand on est dans l'opposition, c'est aussi important de pouvoir savoir si les plans sont respectés puisque cela fait partie des engagements dans le cadre du plan Oxygène, de bien vérifier qu'il n'y a pas des engagements qui se font en stoemeling.

Force est de constater que cela a pris énormément de temps avant de les recevoir. Dès lors, nous avons tenté de contacter la CADA afin d'obtenir ces différents documents. Il se trouve que, pour obtenir des documents administratifs auprès de la CADA, nous sommes encore dans un dispositif qui relève du siècle passé, où il faut envoyer un courrier recommandé qui respecte des

formes compliquées, avec un lien sur un site internet qui renvoie vers des informations, qui ne sont pas forcément très claires, et vers des textes décrets, qui sont parfois un peu flous.

Monsieur le Ministre, au XXI^e siècle, on pourrait tenter d'avoir un formulaire en ligne pratique, accessible, qui puisse augmenter de manière significative la transparence et l'accès aux différents documents. Dès lors, des simplifications sont-elles envisagées pour rendre l'accès à des documents plus accessibles et plus rapides ? La mise en œuvre d'un formulaire simplifié en ligne pourrait-elle être étudiée ? Enfin, des mesures sont-elles prévues pour raccourcir les délais au sein de la CADA ?

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 d'abord à rappeler que les conseillers communaux disposent d'un droit d'accès aux documents administratifs de leur commune. Ce droit est consacré par l'article L1122-10 du Code de la démocratie locale et de la décentralisation. Celui-ci prévoit qu'aucun acte ni aucune pièce concernant l'administration communale ne peut être soustrait à l'examen des membres du conseil. Il permet également aux conseillers communaux d'obtenir copie des actes et des pièces relatifs à l'administration de la commune, dans les conditions prévues par le règlement d'ordre intérieur. C'est un droit qui est beaucoup plus large que celui des citoyens de base au travers de la CADA. Il ne s'agit pas d'une faculté laissée à l'appréciation de la commune, mais bien d'un droit reconnu aux conseillers communaux dans l'exercice de leur mandat. Il appartient donc à chaque commune de permettre l'exercice effectif de ce droit. C'est une obligation légale.

Si une autorité communale ne délivre pas un document alors qu'elle y est tenue, je peux aussi être saisi en tant qu'autorité de tutelle. Cette saisine est considérée comme un recours gracieux et n'implique pas de formulaire, mais un simple mail. Des voies de recours existent ainsi déjà lorsque le droit d'accès n'est pas correctement appliqué dans le chef d'un conseiller communal. La production d'un formulaire constituerait à mes yeux un élément de complexité par rapport au droit actuel applicable au recours gracieux des élus communaux, qui n'implique aucune formalité pour être accessible au plus grand nombre. Il n'est donc pas envisagé de modifier le CDLD sur ce point.

Quant à la saisine de la CADA, je rappelle que la législation relative à cette disposition relève du ministre-président.

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

M. Guillaume Soupart (MR). – Monsieur le Ministre, je ne manquerai pas de demander au ministre-président que nous puissions travailler sur le sujet. C'est vrai que parfois, quand on écrit les questions, on ne sait pas forcément ce genre de détail concernant la répartition des compétences, mais je pense en effet qu'il faut pouvoir avancer sur le sujet.

Sur le droit des conseillers communaux d'avoir accès à l'entièreté des documents, je peux vous dire que ce n'est pas respecté dans certaines communes. C'est malheureux de devoir passer par le ministre, même si cela requiert moins de formalités pour pouvoir obtenir ces documents. L'objectif est aussi de pouvoir passer par la CADA pour ne pas surcharger votre cabinet avec des demandes qui devraient être réalisées simplement.

**Question orale
de M. Guillaume Soupart
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « les dépenses de fonctionnement
interpellantes de l'intercommunale Ceneo »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Soupart à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les dépenses de fonctionnement interpellantes de l'intercommunale Ceneo ».

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

M. Guillaume Soupart (MR). – Monsieur le Ministre, il se trouve que justement, l'AG de Ceneo s'est réunie il y a deux jours, et que récemment, nous avons eu écho de différentes dépenses assez interpellantes au bénéfice de son ancien président. Il y a eu un rapport d'audit qui parle notamment de location de *business seats* au Sporting de Charleroi pour 18 000 euros par an, ou des frais de restaurant allant jusqu'à 15 000 euros en 2023 sur une année. Je pense que l'on peut faire de sacrés beaux restos avec des montants pareils. Visiblement, il n'y a pas eu d'aval du conseil d'administration sur ces différentes dépenses.

On voit aussi qu'il y a des dépenses concernant des frais de voyage qui peuvent paraître élevés, puisque l'on parle quand même de 130 000 euros entre 2019 et 2025, ainsi que le recours à une agence de communication, notamment pour rédiger les discours de l'ancien président. Cela pose des questions évidentes, parce que quand on est président de l'intercommunale Ceneo, je pense que l'on peut peut-être avoir de l'assistance en interne pour rédiger ses discours.

En 2022, il y a d'ailleurs eu des débats concernant les frais de notoriété, mélangeant en réalité dans ce point du PV différentes choses, dont un appel à projets

pour de très petites entreprises menant des projets de recherche et développement et du sponsoring classique. Certains administrateurs, dont le bourgmestre de La Louvière, se sont d'ailleurs demandé si c'était bien le rôle d'une intercommunale de s'engager dans de telles dépenses. Le président de l'époque a tenté de se justifier par la nécessité de réseautage.

Dès lors, estimez-vous que ces pratiques entrent dans l'objet social de l'intercommunale et respectent bien les standards éthiques de bonne gouvernance en Wallonie ? Je sais que vous y êtes attentif. Nous en avons déjà parlé dans différents dossiers, notamment dans le dossier Resa. En l'espèce, un président d'intercommunale dispose-t-il d'un pouvoir discrétionnaire pour pouvoir engager une telle institution publique dans ce cadre ?

Les factures liées à ces prestations pouvaient-elles être liquidées sans être couvertes par une décision spécifique de l'organe d'administration ?

Vous annonciez lors d'une commission précédente la tenue d'un cadastre de sponsoring des différentes intercommunales. Pouvez-vous nous indiquer l'état d'avancée de ce cadastre ?

Comment améliorer la bonne utilisation des finances publiques en évitant que des moyens publics servent à des fins personnelles ?

Enfin, envisagez-vous de demander un audit ou une attention particulière de votre administration sur l'intercommunale Ceneo ?

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 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 donc crucial d'incarner les principes d'intégrité et d'efficacité.

J'ai bien pris connaissance des éléments que vous évoquez concernant certaines dépenses de fonctionnement de l'intercommunale Ceneo. À ce stade, je resterai prudent. Il ne m'appartient pas de me prononcer sur la seule base d'éléments rapportés sur la conformité de certaines dépenses à l'objet social de Ceneo. Cette analyse doit se faire au regard des statuts, des décisions prises et des pièces justificatives.

De manière générale, certaines actions de notoriété ou de représentation peuvent se justifier pour une intercommunale, pour autant qu'elles soient proportionnées, conformes à son intérêt et couvertes bien sûr par les décisions et délégations adéquates.

S'agissant du rôle du président, il ne dispose pas d'un pouvoir discrétionnaire général lui permettant d'engager seul l'intercommunale dans n'importe quelle dépense. Les pouvoirs pouvant être exercés dépendent des statuts et des éventuelles délégations décidées par le conseil d'administration. Plus largement, la bonne utilisation des finances publiques repose d'abord sur les organes de l'intercommunale eux-mêmes :

- les administrateurs, qui assurent la gestion et le contrôle interne ;
- l'assemblée générale, qui adopte notamment les comptes et les budgets ;
- les réviseurs et organes de contrôle prévus par les textes.

Elle repose dans un second temps sur l'autorité de tutelle, c'est-à-dire le SPW IAS, et votre serviteur.

Je rappelle que, conformément au droit des sociétés, les administrateurs mettent en jeu leur responsabilité civile et pénale lorsqu'ils prennent des décisions.

Concernant Ceneo, au vu des éléments portés à ma connaissance, j'ai demandé une instruction à mon administration. Celle-ci est en cours.

Vous m'interrogez également sur le cadastre relatif aux pratiques de sponsoring des intercommunales. Ce travail est bien en cours. J'ai reçu les premières informations dont l'analyse nécessite une lecture approfondie. À ce stade, toutes les intercommunales n'ont toutefois pas encore transmis tous les éléments, ce qui ne permet donc pas de disposer pour l'instant d'une vision consolidée de la situation. C'est pourquoi j'ai demandé au SPW IAS qu'une note complémentaire soit établie afin de disposer d'un état des lieux complet et que des rappels comminatoires soient adressés aux retardataires.

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

M. Guillaume Soupart (MR). – Merci beaucoup, Monsieur le Ministre, d'avoir commandé cette instruction auprès de votre administration. Il est très important que l'on puisse faire la lumière là-dessus, parce que la confiance des citoyennes et des citoyens envers les intercommunales est au plus bas – même si je ne pense pas qu'elle ait été très haute à un moment donné.

Il faut pouvoir analyser de près ces différentes dépenses, car dans le rapport de l'audit qui a été commandé, les auditeurs disent clairement que toutes ces dépenses doivent être abandonnées et arrêtées parce qu'elles ne servent pas spécifiquement à Ceneo. Comme je le disais, elles semblaient plutôt bénéficier à une personne en particulier.

Concernant toutes les intercommunales qui ne vous ont pas encore répondu, je trouve cela vraiment dommage : si l'on veut récupérer la confiance des citoyens et des citoyennes, il est bon que l'on puisse

faire preuve de transparence là-dessus et que vous puissiez exercer votre pouvoir de contrôle du mieux possible.

Question orale
de M. Bruno Lefèvre
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « les conséquences de la réforme des aides à
la promotion de l'emploi (APE) sur les pouvoirs
locaux »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Lefèvre à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les conséquences de la réforme des aides à la promotion de l'emploi (APE) sur les pouvoirs locaux ».

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

M. Bruno Lefèvre (PS). – Monsieur le Ministre, le Gouvernement wallon a examiné le 11 juin dernier plusieurs textes relatifs à la réforme des aides à la promotion de l'emploi – les fameux APE –, parmi lesquels :

- un avant-projet de décret instaurant deux dotations complémentaires au Fonds des communes ;
- un avant-projet de décret prévoyant une dépense transitoire au bénéfice des CPAS ;
- le projet de décret en deuxième lecture relatif à la réconciliation des dispositifs de soutien à l'emploi dans les politiques fonctionnelles.

Pouvez-vous préciser la nature des deux dotations complémentaires qui seraient créées au sein du Fonds des communes ? Quels en sont les montants ? Sont-ils indexés ?

Quels objectifs poursuivent ces dotations et selon quelle clé de répartition seraient-elles attribuées ?

Pouvez-vous également détailler le mécanisme transitoire prévu au bénéfice des CPAS ainsi que sa durée envisagée ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, je reconnais là votre impatience à connaître les décisions du Gouvernement wallon avant qu'elles ne soient prises. La réforme des APE s'inscrit dans l'objectif fixé par la Déclaration de politique régionale. Vous en avez résumé l'essence.

En ce qui concerne les pouvoirs locaux de premier degré – à savoir les communes, les CPAS et les régies communales autonomes –, l'avant-projet de décret actuellement en discussion au sein du Gouvernement wallon prévoit le maintien d'une enveloppe spécifique et distincte. Celle-ci serait intégrée au financement local par le biais de deux dotations complémentaires au Fonds des communes. La première dotation concernerait les grandes villes. La seconde viserait les autres communes de Wallonie.

Vous m'interrogez sur les montants et la clé de répartition. Les discussions sont en cours au sein du Gouvernement. Vous comprendrez donc que je ne puisse pas encore vous répondre. De toute façon, un décret viendra devant le parlement et vous aurez à satiété l'occasion de m'interroger, de discuter, de sous-peser, de valider ou d'invalider le projet de décret en cours de préparation.

L'objectif de ces dotations est d'assurer une certaine continuité du financement actuellement couvert par les APE, tout en l'inscrivant dans une répartition plus objective.

Vous me questionnez ensuite sur les CPAS. Un mécanisme transitoire est bien prévu afin d'éviter un changement trop rapide dans le financement et de permettre une transition progressive vers le nouveau dispositif. Il s'agira bien d'une dotation globale additionnant les parts communales, les parts CPAS et les parts régies communales autonomes.

Les textes poursuivent donc leur parcours et les premières lectures devraient être validées tout prochainement.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, ce n'est pas que de l'impatience. Vous savez que les communes sont aujourd'hui au bord du gouffre, que les moyens APE qui leur sont dédiés sont vraiment très utilisés. Il y a énormément de personnel derrière ces valeurs APE. Il est plus que temps aujourd'hui de dévoiler votre projet et de rassurer les communes sur l'utilisation de ces APE, sur l'utilisation de ces moyens et surtout sur le fait que l'on puisse maintenir le personnel.

**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 d'avancement de la réforme du
temporel des cultes en Wallonie »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Lefèbvre à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'état d'avancement de la réforme du temporel des cultes en Wallonie ».

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, vous avez indiqué dans votre DPR et à différentes reprises vouloir engager une réforme du temporel des cultes en Wallonie, avec l'objectif d'aboutir à un cadre modernisé, voire à un code dédié aux établissements cultuels. Vous avez également précisé que des échanges avaient eu lieu avec les organes représentatifs des cultes sur la tutelle, le financement, la rationalisation des structures, la composition des organes et le logement des ministres du culte.

Cette réforme est attendue par les pouvoirs locaux. Elle doit permettre de simplifier les procédures, de renforcer la transparence et d'assurer une meilleure prévisibilité des charges supportées par les communes et les provinces, tout en respectant la liberté de culte et les réalités locales.

Quel est aujourd'hui l'état d'avancement de cette réforme ? Le calendrier annoncé, avec une présentation d'un texte au Gouvernement courant 2026, est-il maintenu ?

Quelles orientations retenez-vous en matière de financement des établissements cultuels ? Un plafonnement ou une meilleure maîtrise de l'intervention des pouvoirs locaux est-il envisagé ? Disposez-vous d'un cadastre consolidé des coûts actuellement supportés par les communes et les provinces ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, dans la DPR, le Gouvernement s'est engagé à moderniser la gestion des édifices de cultes, en concertation avec les représentants des cultes. Il s'agit d'un dossier pour lequel j'ai déjà enclenché plusieurs rencontres avec les parties prenantes, comme j'ai déjà pu le dire quelques fois au sein de cette assemblée.

Concernant l'état d'avancement, les réflexions menées en concertation avec mon administration se poursuivent et l'avant-projet de décret est en cours de rédaction au sein de l'administration. À ce stade, le calendrier initialement annoncé demeure inchangé.

Concernant les aspects relatifs au financement et aux interventions communales, vous comprendrez que je garde la primeur de mes réflexions pour le Gouvernement.

S'agissant des coûts actuellement supportés par les communes et les provinces, je vous invite à consulter mon excellente réponse à la question écrite n° 1 569 de M. Daye pour obtenir les réponses chiffrées à vos questions.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Merci pour cette réponse extrêmement intéressante. J'aurais aimé tout de même que vous ne me renvoyiez pas à la réponse à la question de mon excellent collègue, M. Daye, mais que vous évoquiez au moins les informations sur les coûts actuellement supportés par les communes et les provinces. Si vous les avez sous la main, n'hésitez pas.

M. le Président. – C'est un tableau tout frais ; il a quelques jours.

**Question orale
de Mme Veronica Cremasco
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la prise en compte du risque de surchauffe
et des îlots de chaleur dans les outils
d'aménagement du territoire »**

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 prise en compte du risque de surchauffe et des îlots de chaleur dans les outils d'aménagement du territoire ».

La parole est à Mme Cremasco pour poser sa question.

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Monsieur le Ministre, c'est une problématique grave. Nous l'avons tous vécue dans notre chair avec la canicule. Il faut faire quelque chose, en amont et sur le fond. Il ne s'agit pas de plaquer des mesures technologiques qui vont empirer la situation – on pense notamment aux climatiseurs ou à ce genre de choses. Il faut agir autant que faire se peut, et prioritairement sur les causes du dérèglement climatique, même si, maintenant, on en est plus à l'adaptation. On n'en démord pas : toute mesure de fond

est aussi une mesure d'atténuation, et pas uniquement d'adaptation. En général, les mesures écologiques, lorsqu'elles sont mises en place, font le boulot des deux côtés. C'est en cela qu'elles sont encore plus intéressantes.

Le Belgian Climate Risk Assessment, publié fin 2025 par le Centre d'évaluation des risques climatiques et environnementaux – le CERAC –, identifie la chaleur comme l'aléa climatique ayant aujourd'hui et demain les conséquences les plus importantes sur la santé publique et sur l'économie. Dans un scénario de réchauffement limité, la chaleur serait responsable de plus de 1 000 décès par an en Belgique. Le diagnostic de vulnérabilité de la Wallonie montre que les vagues de chaleur deviendront plus fréquentes et plus longues au cours des prochaines décennies. Dans un scénario de réchauffement global à +2 degrés, la Wallonie connaîtrait trois fois plus de vagues de chaleur qu'aujourd'hui. Vous imaginez ? Ce chiffre serait multiplié par six dans un scénario à +3 degrés, et par 11 dans un scénario à +4 degrés. Il faut l'éviter à tout prix. C'est aussi simple que cela. Je ne comprends pas comment on n'en a pas plus conscience. On va droit dans le mur et on continue.

Les données disponibles mettent également en évidence la vulnérabilité particulière des espaces urbanisés. Les phénomènes d'îlots de chaleur y sont plus intenses et se combinent souvent à des facteurs de vulnérabilité sociale qui touchent davantage les populations les plus fragiles. Les plus fragiles d'entre nous sont en effet les plus exposés. La chaleur constitue ainsi non seulement un enjeu environnemental et sanitaire, mais aussi un enjeu d'aménagement du territoire et de justice sociale, l'aménagement du territoire étant très souvent corrélé à la justice sociale.

Le Schéma de développement du territoire, ce fameux SDT qui fixe comme cinquième objectif la réduction de la vulnérabilité du territoire et de ses habitants face aux risques naturels et aux nuisances anthropiques, prévoit notamment que les schémas de développement communaux prennent en compte le risque d'îlots de chaleur, ainsi que la préservation des systèmes écosystémiques de régulation tels que la végétalisation, l'ombrage, la filtration des eaux pluviales ou encore le maintien d'îlots de fraîcheur.

Dans ce contexte, c'est assez simple. Nous sommes tellement face à l'urgence aujourd'hui que, Monsieur le Ministre, j'aimerais vraiment vous entendre proactivement et fermement sur le sujet. Quel moyen technique, méthodologique ou financier allez-vous mettre à disposition des communes afin d'intégrer efficacement le risque de surchauffe et les îlots de chaleur dans les schémas de développement communaux ?

Des outils spécifiques vont-ils être développés pour accompagner les pouvoirs locaux et/ou les bureaux

d'urbanisme dans cette démarche ? Il existe tout un urbanisme dit « urbanisme régénératif » – un concept qui est vraiment bien connu – qu'il faut répandre dans toutes les communes et dans les bureaux d'urbanisme, notamment ceux qui officient en Wallonie. Allez-vous développer des outils spécifiques pour ce faire ? Comment le Gouvernement prend-il en compte ce risque naturel de surchauffe dans les outils de planification territoriale ? De nouvelles pistes sont-elles développées ?

J'ai la même question concernant les outils régionaux dits opérationnels – opérations de rénovation urbaine, projets de revitalisation urbaine. Quels nouveaux mécanismes visant à limiter l'artificialisation des sols et à renforcer l'infrastructure verte vont être développés ? Il nous faut absolument du végétal, il faut des arbres, il faut des infrastructures vertes parce qu'elles font le travail, parce qu'elles arrivent à faire redescendre la température. C'est bête comme chou, mais je ne sais pas pourquoi vous ne vous obsédez pas à le mettre plus en œuvre. On fait alliance avec la nature et le problème se résout majoritairement. Il va falloir être proactif et il va falloir aller vite.

Quand envisagez-vous de développer des nouveaux mécanismes comme ceux-là et dans quel délai ?

M. le Président. – Madame Cremasco, vous pouvez remercier M. Crampon et Mme Hanus sans quoi vous n'auriez eu que trois minutes ; vous étiez en dépassement sur les cinq.

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Monsieur le Président, avec ce que l'on vient de vivre, il faut changer de braquet, j'en suis persuadée. Je ne sais pas comment vous le dire, ce n'est pas une question de politique.

M. le Président. – C'est hyper important, on est d'accord.

Monsieur le Ministre répond tout de suite à votre question ; il aime bien le braquet, il adore le vélo.

La parole est à M. le Ministre Desquesnes.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, l'adaptation de nos villes et, plus largement, de l'ensemble du territoire au réchauffement climatique constitue une priorité de l'action du Gouvernement et dans la mienne. En effet, à travers la Déclaration de politique régionale, il entend « favoriser l'émergence, le cas échéant d'initiatives privées, de nouveaux espaces verts et la végétalisation des espaces publics tant en milieu urbain que rural et des projets urbanistiques notamment pour répondre aux enjeux des îlots de chaleur ».

Les constats sont largement partagés : en l'absence d'ombrage, les tissus fortement minéralisés et peu

végétalisés concentrent les effets de la chaleur et exposent ainsi davantage les populations les plus vulnérables. Hélas, notre territoire, singulièrement nos villes, ont souffert de décennies d'un aménagement favorisant la bétonisation et l'artificialisation des sols. Les outils que la Wallonie développe et déploie depuis quelques années visent clairement à inverser cette tendance.

La maîtrise de l'artificialisation des sols et le renforcement de l'infrastructure verte, qui contribuent directement à limiter les îlots de chaleur, sont dorénavant des lignes de conduites claires pour l'évolution de notre territoire. Ma responsabilité, en tant que ministre en charge de cet enjeu, est de veiller à ce que ces lignes de conduite se traduisent dans des décisions concrètes à l'échelle des permis communaux et régionaux et, bien sûr, au travers des leviers d'actions directs de la Wallonie, au travers de sa politique d'aménagement opérationnel.

S'agissant du diagnostic, la connaissance de ces phénomènes s'est nettement renforcée. L'Agence wallonne de l'air et du climat a élaboré, en collaboration avec l'ISSeP, une cartographie détaillée des aléas climatiques à l'échelle du territoire wallon, accessible via WalOnMap. Cette cartographie constitue précisément un outil de diagnostic territorial, notamment de l'exposition aux îlots de chaleur, permettant aux communes d'objectiver ces enjeux et d'orienter leurs choix.

Dans le cadre de mes compétences en matière de territoire, la mise en œuvre du Schéma de développement du territoire cadre largement les actions à mener. Celui-ci intègre, en effet, les enjeux climatiques à la fois dans nos stratégies de développement territorial, mais également dans nos projets d'aménagement de nos villes. Une de ses mesures précise notamment que les îlots de chaleur s'apprennent à l'échelle du quartier, tandis qu'une autre confirme que leur traitement repose sur la mobilisation d'outils locaux.

Ces mesures d'adaptation et d'atténuation des effets du réchauffement climatique constituent des éléments structurants du SDT, qui s'imposent dorénavant juridiquement aux SDC. Je veux citer les mesures contenues dans le Schéma de développement du territoire en lien direct avec la lutte contre les îlots de chaleur :

- l'obligation, pour les projets de plus de 50 ares, de respecter une proportion minimale de pleine terre, généralement comprise entre 30 et 70 % selon la localisation. La pleine terre constitue, en effet, un levier direct pour limiter la surchauffe, en favorisant l'infiltration des eaux, l'évapotranspiration et la végétalisation, en ce compris la plantation d'arbres ;
- la règle de la ville à 10 minutes qui implique qu'en centralité, tout citoyen puisse disposer d'un

espace vert, îlot de fraîcheur, à moins de 10 minutes à pied de son logement ; c'est dans le SDT ;

- la nécessité d'intégrer au niveau communal la création de système écosystémique pour faire face aux risques que sont les inondations et les îlots de chaleur ;
- le principe général d'accueillir systématiquement la nature dans les espaces publics afin, notamment, d'anticiper les effets du changement climatique.

Ces principes sont inscrits noir sur blanc dans le SDT qui s'impose aux SDC.

À l'échelle communale, les schémas de développement communaux jouent un rôle structurant. Ils permettent de traduire la stratégie territoriale en objectifs, principes et mesures concrètes. Comme je l'ai indiqué, chaque SDC devra donc intégrer ces principes au sein de ses recommandations et lignes de conduite.

Bien sûr, les élus locaux n'ont pas attendu le SDT pour intégrer ces éléments dans leurs réflexions et décisions territoriales. La modification apportée au CoDT renforce toutefois les moyens juridiques de la Région pour s'assurer que chacune des 252 communes de la Région wallonne de langue française s'inscrit bien dans cette logique de résilience de nos territoires face aux enjeux climatiques et à notre responsabilité de pouvoirs publics – j'utilise le pluriel – de limiter les effets, d'atténuer les impacts pour protéger nos citoyens et notre patrimoine de biodiversité.

J'entends utiliser mon pouvoir de tutelle si certains venaient à contester ou à nier cette réalité et cette nécessité. Toutefois, je fais confiance aux élus locaux, à leurs administrations, aux bureaux d'étude qui les accompagnent ainsi qu'aux équipes du Département du territoire qui apportent leurs conseils au processus d'élaboration des SDC.

À une échelle plus fine, les schémas d'orientation locaux permettent également de décliner ces orientations au niveau du quartier ou du site, notamment en matière de désimperméabilisation, de végétalisation, de gestion des eaux pluviales et de développement de l'infrastructure verte. Ce sont des dossiers concrets que je vois passer régulièrement sur mon bureau et pour lesquels je constate qu'aujourd'hui un changement de cap est donné. L'élaboration d'un schéma de développement communal permettra aux communes d'adapter ces principes aux réalités de leur territoire.

Le soutien aux communes est concret sur cet enjeu. L'administration, tant au niveau des services centraux à Namur qu'au niveau des directions extérieures, accompagne activement cette dynamique. Au 1^{er} juin, 107 dossiers de schéma de développement communal et un dossier de schéma de développement pluricommunal font l'objet d'un accompagnement avec tenue de

comités d'accompagnement réguliers. Le soutien est également financier – en moyenne 75 000 euros par commune – tant pour l'élaboration des outils que pour l'engagement et la formation d'agents communaux qualifiés et sensibilisés aux enjeux climatiques ; je pense notamment aux formations continues données aux CATU.

Plusieurs dizaines d'autres communes sont également en cours de désignation d'un bureau d'étude en vue de se lancer le processus d'élaboration d'un SDC. Le soutien régional est aussi pédagogique et scientifique avec les formations et les outils mis à disposition des communes et des auteurs de projet. J'ai assisté moi-même récemment à une formation que l'administration régionale adressait au bureau d'étude qui accompagne les communes.

Au-delà des outils de planification, les communes disposent également de leviers opérationnels, tels que le développement urbain. Ce dispositif permet de soutenir des projets concrets de végétalisation et de désimperméabilisation des espaces publics.

S'agissant du Plan de relance de Wallonie, et en particulier du projet 95 cité par Mme Hanus, celui-ci relève de la compétence de ma collègue en charge de la Nature. Il y a donc là des moyens importants qui contribuent à l'objectif de végétalisation et de résilience urbaine, en cohérence avec les orientations portées en matière d'Aménagement du territoire.

Je ne vais pas répondre à la question de Mme Hanus de façon détaillée, elle m'adressera une question écrite.

Enfin, Madame Cremasco, à ce stade, l'enjeu n'est pas d'ajouter de nouvelles normes, mais de garantir la mise en œuvre effective, qualitative et territorialisée des outils existants, et d'appliquer les règles et principes fixés par la Wallonie.

Il serait pour le moins paradoxal que les mesures fixées par le SDT ne s'appliquent pas aux projets soutenus par la Wallonie, c'est évident et cohérent. L'administration régionale y est très attentive et, en tant que ministre du Territoire, je le rappelle régulièrement à mes interlocuteurs, qu'il s'agisse de l'administration régionale, des collectivités locales ou des investisseurs privés. Vous le voyez, la Wallonie, ses services régionaux et ses pouvoirs locaux disposent d'un cadre cohérent et opérationnel pour répondre à ces enjeux.

Il convient aujourd'hui de poursuivre et d'amplifier les efforts entrepris d'explication, de sensibilisation et de conviction pour que chacun intègre ces éléments dans ses décisions. Nous avons aujourd'hui les outils pour les imposer au travers des permis, des décisions d'aménagement opérationnel, des subventions que la Région octroie et des différents outils planologiques.

Hélas, les événements successifs que nous connaissons contribuent à cette prise de conscience et

nous invitent à redoubler d'efforts. Pour ma part, je veille avec mes fonctionnaires délégués, à la mise en œuvre effective des règles et outils existants afin d'améliorer durablement la qualité de vie et la résilience de l'ensemble du territoire wallon.

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

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Monsieur le Ministre, je vous ai écouté avec beaucoup d'attention. Je suis contente d'être restée, je trouve que le sujet le mérite amplement. En gros, vous me dites que l'on a déjà tout et que l'on ne va rien changer. Dans ce que vous avez dit, il y a des choses qui, si elles étaient rendues efficaces, sortiraient leur plein effet. Il faut donc les mettre en œuvre.

Par contre, aujourd'hui, parmi les centaines de projets des schémas de développement communaux que vous citez, il y a des schémas de développement communaux qui bétonnent et qui créent des lotissements qui vont à l'encontre de ce qu'il faudrait faire. Par conséquent, il va falloir changer ce principe que vous énoncez. Il y a des choses qui ne vont pas dans le bon sens et qui ne permettront pas de faire face à ces dérèglements climatiques.

On ne peut pas s'arrêter à mettre uniquement en œuvre ce qu'il y a aujourd'hui. Vous le voyez dans les projets ; vous dites vous-même avoir récupéré la main. Dès lors, comment allez-vous muter ces projets pour que ce soit plus efficace ? Une des idées est la formation CATU, dont vous avez parlé. Peut-être faudrait-il que vous disiez – je le réceptionnerai favorablement – que, lors de cette formation CATU, on va mettre l'accent sur le plan Fraîcheur et sur comment faire pour diminuer la température dans les SDC. Aujourd'hui, il y a des schémas de développement communaux qui sont en projet et qui ne devraient plus passer la route à cause de l'enjeu climatique auquel on fait face.

**Question orale
de Mme Veronica Cremasco
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la réouverture d'une procédure de permis
relative au projet de poulailler de 39 000 poulets
à Leignon »**

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 réouverture d'une procédure de permis relative au projet de poulailler de 39 000 poulets à Leignon ».

La parole est à Mme Cremasco pour poser sa question.

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Monsieur le Ministre, vous allez m'éclairer sur le sujet. Je lisais la réponse à la question écrite 1 572 de mon collègue, M. Hazée, relative au projet de poulailler industriel de 39 000 poulets à Leignon, sur la commune de Ciney. Vous y exposez plusieurs motifs, juridiques et procéduriers, ayant conduit à la réouverture de l'instruction et finalement à la délivrance du permis. Si la réponse à la question écrite apporte plusieurs précisions, elle ne répond pas à l'interrogation concernant les modalités de l'instruction que vous avez conduite avant de procéder à cette nouvelle décision.

Je viens vous interroger parce qu'il y a une absence apparente de consultation, notamment des citoyennes et citoyens, de ceux qui ont participé à l'enquête publique, ainsi que de la commune concernée ou des administrations dans le cadre de la procédure qui est réouverte. Ce dossier a suscité une importante mobilisation locale contre lui, et portait sur des enjeux environnementaux, agricoles, urbanistiques et paysagers.

Vous me disiez tantôt que, par rapport au réchauffement climatique, tout allait bien, que le SDT va s'appliquer au SDC et que toutes les décisions communales sont d'une cohérence incroyable. Cependant, je trouve que ce projet n'est pas du tout cohérent si vous voulez vraiment lutter contre le réchauffement climatique. Il y a matière à réflexion.

Vous me dites que tout va bien, de circuler, qu'il n'y a rien à voir. Même si je vous interroge sur la procédure aujourd'hui, c'est un élément parmi d'autres qui montre que l'on est loin d'atteindre l'optimum dans la lutte contre le réchauffement climatique, et même par rapport à l'adaptation.

Plus largement, dans ce dossier ayant suscité une importante mobilisation locale et qui porte sur des enjeux environnementaux, agricoles, urbanistiques et paysagers, et plus largement de qualité de vie, il apparaît légitime de s'interroger sur les garanties accordées au caractère contradictoire de la procédure. Dès lors, je reviens vers vous pour éclaircir plusieurs questions que je ne comprends pas et qui sont selon moi en suspens.

Dans le cadre de cette procédure ouverte, quelles parties ont été invitées à faire valoir leurs observations ou à déposer des documents avant la nouvelle décision ? La Ville de Ciney n'a, semble-t-il, pas été consultée ou invitée à remettre un nouvel avis, notamment quant aux éléments qui vous conduisent à revoir votre décision. Pour quels motifs ? Les citoyennes et citoyens ayant participé à l'enquête publique initiale ont-ils été associés à un quelconque stade de cette nouvelle instruction ? Dans la négative, pourquoi ? Pour quelle raison le principe général de droit *audi alteram partem* – en gros, le droit d'être entendu, je vais le dire ainsi, moi qui ne suis pas juriste – ne s'appliquerait-il pas ?

Pourquoi ce droit et cette notion ne s'appliqueraient-ils pas dans le cadre d'une telle réouverture de procédure de permis ? Je réinsiste : ce sont toutes des décisions d'aménagement du territoire qui, mises bout à bout, font en sorte qu'on est là où on en est. Je ne sais pas ce qu'il faut dire d'autre : il faut absolument transiter vers un autre système. D'autant que vous avez, la première fois, refusé ce poulailler industriel. Je suis tout ouïe. Mes questions étaient très précises sur la consultation, et notamment l'*audi alteram partem*.

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, comme je l'ai déjà indiqué dans ma réponse à la question écrite de votre collègue, j'ai retiré ma décision et autorisé la construction du poulailler dans ce dossier sur recommandation du médiateur de la Région wallonne et de la Communauté française. Le médiateur avait identifié des inexactitudes dans la décision initiale et, selon lui, il convenait de les corriger par un retrait-réfection du permis, en application des principes de bonne administration.

Vous le savez déjà, mais je tiens néanmoins à le rappeler : le médiateur est un service commun au Parlement de Wallonie et à celui de la Communauté française. Il a été créé par les deux Parlements. Je vous invite à l'interroger, car cette institution dépend de vous – du Parlement. Le médiateur a été désigné par les deux Parlements, il a été renouvelé récemment et il relève organiquement de leur autorité.

Vous n'ignorez pas non plus que les effets du retrait d'acte sont identiques à ceux d'un arrêt d'annulation du Conseil d'État : en clair, je suis ressaisi du même dossier et je suis appelé à statuer, à nouveau, sur exactement le même dossier. La procédure d'audition, de rencontre, d'avis : rien ne change. Comme vous l'indiquez vous-même dans votre question, les citoyens et la commune ont, conformément à la procédure applicable, déjà exprimé leurs griefs lors de l'instruction de la demande et de leurs avis. Leurs observations figuraient donc déjà dans le dossier, dossier dans lequel aucun obstacle environnemental n'a été retenu par l'administration ARNE, ni par les instances spécialisées consultées, ni par le fonctionnaire technique compétent en degré de recours, comme le relève le rapport du médiateur de la Région wallonne. Les seuls éléments qui changent relèvent de l'aspect urbanistique. Je vous invite à relire la réponse que j'ai faite à M. Hazée.

Enfin, et même si la jurisprudence du Conseil d'État est claire sur ce point, le principe *audi alteram partem* n'est pas applicable au retrait en tant que tel au sens de la théorie générale du retrait d'acte.

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

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Je suis sidérée par cette procédure. Par rapport à la position du médiateur, dont je salue le travail, ici, c'est quand même hallucinant. Je ne comprends pas.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Je vous invite à l'interroger. C'est un organe qui dépend du Parlement. Demandez-lui pourquoi il m'a demandé de retirer l'acte initial et de délivrer un permis. Demandez-le-lui.

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Ce sera fait. Ce sera fait, évidemment.

M. le Président. – Il vient bientôt.

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Et ce sera fait. Il ne faut pas jeter le bébé avec l'eau du bain. Il y a des tas de procédures de conciliation, vous le savez comme moi, parce qu'on a assisté à la mise en place de ce *modus operandi* du médiateur, qui avait toute sa pertinence. Là, il faudra l'interroger sur certains éléments de procédure. Comprenez aussi que l'opposition est telle par rapport à ce projet ...

(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)

Je suis d'accord avec vous.

À la question précédente, vous m'avez dit de ne pas m'inquiéter, qu'on avait tous les outils d'urbanisme qu'il fallait en disant : « Vous n'imaginez pas comment on va transiter et comment la Wallonie va être beaucoup plus durable dans son *modus vivendi* et son déploiement ». Cela vous ennuie très certainement, mais il y a une corrélation directe. Quand vous me dites que tous les outils d'urbanisme sont propres à créer une Wallonie plus résiliente, je vous dis : CQFD, non.

ORGANISATION DES TRAVAUX *(Suite)*

Interpellations et questions orales transformées en questions écrites

M. le Président. – Les questions orales de :

- Mme Hanus, sur « l'adaptation du réseau routier wallon au réchauffement climatique » ;
- M. Massaki Mbaki, sur « les contestations citoyennes relatives au projet du contournement d'Hornu » ;
- M. Liradelfo, sur « la sécurité autour des lieux de baignade et des voies navigables » ;
- M. J.-P. Bastin, sur « l'accès aux voies d'eau navigables en période de forte chaleur et les perspectives de développement de la nage en eau libre » ;
- M. Crampont, sur « les *fatbikes* » ;

- M. Crampont, sur « le rôle de la Wallonie dans le dossier des véhicules autonomes » ;
- M. Di Antonio, sur « l'électrification de la flotte de bus LeTEC au dépôt de Mons » ;
- Mme Morreale, sur « la situation des ressources humaines au sein de la « business unit » » ;
- M. J.-P. Bastin, sur « l'importance du transport scolaire et l'appel de la Ligue des familles » ;
- M. J.-P. Bastin, sur « l'impact de la chaleur sur l'offre LeTEC » ;
- Mme Fafchamps, sur « les alternatives non numériques dans les pouvoirs locaux » ;
- M. Crampont, sur « les normes en matière d'aménagement urbain afin de tenir compte des îlots de chaleur et du réchauffement climatique » ;
- Mme Hanus, sur « l'adaptation des espaces urbanisés au réchauffement climatique » ;
- Mme Dejardin, sur « la coordination des chantiers de lutte contre les inondations à l'échelle du bassin-versant de la Vesdre » ;
- M. Lefèbvre, sur « l'exploitation de la numérisation des archives des permis d'urbanisme » à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sont transformées en questions écrites.
- Mme Cassart-Mailleux, sur « le suivi des mesures visant à améliorer le retrait de la signalisation temporaire de chantier » ;
- Mme Hanus, sur « la location de locaux administratifs pour l'Opérateur de transport de Wallonie (OTW) à Namur » ;
- M. Maroy, sur « l'évolution du dossier Brupass XL et du système *pay-as-you-go* » ;
- M. Hazée, sur « l'enquête conduite par la tutelle relative au financement d'une procédure-bâillon illégale » ;
- M. Hazée, sur « la fausse demande d'aide sociale introduite par un mandataire local au CPAS de Tournai » ;
- M. Lefèbvre, sur « l'étude de l'Union des villes et communes de Wallonie (UVCW) sur le financement des villes » ;
- M. Liradelfo, sur « le plan Oxygène et le financement des grandes villes » ;
- M. Mugemangango, sur « l'avenir du théâtre de l'Ancre à Charleroi et l'annonce de 7,1 millions d'euros de subsides régionaux » 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 19 heures 40 minutes.

Interpellations et questions orales retirées

M. le Président. – Les questions orales de :

- M. Liradelfo, sur « les mesures sur les voiries pour limiter les dégâts liés aux orages » ;

LISTE DES INTERVENANTS

M. Pierre-Yves Ancion, Directeur chez Stratec
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. 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
Mme Sophie Fafchamps, Les Engagés
Mme Lise Goetghebuer, Directrice chez Stratec
Mme Anne-Catherine Goffinet, Les Engagés
M. Frédéric Groulard, Représentant habilité de l'ASBL REVOLHT
M. Raphaël Hanoir, Représentant habilité de l'ASBL REVOLHT
Mme Mélissa Hanus, PS
M. Stéphane Hazée, Ecolo
M. Bruno Lefèbvre, PS
Mme Bénédicte Linard, Ecolo
M. Germain Mugemangango, PTB
Mme Diana Nikolic, MR
M. Loris Resinelli, Les Engagés
M. Guillaume Soupart, MR
Mme Éliane Tillieux, PS

ABRÉVIATIONS COURANTES

AC	alternating current (courant alternatif)
ADR	Accord européen relatif en transport international des marchandises dangereuses par route
AG	assemblée générale
ALEGrO	Aachen Liège Electric Grid Overlay (liaison des marchés belges et allemands d'électricité par une connexion de très grande puissance)
APE	aide(s) à la promotion de l'emploi
ARNE	Agriculture, Ressources naturelles et Environnement (SPW)
ASBL	association sans but lucratif
AWaP	Agence wallonne du patrimoine (anciennement IPW – Institut du patrimoine wallon – jusqu'à 2018)
AWSR	Agence wallonne pour la sécurité routière
Benelux	Belgique, Nederland et Luxembourg
CADA	Commission d'accès aux documents administratifs
CATU	conseiller en aménagement du territoire et en urbanisme
CCATM	commission(s) consultative(s) communale(s) d'aménagement du territoire et de mobilité
CCT	cahier des charges type
CDLD	Code de la démocratie locale et de la décentralisation
CEO	chief executive officer (chef de la direction, directeur général ou administrateur délégué)
CERAC	Climate and Environment Risk Assessment Center (Centre d'évaluation des risques climatiques et environnementaux)
CESE	Conseil économique, social et environnemental de Wallonie
CICC	Point de contact fédéral informations câbles et conduites
CO ₂	dioxyde de carbone
COCOF	Commission communautaire française
CoDT	Code du développement territorial
Costra	Comité stratégique du Service public de Wallonie
covid	coronavirus disease (maladie à coronavirus)
CPAS	centre(s) public(s) d'action sociale
CPSR	commission(s) provinciale(s) de sécurité routière
CQFD	ce qu'il fallait démontrer
CREG	Commission de régulation de l'électricité et du gaz
CSIL	cellule(s) de sécurité intégrale locale(s)
CSIL-R	cellule(s) de sécurité intégrale locale(s) en matière de radicalisme, d'extrémisme et de terrorisme
CSP	contrat(s) de service public
CWASS	Conseil/Code wallon de l'action sociale et de la santé
DC	direct current (courant continu)
DPR	Déclaration de politique régionale
Elia	gestionnaire de réseau de transport d'électricité
eLys	plateforme numérique d'enregistrement des décès en Flandre
FAQ	frequently asked questions / foire aux questions
FAST	Fluidité, accessibilité, santé/sécurité et transfert modal (plan)
FEB	Fédération des entreprises de Belgique
Funewal	Fédération wallonne des entrepreneurs de pompes funèbres
FWB	Fédération Wallonie-Bruxelles
GAPEC	Groupement des agents des services de la population et de l'état civil
GCC	gestionnaire(s) de câbles et canalisations
GPS	Global Positioning System (système mondial de positionnement)
GRD	gestionnaire(s) de réseau de distribution
HVAC	high-voltage alternating current (courant alternatif à haute tension)
HVDC	high voltage direct current (courant continu haute tension)
IAS	Intérieur et Action sociale (SPW)

IDEA	Intercommunale de développement économique et d'aménagement des régions de Mons-Borinage et du Centre (SCRL)
IDETA	Intercommunale de développement des arrondissements de Tournai, d'Ath et de communes avoisinantes (SCRL)
INAMI	Institut national d'assurance maladie-invalidité
Infrabel	société anonyme de droit public en charge de l'infrastructure ferroviaire
IRM	Institut royal météorologique
ISSeP	Institut scientifique de service public (Région wallonne)
KLIM	Kabel- en Leiding Informatie Meldpunt (Point de contact fédéral informations câbles et conduites)
lidar	light detection and ranging (détection et télémétrie par laser)
MI	Mobilité et Infrastructures (SPW)
OCAM	Organe de coordination pour l'analyse de la menace
OMS	Organisation mondiale de la santé
ORES	Opérateur des réseaux gaz et électricité
OTW	Opérateur de transport de Wallonie (précédemment appelé groupe TEC)
PCS	plan(s) de cohésion sociale
PDF	Portable Document Format (format de document portable)
PICAA	Portail d'information câbles et canalisations souterrains
PIMACI	plan(s) d'investissement mobilité active communal(-aux) et intermodalité
PIMPT	plan "Infrastructures et mobilité pour tous"
PIVH	Plan d'investissement dans les voies hydrauliques
PME	petite(s) et moyenne(s) entreprise(s)
Powalco	Portail wallon de coordination de chantiers (ASBL)
PV	procès-verbal
RAVeL	réseau autonome des voies lentes
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
SDC	schéma(s) de développement communal(-aux)
SDT	Schéma de développement du territoire
SGS	Swiss Global Security
SOFICO	Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures
SPF	Service public fédéral
SPW	Service public de Wallonie
TEC	Société de transport en commun
THT	très haute tension
TVA	taxe sur la valeur ajoutée
ULB	Université libre de Bruxelles
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (Organisation des Nations unies pour l'éducation, la science et la culture)
UPSI	Union professionnelle du secteur immobilier
UVCW	Union des villes et communes de Wallonie