

CRAC n° 185 (2025-2026)

3^e session de la XII^e législature

PARLEMENT WALLON

SESSION 2025-2026

COMPTE RENDU

AVANCÉ*

Séance publique de commission

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

Lundi 13 juillet 2026

*Application de l'article 161 du règlement

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

Publication officielle du greffe du Parlement de Wallonie
Square Arthur Masson, 6
5012 Namur
compte.rendu@parlement-wallonie.be

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 – Mme Sophie Fafchamps.	
PROJETS ET PROPOSITIONS	2
Projet de décret modifiant le décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne (Doc. 623 (2025-2026) N° 1).....	2
Désignation d'un rapporteur.....	2
Intervenants : M. le Président – Mme Sophie Fafchamps – M. Vincent Crampont.	
Ordre des travaux.....	2
Intervenants : M. le Président – M. Vincent Crampont.	
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.....	7
Intervenants : M. le Président – M. Vincent Crampont – M. François Desquesnes, Ministre – M. Stéphane Hazée – M. Bruno Lefèbvre – Mme Sophie Fafchamps – M. Germain Mugemangango – M. Arnaud Dewez – Mme Mélissa Hanus – M. Jean-Paul Bastin.	
REPRISE DE LA SÉANCE	25
PROJETS ET PROPOSITIONS (SUITE)	25
Projet de décret modifiant le décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne (Doc. 623 (2025-2026) N° 1) (Suite).....	25
Vote de procédure.....	25
Intervenants : M. le Président – M. Stéphane Hazée – M. François Desquesnes, Ministre.	
Examen et vote des articles.....	25
Intervenants : M. le Président – Mme Sophie Fafchamps – M. Vincent Crampont – M. François Desquesnes, Ministre – M. Stéphane Hazée – M. Germain Mugemangango.	
Vote sur l'ensemble.....	35
Confiance au président et au rapporteur.....	35
Pétition relative à la situation des taxis de rue.....	36
Désignation d'un rapporteur.....	36
Intervenants : M. le Président – Mme Sophie Fafchamps.	
Présentation de la pétition.....	36
Échange de vues.....	36
Vote.....	36

Confiance au président et au rapporteur.....	36
Pétition pour la reconstruction du pont Belle-Vue (N554) à Bernissart.....	36
Désignation d'un rapporteur.....	36
Intervenants : M. le Président – Mme Sophie Fafchamps – M. Vincent Crampont.	
Présentation de la pétition.....	36
Échange de vues.....	37
Intervenants : M. le Président – M. Germain Mugemangango – M. Bruno Lefèbvre – M. Arnaud Dewez.	
REPRISE DE LA SÉANCE.....	37
INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES.....	38
Question orale de M. Bruno Lefèbvre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les retards dans l'actualisation du plan Infrastructures ».....	38
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'abandon de la reconstruction du pont Belle-Vue à Ville-Pommerœul ».....	39
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 « le suivi de l'organisation des interventions d'urgence du SPW MI lors d'épisodes climatiques extrêmes ».....	40
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 « le manque de réaction face à l'exposition des Wallonnes et des Wallons au bruit routier et l'exemple de Kain et Malvault ».....	41
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 « l'impact des eaux de ruissellement de l'E42 sur les inondations dans la vallée de la Ligne ».....	42
Intervenants : M. le Président – Mme Éliane Tillieux – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de M. Olivier de Wasseige à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la stratégie pour la reconversion et la valorisation des ouvrages d'art wallons ».....	44
Intervenants : M. le Président – M. Olivier de Wasseige – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de Mme Christine Mauel à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la résolution du Parlement de la Communauté germanophone concernant la N62 et l'évolution du projet de contournement » ;	
Question orale de Mme Christine Mauel à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la résolution du Parlement de la Communauté germanophone relative aux infrastructures routière ».....	45
Intervenants : M. le Président – Mme Christine Mauel – 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 « le suivi du dossier de la traversée de Ghlin ».....	46
Intervenants : M. le Président – M. Guillaume Soupart – M. François Desquesnes, Ministre.	

Question orale de Mme Valérie De Bue à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la généralisation de l'échelle de performance CO₂ pour l'attribution des marchés publics wallons d'infrastructures ».....47

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

Question orale de M. Maxime Daye à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'avenir de l'avenue du Marouset à Braine-le-Comte (N533) ».....48

Intervenants : Mme la Présidente – M. Maxime Daye – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de M. Nicolas Janssen à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'exécution du plan Ponts ».....50

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

Question orale de M. Laurent Devin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la mise en œuvre du dispositif communal de perception des amendes liées aux excès de vitesse »..... 51

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

Question orale de Mme Sophie Fafchamps à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les nouvelles obligations européennes en matière d'aide à la conduite »...52

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

Question orale de Mme Mélissa Hanus à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la suspension partielle du réseau LeTEC en période de forte chaleur et l'état du parc de bus climatisés » ;

Question orale de M. Laurent Devin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le rattrapage du TEC Hainaut en matière de bus climatisés et le futur plan canicule de LeTEC » ;

Question orale de M. Julien Liradelfo à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la climatisation des bus LeTEC face aux vagues de chaleur ».....54

Intervenants : M. le Président – Mme Mélissa Hanus – M. Laurent Devin – M. Julien Liradelfo – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de M. Germain Mugemangango à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la suppression de lignes de bus vers l'aéroport de Charleroi ».....57

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

Question orale de M. Vincent Crampont à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la suppression de la liaison de bus LeTEC Jodoigne-Tirlemont ».....59

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

Question orale de Mme Mélissa Hanus à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'incident survenu sur la ligne LeTEC Ciney-Yvoir et le contrôle des missions confiées aux loueurs privés »..... 59

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

Question orale de Mme Christine Mauel à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la résolution du Parlement de la Communauté germanophone sur les transports publics » ;

Question orale de Mme Christine Mauel à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le suivi de la résolution du Parlement de la Communauté germanophone relative à la gare d'Eupen ».....61

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

Question orale de M. Germain Mugemangango à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le risque d'augmentation des tarifs de LeTEC ».....62

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

REPRISE DE LA SÉANCE.....64

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES (SUITE).....64

Question orale de Mme Dorothée De Rodder à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'encadrement du contrôle démocratique dans les CPAS ».....64

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

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

Question orale de Mme Mélissa Hanus à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'étude confiée à Ernst & Young relative au profil financier des provinces wallonnes »..... 65

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

Question orale de M. Germain Mugemangango à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'avenir du théâtre de l'Ancre à Charleroi et l'annonce de 7,1 millions d'euros de subsides régionaux »..... 67

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

Question orale de M. Maxime Daye à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les possibilités de flexi-jobs au sein des pouvoirs locaux ».....68

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

Question orale de M. Maxime Daye à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la protection des élus locaux contre les menaces et les pressions des citoyens »..... 69

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

Question orale de M. Maxime Daye à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la possible fusion des Communes de Hensies et de Bernissart ».....70

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

Question orale de M. Maxime Daye à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la concertation avec la zone de secours Hainaut-Centre dans le cadre de son financement »..... 71

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

Question orale de M. Julien Liradelfo à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les aménagements des zones de baignade face aux vagues de chaleur ».....72

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

Question orale de M. Stéphane Hazée à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'enquête conduite par la tutelle relative au financement d'une procédure-bâillon illégale »..... 73

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

Question orale de M. Nicolas Janssen à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'encadrement des redevances communales demandées lors du dépôt des projets éoliens »..... 75

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

Question orale de M. Nicolas Janssen à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le recours introduit par la Commune d’Ittre dans le dossier éolien de Haut-Ittre ».....	76
--	----

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

ORGANISATION DES TRAVAUX (SUITE)	77
---	----

Interpellations et questions orales transformées en questions écrites.....	77
--	----

Interpellations et questions orales retirées.....	77
---	----

LISTE DES INTERVENANTS	78
-------------------------------------	----

ABRÉVIATIONS COURANTES	79
-------------------------------------	----

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

Présidence de M. Maxime Daye, Président

OUVERTURE DE LA SÉANCE

- La séance est ouverte à 9 heures 5 minutes.

M. le Président. – La séance est ouverte.

ORGANISATION DES TRAVAUX

M. le Président. – Mesdames et Messieurs, je propose que nous débutions les travaux de notre Commission de l'aménagement du territoire, de la mobilité et des pouvoirs locaux ce 13 juillet, exceptionnellement un lundi. Pourquoi ? Tout simplement parce que demain, mardi 14 juillet, seront organisées de nombreuses cérémonies d'hommage aux victimes des inondations qui ont eu lieu il y a cinq ans. Des inondations dont on parle énormément ici, que l'on traite, en tout cas dans notre Commission de l'aménagement du territoire. Demain, toute une série de cérémonies seront organisées. Le Parlement de Wallonie rendra hommage aux victimes également mercredi en séance plénière.

Ce qui explique que nous sommes réunis exceptionnellement un lundi. C'est aussi notre dernière séance de la session. Qui dit dernière séance dit quelques petites statistiques. J'en profite alors que tous les commissaires sont présents pour vous donner quelques informations intéressantes sur les travaux de notre Commission durant cette session, puisque nous nous sommes réunis durant un total de 180 heures et 13 minutes, pour être précis. Nous avons voté 15 projets de décrets, sept propositions de décret, 15 pétitions. Nous avons reçu également trois propositions de résolution, neuf auditions, une visite de terrain et une mission en Allemagne.

Last but not least, c'est souvent ce qui nous retient jusqu'aux petites heures, nous avons reçu 1 072 questions orales et interpellations, dont 809 ont été réellement développées en séance.

Cela montre tout le travail que nous avons pu faire sur cette session et cela me permet aussi, surtout, de remercier l'entiereté des services du Parlement de Wallonie qui travaillent effectivement avec nous, parfois jusque tard dans la nuit, remercier le cabinet de M. le Ministre, ainsi que M. le Ministre parce que, rien que sur ces 1 072 questions orales, c'est aussi du temps

passé dans des délais très courts, tant par le greffe que par les équipes ministérielles. Je pense que c'était important de pouvoir le signaler.

Je voulais aussi, à titre plus personnel, vous remercier chacune et chacun pour la qualité de nos débats tout au long de cette session, parce qu'on ne peut pas toujours être d'accord, évidemment. J'ai essayé d'être juste dans la présidence de cette commission, et c'est un rôle qui m'a plu énormément sur cette session.

Je voulais débiter cette séance de commission par ces quelques informations avant de travailler ardemment, puisque vous avez vu qu'aujourd'hui notre ordre du jour est, comme d'habitude, assez chargé avec un très gros projet de décret.

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 Mme Fafchamps.

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Je voudrais que l'on puisse remonter la résolution sur les toilettes publiques (Doc. 600 (2025-2026) N° 1) pour que l'on discute de cela lors de la première réunion de cette Commission, en septembre.

M. le Président. – Cela nous fait un ordre du jour pour la rentrée.

Quelqu'un d'autre souhaite-t-il prendre la parole ?

Personne. Merci.

En conclusion, la Commission décide d'inscrire à l'ordre du jour de sa prochaine réunion la proposition de résolution relative à l'amélioration des toilettes publiques en Wallonie, déposée par Mmes Fafchamps, Roberty, Cassart-Mailleux et Cremasco (Doc. 600 (2025-2026) N° 1).

PROJETS ET PROPOSITIONS

Projet de décret modifiant le décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne (Doc. 623 (2025-2026) N° 1)

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'examen du projet de décret modifiant le décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne (Doc. 623 (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 Fafchamps.

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Je propose M. Bastin comme rapporteur.

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

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

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

Ordre des travaux

M. le Président. – Avant de donner la parole à M. le Ministre pour son exposé, je voudrais vous informer que trois amendements techniques ont été déposés par votre serviteur – grâce au travail minutieux du greffe –, sous la référence (Doc. 623 (2025-2026) N° 2). Ils se trouvent sur la plateforme. Trois amendements du groupe PS ont également été déposés par M. Crampont, primo-signataire, et M. Lefèbvre, sous la référence (Doc. 623 (2025-2026) N° 3). Ces derniers seront sur la plateforme dans un court instant.

La parole est à M. Crampont.

M. Vincent Crampont (PS). – Monsieur le Président, avant la présentation de M. le Ministre, j'aimerais faire une intervention, si possible.

M. le Président. – Cela concerne-t-il les amendements ?

M. Vincent Crampont (PS). – Non, c'est un avis général sur la proposition de décret.

M. le Président. – L'avis général se fait après, pendant la discussion générale.

M. Vincent Crampont (PS). – C'est important que je puisse faire une intervention au préalable de celle du ministre.

M. le Président. – La discussion générale se fait après l'intervention du ministre, je ne vois pas ce que cela vient faire ici.

M. Vincent Crampont (PS). – C'est une motion d'organisation des travaux.

M. le Président. – Je veux bien que l'on fasse une motion d'organisation des travaux et un vote de procédure, mais vous avez vu qui se trouve autour de la table, donc je ne comprends pas le principe.

M. Vincent Crampont (PS). – Il est essentiel de faire cette intervention avant celle du ministre.

M. le Président. – Ce n'est pas comme cela que l'on fait. Maintenant, c'est l'exposé du ministre. Ensuite, nous ouvrirons la discussion générale et vous aurez tout le loisir de faire votre interpellation.

M. Vincent Crampont (PS). – C'est vous qui présidez, mais je regrette que vous ne me permettiez pas de faire cette intervention.

M. le Président. – C'est comme cela que cela se fait.

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. – Je vous présente aujourd'hui un projet de décret qui vise à modifier le décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne.

Pour faire un peu de flash-back et retourner dans le passé de notre histoire régionale, la compétence en matière de transport public a fait l'objet d'une régionalisation en 1988. À l'époque, il y avait antérieurement la Société nationale des chemins de fer vicinaux, qui est devenue la Société régionale wallonne du transport public de personnes, un an après la régionalisation. Elle chapeautait cinq sociétés distinctes que l'on appelait communément le TEC Brabant wallon, le TEC Charleroi, le TEC Hainaut, le TEC Liège-Verviers et le TEC Namur-Luxembourg.

Les années ont passé. En 2007, l'Europe a défini un cadre important s'inscrivant dans une logique de

possibilité de libéralisation du transport public. En 2012, il y a eu une modification du décret de 1989. Le choix a été fait de ne pas ouvrir, en Wallonie, le marché du transport public par route et de le confier à un opérateur unique de transport, la SRWT, la Société régionale wallonne du transport. En 2018, une nouvelle étape importante est franchie dans l'évolution du groupe Le TEC, avec le vote par le Parlement d'une fusion des cinq entreprises publiques qui préexistaient – les fameux cinq TEC que je vous ai cités – avec la Société régionale wallonne du transport. Cela donnait naissance à l'OTW, l'Opérateur de transport public de Wallonie.

Parallèlement à cela, deux outils étaient mis en place :

- l'autorité organisatrice des transports – en quelque sorte le régulateur –, qui vient contrôler que la situation de monopole de droit de l'entreprise publique est contrebalancée ;
- afin d'assurer la transition entre les cinq entreprises publiques préexistantes dans lesquelles les communes étaient associées, le législateur décretaal de 2018 a décidé de créer ce que l'on appelle les organes de consultation des bassins de mobilité. En effet, les conseils d'administration des cinq TEC ayant disparu, le législateur a mis en place quelque chose qui ne serait plus décisionnel – puisqu'il n'y avait plus de raison de maintenir des conseils d'administration sur des parties infrarégionales, vu la fusion de l'ensemble des cinq TEC et de la SRWT. Différentes autres mesures avaient également été introduites.

Nous voici en 2026 avec une nouvelle révision qui poursuit trois objectifs principaux :

- recentrer le décret de 1989 sur l'Opérateur de transport public de Wallonie. C'était un élément important dans le décret de 1989 même si, au fur et à mesure, le législateur avait introduit d'autres notions et d'autres éléments. Il nous semble important de nettoyer le décret et de dire que c'est le décret de 1989 qui organise le transport public en Wallonie ; c'est important de le rappeler. On aura l'occasion d'échanger là-dessus. La politique de mobilité ne se résume évidemment pas à l'Opérateur de transport public de la Wallonie ;
- constater – et je ne fais évidemment pas le reproche au précédent législateur – que le mécanisme qui a été en place – qui fusionnait les cinq entreprises du TEC et qui confirmait le rôle d'opérateur unique pour la Wallonie en situation de monopole juridique, mais qui donnait également à l'AOT des pouvoirs très larges concernant l'organisation de l'offre – a entraîné des formes de rigidité dans l'organisation de l'offre et une complexité davantage qu'une logique de régulation. Il nous semble dès lors important de rendre de l'autonomie à l'entreprise

publique qu'est l'OTW et, dans ce cadre, fixer des balises à cette autonomie et clarifier le rôle du Gouvernement et de son administration qu'est l'AOT ;

- renforcer les mécanismes, notamment de lutte contre les fraudes et les comportements inciviques sont aujourd'hui assez anciens et contiennent toute une série de défauts qui ne permettent pas de lutter efficacement contre les pratiques de fraude, mais également contre toute une série de comportements inciviques qui rendent difficile et complexe la gestion quotidienne des incidents qui peuvent émailler la vie des transports en commun. Il nous semble indispensable de doter l'OTW de moyens modernes et efficaces visant à lutter contre celles et ceux qui perturbent l'activité de transport public.

Si l'on veut donner à la fois aux usagers et au personnel du TEC, singulièrement aux chauffeurs et aux contrôleurs, un cadre efficace pour lutter contre des comportements inadmissibles de la part de quelques individus, il faut disposer d'outils modernes et efficaces permettant de lutter et de sanctionner les comportements illégaux qui viennent nuire à la qualité du transport public. Si l'on veut accroître et conforter l'attractivité du transport public en Wallonie, il faut que cela puisse se faire dans un cadre sécurisé, dans un cadre de qualité, où les petits gestes inciviques de quelques-uns pourront être immédiatement réprimés, sanctionnés, de façon à donner un signal clair : c'est un espace public dans lequel chacun, homme, femme ou enfant, peut évoluer, avec un contexte qui garantit la sécurité et la qualité du transport.

Je vais maintenant revenir plus en détail sur chacun de ces objectifs. Le premier objectif, comme je vous l'ai dit, est de recentrer le décret sur l'OTW. Les organes de consultation des bassins de mobilité – les OCBM – sont l'ersatz des anciens conseils d'administration du TEC, mais dont le fonctionnement est aujourd'hui complexe, quelquefois mal compris. J'ai eu l'occasion de participer à l'OCBM du TEC Liège-Verviers, qui correspond au bassin de mobilité du TEC Liège-Verviers, qui couvre l'ensemble de la province de Liège, pour constater que c'est une très grande assemblée dans laquelle chaque commune est représentée, mais qui noie le débat et qui a la difficulté d'aborder la mobilité uniquement sous l'angle du TEC, alors que d'autres services de mobilité concernent ce que l'on peut appeler un bassin de mobilité. Ma volonté, tout comme celle du Gouvernement, est que ces concertations structurelles avec les pouvoirs locaux sur la mobilité glissent, à l'avenir, dans le décret du 1^{er} avril 2004, celui qui parle de mobilité durable et d'accessibilité. C'est un élément essentiel.

De nouveau, c'est l'histoire qui a fait que les choses ont progressivement évolué, mais la nécessité de pouvoir gérer la mobilité et de l'appréhender avec

l'ensemble des autorités publiques à l'échelle d'un bassin de mobilité a tout son sens. Toutefois, le découpage territorial du TEC ne correspond pas toujours à des bassins de mobilité réels. Mon souhait est de venir prochainement au Gouvernement avec une modification de ce décret du 1^{er} avril 2004 de sorte que l'on organise, de façon globale, cette concertation sur les enjeux de mobilité, mais correspondant à des bassins de vie réels, des bassins de mobilité effectifs. Ce n'est pas toujours le cas aujourd'hui en raison des découpages des anciens TEC. C'est un élément qu'il est important de souligner.

J'ai repris le dispositif de l'article 1^{er} du décret de 2004. Quand on lit l'objet du décret, c'est : « L'élaboration concertée dans les communes et les bassins urbains de mobilité d'un outil de planification destiné à organiser et à améliorer l'accessibilité, et cetera ». On a là un vrai enjeu qui est déjà cerné, mais qui est aujourd'hui éclaté entre le décret de 2004 et le décret de 1989. Mon souhait est véritablement que le décret de 2004 devienne l'endroit où l'on organise la concertation par bassins de mobilité.

Par ailleurs, le décret de 1989 tel qu'il est proposé en modification inclut bien comme nouvel élément, comme nouvel objectif, notamment des contrats de service public, la nécessité de consulter les parties prenantes, pas seulement les communes, mais également les associations.

Souvenez-vous : au début de cette année, nous avons eu l'occasion d'auditionner CoMBaLi, l'association qui fédère les comités de quartier, les hautes écoles et les universités présents sur le territoire de la métropole liégeoise et qui veulent participer à l'amélioration de l'offre sur un bassin, sur un territoire, par rapport à ce que LeTEC propose.

Cet élément a été entendu à la fois dans la définition décrétales de ce qui est prévu dans le contrat de service public, mais également dans l'article 30 du contrat de service public, qui explicite comment les parties prenantes – non seulement les communes, mais également les représentants des associations – peuvent et doivent être associées. C'est évidemment un enjeu extrêmement important. Pour résumer et donner une vision d'où nous sommes aujourd'hui et surtout de vers où nous voulons aller, le décret de 1989, dont la modification vous est présentée aujourd'hui, et le CSP révisé, visent à inscrire un dialogue continu avec les parties prenantes, dans une logique d'amélioration du service. L'opérateur doit travailler, doit être à l'écoute, doit être en dialogue avec les représentants des usagers et des communes. C'est une responsabilité sociétale de l'OTW. C'est dans le décret de 1989 et dans le CSP révisé que l'on va retrouver cet élément majeur.

Par contre, nous avons un décret de 2004 qui doit être révisé, avoir une approche globale et concertée de l'organisation de la mobilité à l'échelle de bassins de mobilité, et inclure par exemple le transport à la

demande réalisé par les opérateurs, les centrales locales de mobilité, les lignes de covoiturage, et toute une série d'autres outils particulièrement importants.

Mais il me semble correct de retrouver une certaine logique dans les outils décrétaux : d'une part, le décret de 1989 qui doit encadrer et régler les enjeux de l'OTW, de l'opérateur de transport public en Wallonie et, d'autre part, le décret de 2004 qui, lui, a vocation à avoir une approche holistique de la mobilité par bassins.

Le deuxième volet et élément fort qui sous-tend la réforme présentée dans le cadre du projet de décret est la clarification et la responsabilisation de chacun des acteurs. La mission du Gouvernement wallon, c'est d'être l'autorité stratégique, celle qui fixe les grandes règles du jeu – avec le Parlement, bien sûr, et c'est pour cela qu'on développe une modification du décret de 1989 –, qui négocie le contrat de service public, qui identifie les priorités, qui met l'accent sur la transformation de la mobilité, et en l'occurrence de la mobilité collective dans ce cadre-là.

La deuxième entité, c'est l'AOT. C'est donc un morceau de l'administration qui, je le rappelle, est logé au sein de la Direction générale Mobilité et Infrastructures du SPW. L'AOT a une double fonction à mes yeux : celle de régulateur – elle l'a déjà aujourd'hui –, mais également de facilitateur. C'est important dans le cadre de toute une série d'enjeux particuliers. Je reviendrai dans quelques instants un peu plus en détail sur ce volet-là. L'AOT ne doit pas juste être le gendarme, celui qui vient contrôler l'action de l'OTW, il doit aussi être celui qui rend les choses plus faciles puisque finalement, tout le monde doit travailler avec le même objectif, à savoir réaliser la transformation de notre mobilité. Ceci est inscrit dans le cadre de la vision FAST 2030 que nous allons mettre à jour prochainement afin de fixer les caps en 2040 et 2050. Cette vision, qui a successivement été reprise par les différents Gouvernements depuis trois législatures, vise à faire en sorte que les transports publics – ferroviaires, bus, métro ou tram – gagnent en passagers et que la part de l'utilisation des transports collectifs augmente dans nos déplacements quotidiens. Il faut que chacune et chacun rame dans le même sens, et que les efforts des uns viennent renforcer ceux des autres.

Le troisième élément, c'est l'acteur clé de la mobilité collective en Wallonie, à savoir l'Opérateur de transport de Wallonie. C'est à lui que revient la responsabilité, avec les moyens que lui donne le Gouvernement, d'organiser l'offre et de disposer d'une réelle autonomie opérationnelle dans ce cadre. Celle-ci dépend à la fois du cadre dans lequel elle évolue, à savoir le décret, mais aussi du cadre du contrat de service public et des règles internes de fonctionnement. C'est un débat qui a lieu aujourd'hui avec les organisations syndicales.

Je reviens plus en détail pour montrer l'avant et l'après, aujourd'hui et demain, de l'évolution que propose ce décret.

Tout d'abord, le rôle du Gouvernement wallon est toujours celui qui définit les obligations de service public et qui conclut un contrat de service public. Sur le contrat de service public, il y a davantage d'éléments attendus par le biais de ce décret. Il y a des éléments qui changent et qui donnent la volonté de collaborer et d'être partenaires Gouvernement-AOT-OTW dans la mutation de nos modes de transport. Par exemple, aujourd'hui, le décret prévoit qu'il faut mettre des sanctions en cas de non-respect des obligations, alors que le nouveau décret parle de mécanismes d'ajustement. On attend de l'OTW qu'il rende des résultats, mais si la sanction est que l'on vous donne moins d'argent pour faire ce que vous ne parvenez pas à réaliser correctement, quel est le sens de l'opération ?

Le deuxième élément important concerne tout le volet répressif. Aujourd'hui, le volet répressif est basé sur le seul arrêté royal de 1976 qui porte le règlement sur la police des transports de personnes. Ici, c'est bien plus large. Il y a non seulement les passagers des véhicules et ce qu'il se passe à l'intérieur du bus, du tram ou du métro, mais également l'ensemble des comportements qui sont de nature à entraver le bon fonctionnement du service de transport. On sait que, quelquefois, les interactions entre certains comportements – voiture mal garée, non-respect de la priorité au bus ou attitude agressive vis-à-vis d'un bus ou de son conducteur – sont des éléments importants à appréhender, de façon à ce qu'il puisse être dit « non » à ce type de comportement et que nous puissions agir avec efficacité. C'est le rôle du Gouvernement, qui est l'autorité stratégique.

Je passe au rôle de l'AOT, qui est le gardien du CSP et le facilitateur. Selon le texte, l'AOT définit l'offre de transport que l'OTW doit appliquer et assure la concertation avec les parties prenantes ainsi que le contrôle de l'atteinte des objectifs du CSP. Cette mission de suivi et de contrôle du CSP demeure puisque l'AOT est le régulateur. Par contre, la situation nous semble inefficace sur le plan de l'agilité de l'entreprise et au niveau du besoin de répondre aux attentes de nos concitoyens, qu'ils soient usagers actuels ou futurs. Les échanges avec CoMBaLi ont été très intéressants de ce point de vue.

Souvenez-vous du débat sur le moment de l'évaluation versus l'adaptation de l'offre de transport. L'AOT a fixé des périodes d'évaluation à deux, trois et quatre ans de l'évolution de l'offre, on s'y tiendra bien sûr. Cela ne répond pas aux attentes de terrain des usagers qui peuvent avoir besoin de changement dans l'immédiat. C'est la raison pour laquelle j'ai demandé à l'OTW de répondre plus efficacement. Des changements sont intervenus depuis la rentrée de septembre dernier et, à intervalle régulier, l'OTW les a

mis en œuvre. Il me semble plus correct que l'AOT soit celle qui propose la méthodologie pour la définition des liaisons structurantes : la façon dont le réseau est organisé, la logique de hiérarchisation, en lien avec les mobipôles, c'est un élément neuf important dans le cadre de la législation. On fait le lien clair entre la Mobilité et l'Aménagement du territoire, deux enjeux fondamentaux.

Le deuxième élément, c'est que l'AOT ne définit plus l'adaptation du réseau. Elle remet des avis sur les changements du réseau. C'est son rôle d'avoir un regard avec un peu de distance, mais la responsabilité de l'entreprise publique est de définir les lignes qui doivent être opérées et comment elles doivent l'être. L'OTW doit le réaliser dans le respect du contrat de service public. Si vous avez parcouru le contrat de service public et ses annexes, vous verrez qu'il y a toute une série d'éléments et de balises. L'OTW ne pourra pas faire n'importe quoi en la matière, mais les adaptations sont de la responsabilité de l'OTW, non plus de l'AOT.

Enfin, le dernier élément, c'est la facilitation de l'AOT. Elle est la première ambassadrice du développement du transport public au sein du SPW MI. Le SPW MI est organisé en directions générales, en départements et en directions territoriales. Chacune de ces directions, chacun de ces services, doit remplir l'ensemble des attentes et des besoins qui sont fixés par le Gouvernement. Il faut aussi les concrétiser dans des projets. Il nous semblait important que l'AOT, qui est au cœur du SPW MI, puisse faciliter l'intégration des besoins liés au transport public dans les projets de chantiers que mène le SPW MI et qu'elle veille à ce que ce soit bien intégré dans chacun des chantiers. Si l'on veut rendre le transport public de personnes par route compétitif, attractif sur le territoire wallon, il est absolument indispensable que ce transport bénéficie de facilités. On peut penser à des carrefours où les bus deviennent prioritaires, des bandes d'insertions des bus dans la circulation, voire, dans une série d'endroits, des bandes de circulation réservées aux bus de façon à ce que le temps de parcours, l'efficacité du transport public s'en trouvent améliorés. Sur ce sujet, l'AOT a l'avantage d'être non seulement le gardien du contrat de service public – c'est normal –, mais également celle qui facilite la prise en compte de la transformation de l'espace public, des routes et leur accès et l'intégration des spécificités des transports en commun pour qu'ils soient plus efficaces, qu'ils se déplacent mieux, de façon plus fluide, et que quand on prend le bus, non seulement on prenne le transport collectif, mais en plus un mode de transport efficace et rapide.

Le troisième acteur du partenariat est l'OTW. Dans la situation actuelle, l'OTW est celui qui propose, qui a l'initiative, mais pas celui qui décide. Il propose au Gouvernement des structures tarifaires, le plan de transport détaillé avec les lignes, les itinéraires, les horaires, la stratégie marketing, et cetera, laquelle est définie par l'AOT. Cela, c'est vraiment un élément

fondamental que nous souhaitons transformer – je l’ai déjà expliqué – pour l’AOT. Vous voyez la colonne de droite : c’est l’OTW qui établit un plan de transport, le met en œuvre et concerte régulièrement les parties prenantes locales. J’en ai déjà parlé. C’est lui aussi qui définit la politique commerciale et les structures tarifaires. Bien sûr, le programme pluriannuel d’investissements reste de la compétence de l’OTW. C’était déjà le cas dans le décret initial ; c’est maintenu.

Un élément nouveau, une mission un peu particulière qui n’était pas retenue dans le décret de 1989 – mais c’est plutôt un oubli –, c’est d’assurer la gestion des infrastructures : les gares de bus, de métro, et cetera. Ce sont des enjeux importants, notamment dans nos grandes villes, pour lesquels des investissements importants ont été réalisés. Il faut évidemment que l’OTW en assure la gestion et la responsabilité.

Le décret redonne à l’OTW une autonomie en ce qui concerne la politique commerciale et la grille tarifaire. Il s’agit bien sûr que cette politique, cette autonomie dans la politique commerciale et la grille tarifaire, soit encadrée. C’est la raison pour laquelle, dans le projet de décret qui vous est proposé, trois catégories d’usagers particuliers sont identifiées.

La première catégorie, ce sont ceux qui bénéficient de la gratuité complète. Cela n’existait pas dans le décret, ce n’était pas inscrit dans le dispositif légal de la Wallonie. Ça l’est dorénavant. Les enfants de moins de 12 ans, les anciens combattants, les personnes malvoyantes et les accompagnateurs de personnes en situation de handicap, de même que les travailleurs de l’OTW et leurs familles, disposeront d’une gratuité complète, d’un libre parcours sur le réseau du TEC.

Je préciserai que, par définition, ceux qui ne s’y trouvent pas n’en bénéficient plus. Je pense notamment aux parlementaires. Nous proposons par ce texte-ci qu’ils ne bénéficient plus de la gratuité. Ce sera de même pour les journalistes et pour les communes qui recevaient un certain nombre de libres parcours qui ne nous semblent pas être justifiés. Ce sont des héritages du passé. On vit aujourd’hui dans une époque où les gratuités complètes doivent être limitées à un nombre encadré de situations, et ce sont celles que nous proposons ici.

La deuxième catégorie, ce sont ceux qui pourront bénéficier d’une réduction généralisée. On va retrouver essentiellement trois sous-catégories : les personnes en situation de précarité ; les jeunes et les étudiants ; les familles nombreuses. Chacune de ces sous-catégories étant définie par une logique de grille tarifaire adaptée.

La troisième catégorie, ce sont les réductions sous conditions. C’est-à-dire que des conditions, par exemple, de période d’accès à ce tarif réduit, seront fixées. Ce sera le cas pour les groupes de mouvements

de jeunesse et les personnes âgées, à l’instar de ce qui existe déjà dans la tarification SNCB.

Le troisième objectif de la réforme est le renforcement du cadre légal relatif à la fraude et aux comportements inciviques. Les changements et la modernisation sont relativement importants. La description des faits infractionnels, leur surveillance, leur constatation et leur sanction sont élargies. La possibilité de recourir à des caméras de surveillance pour exercer les missions d’inspection et de contrôle est prévue, à l’exception des *dashcams* – les caméras qui sont sur les policiers quelquefois et sont donc portatives. Ce mécanisme-là n’est pas retenu dans le projet de décret qui vous est soumis. Par contre, des caméras fixes ou des caméras fixes temporaires sont bien sûr prévues.

Les finalités de traitement des données seront aussi définies de façon exhaustive, pour être pleinement conformes par le décret au RGPD. Par ailleurs, les délégations qui sont données au Gouvernement seront strictement encadrées et ne pourront pas faire l’objet de subdélégation.

Enfin, le renforcement du cadre légal, c’est l’établissement des infractions qui portent préjudice aux usagers ainsi que les sanctions applicables et leurs modalités de mise en œuvre. C’est le Gouvernement qui les définira ; c’est d’ailleurs déjà le cas aujourd’hui, puisque ce sont des arrêtés d’exécution qui le fixent. Il y aura un régime spécifique pour les mineurs, qui s’inspire de ce qui se pratique à la SNCB et à la STIB, avec des amendes plus basses, avec la possibilité surtout de remplacer non seulement par une prestation d’intérêt général, mais également par une médiation et toute une série de garanties procédurales qui sont directement liées à la loi de 1965 sur la protection de la jeunesse.

Enfin, le montant des amendes, les modalités et les catégories seront soumises à une délégation gouvernementale strictement encadrée.

Voilà la présentation, dans les grandes lignes, des objectifs de cette modification décrétable qui va de pair avec l’avenant au contrat de service public qui a été récemment validé entre le Gouvernement wallon et le conseil d’administration de l’entreprise publique LeTEC. Les deux textes ont d’ailleurs fait l’objet d’avancées et de débats parallèles, mais, l’un étant un acte gouvernemental et l’autre étant un acte législatif, il y a un petit décalage temporel. Néanmoins, mon souhait est que tout cela puisse être aligné le plus rapidement, de façon à retrouver davantage d’efficacité, de clarté et de responsabilité dans le chef des uns et des autres.

Ce travail a été réalisé avec l’aide de l’administration, singulièrement l’AOT, mais également des services du TEC et des membres du comité de direction – je les en remercie –, ce qui a permis d’arriver aujourd’hui à un texte qui, à la fois, par sa réécriture

juridique sur une série d'aspects, mais également par l'alignement entre ce qui est contenu dans le contrat de service public et la vision que nous souhaitons porter, permet d'avoir un ensemble juridique cohérent, efficace, moderne, adapté aux changements de toute une série de législations. Je parle en particulier en ce qui concerne les sanctions administratives, l'usage des caméras et le Règlement général sur la protection des données, pour lequel nous devons doter l'OTW d'un outil moderne et efficace. Je pense que c'est le cas au travers du dispositif de modification du décret de 1989 que je viens de vous présenter.

Discussion générale

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

M. Vincent Crampont (PS). – Merci, Monsieur le Ministre, pour votre présentation. Nous souhaitons revenir sur un point de méthode qui, à nos yeux, pose un vrai problème démocratique dans l'examen de ce projet de décret. En effet, ce texte n'est pas un simple texte technique : il modifie en profondeur l'équilibre du décret de 1989 sur le transport public. Il renforce l'autonomie de OTW, notamment sur le plan de transports. Il renforce l'autonomie sur la politique tarifaire, sur les investissements, sur la sous-traitance et la concertation locale. Il supprime également les bassins de mobilité et les organes de consultation des bassins de mobilités ; or, ces modifications ont un impact direct sur les communes.

Les communes sont concernées par l'organisation concrète de l'offre TEC sur leur territoire, par la modification ou la suppression de lignes, par les horaires, par les arrêts, par les pôles d'échanges, par les cheminements vers les transports publics, par les aménagements de voirie, par l'intermodalité et par la mobilité des travailleurs, des étudiants, des personnes âgées et des publics captifs.

Dans les faits, quand une ligne est modifiée ou supprimée, ce sont les communes qui reçoivent les citoyens. Ce sont les bourgmestres et les élus locaux qui doivent répondre aux habitants. Ce sont aussi les communes qui doivent adapter leurs aménagements, leurs cheminements piétons et cyclables, leurs abords d'arrêt et leur politique de mobilité.

À ce sujet, le pôle Mobilité du CESE l'a clairement souligné : la suppression des organes de concertation existants risque d'affaiblir la qualité de la consultation. Il dit également que les communes doivent être associées de manière systématique aux modifications du plan de transport. Il rappelle aussi que les communes sont les mieux placées pour appréhender les réalités de terrain.

Dans ce contexte, nous ne comprenons pas pourquoi l'avis de l'Union des villes et communes de Wallonie n'est pas joint au dossier. Soit cet avis existe et il doit être communiqué aux parlementaires avant que nous puissions prendre position, soit il n'existe pas et cela signifie qu'on examine un projet de décret ayant un impact réel sur les communes sans disposer de l'avis de leur représentant institutionnel.

Dans les deux cas, pour nous, ce n'est pas acceptable. On ne peut pas supprimer les outils de concertation locale, modifier l'équilibre entre l'OTW, l'administration, le Gouvernement et les pouvoirs locaux, et demander au Parlement de voter sans disposer de l'éclairage de l'Union des villes et communes.

Notre demande est assez simple : avant de poursuivre l'examen du texte, nous souhaitons que l'avis de l'Union des villes et communes soit transmis au Parlement. À défaut, nous demandons que l'Union soit formellement consultée et que son avis soit intégré au dossier parlementaire.

Ce n'est pas une demande dilatoire, c'est une exigence minimale de bonne gouvernance. Quand un décret touche directement les communes, celles-ci doivent être entendues. J'espère que vous aurez compris ma demande d'intervention préalable à celle du ministre. Elle se voulait constructive, puisque cet avis est essentiel à notre réflexion.

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. – Très clairement, le projet de décret a été soumis au CESE, et le CESE inclut les représentants de l'Union des villes et communes. L'avis du CESE intègre l'avis des parties prenantes, qu'elles soient économiques, pouvoirs locaux ou autres. On est bien dans un avis global qui était sollicité. Il n'y avait pas de motif à solliciter un avis particulier de l'Union des villes et communes sur un dossier d'enjeux de mobilité, dans lequel l'objectif est d'avoir une approche holistique de l'ensemble des acteurs.

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

M. Vincent Crampont (PS). – Merci pour les nouveaux éléments de réponse. Cependant, les communes sont directement concernées. J'entends qu'il y a des représentants des communes et de l'Union des villes et communes au niveau du CESE. Avouons qu'il y a un véritable impact, et le *minimum minimorum*, c'est qu'ils aient été consultés et qu'on ait l'avis de l'Union des villes et communes. C'est essentiel, et c'est cela la transparence.

M. le Président. – M. Lefèbvre ou M. Hazée, était-ce sur le même sujet pour la lisibilité des commentaires ?

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – C’était sur la question d’organisation des travaux. Je ne sais pas si M. Lefebvre voulait s’exprimer.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – On a un décret qui modifie fondamentalement le rôle des différents acteurs. Le ministre a pu exposer sa vision dans l’exposé des motifs. Je ne vais pas anticiper la discussion générale, mais le décret va changer la distribution des compétences ministérielles.

C’est finalement le président du comité de direction, l’administrateur général de l’OTW et le président du CA qui va devenir le nouveau ministre en charge de la Mobilité. On a des changements majeurs : les organes consultatifs de bassins de mobilité disparaissent pour un futur qui n’est pas encore écrit ou clarifié.

Un point apparaît invraisemblable, à savoir le fait que l’Union des villes et communes n’ait pas été sollicitée en tant que telle pour son rôle organique de représentation des pouvoirs locaux chaque fois qu’il y a, à partir d’un texte, un impact important sur les pouvoirs locaux.

Pour ce qui nous concerne, nous pensons qu’il serait souhaitable que cette Commission auditionne un certain nombre d’acteurs par rapport à la manière dont se distribuent ces responsabilités. Entendre dans cette Commission l’administrateur général et le président du conseil d’administration de l’OTW, puisqu’ils vont avoir des pouvoirs très importants à l’avenir. Entendre aussi l’AOT – l’Autorité organisatrice du transport – et l’Union des villes et communes. C’est une suggestion que nous voulons proposer.

Pour ce qui concerne l’Union des villes et communes, je suis surpris de la réponse du ministre. Autant je peux entendre le cheminement intellectuel qui vous conduit à dire que l’Union des villes et communes se trouve dans le pôle au sein du CESE, c’est un fait. Néanmoins, c’est un précédent qui pose problème : cela voudrait dire que, chaque fois que l’Union des villes et communes se trouve dans un organe plus large, on pourrait donc ne plus les consulter. Je pense que ce serait une dérive.

Qui plus est, il y a un avis. En préparant le dossier, nous avons pu prendre connaissance d’un avis que l’Union des villes et communes nous a transmis. Je suis donc surpris que le ministre n’ajoute pas dans sa réponse le fait que l’avis existe et qu’il peut donc être rendu public au sein de cette commission. J’ai pu le recevoir et j’ai pu le travailler pendant ce week-end – merci à l’union –, mais il est normal que, dans des travaux parlementaires, le public qui nous suivra ainsi que l’ensemble des parties prenantes qui sont intéressées puissent aussi prendre connaissance de cet avis, d’autant qu’il formule un certain nombre

d’observations, qui ne sont pas tièdes par rapport à certains choix qui sont proposés.

Je voudrais que, au minimum, si jamais la suggestion d’audition n’était pas retenue, on puisse joindre cet avis aux travaux de la Commission et le donner éventuellement aux commissaires qui n’auraient pas pu le recevoir, puisque c’est une pièce du dossier.

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Dans la procédure qui est prévue, l’avis de l’Union des villes et communes n’est pas un avis requis. La preuve, dans son avis, le Conseil d’État ne dit pas formellement : « Il y a un problème de procédure, vous n’avez pas sollicité l’avis de l’Union des villes et communes ». Je rappelle qu’ici on parle bien de l’organisation du transport public sur l’ensemble de la Région wallonne, et tout dossier ou tout élément, toute politique qui est un minimum territorial, concerne toujours les communes, par définition. Ce n’est pas dans le cadre de la procédure obligatoire prescrite par le législateur, l’avis de l’Union des villes et communes n’est pas un avis nécessaire, c’est un avis qui est globalisé dans le cadre du CESE. Cela n’a pas empêché l’Union des villes et communes de rendre un avis d’initiative, comme elle peut le faire de façon systématique sur tous les dossiers sur lesquels elle le souhaite. Effectivement, un avis d’initiative a été rendu.

Je répondais dans le cadre de la procédure telle qu’elle est prévue. Pour la modification du décret de 1989 relative à l’opérateur de transport public en Wallonie, l’avis obligatoire qui est prévu par la législation est celui du CESE ; CESE dans lequel on retrouve les pôles économique et social, les représentants d’intérêts, dont l’Union des villes et communes. Je ne peux pas le dire autrement en la matière.

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

M. Vincent Crampont (PS). – C’était le centre de ma demande : s’il y a un avis, pourquoi n’est-il pas dans le dossier parlementaire ?

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. – Ce qui est dans le dossier, ce sont les avis obligatoires dans le cadre de la procédure législative telle qu’elle est définie et telle qu’elle est confirmée par le Conseil d’État. Si le Conseil d’État avait jugé qu’il manquait un avis dans le dispositif, il l’aurait pointé dans l’avis de la section Législation, ce qui n’est pas le cas.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Je n'ai pas pour plaisir de faire durer des procédures de manière artificielle, mais on a ici un avis qui existe et qui est maintenant reconnu par le ministre. J'entends qu'il n'est pas légalement requis, mais il existe et il est politiquement majeur. Dès lors, à ce titre, Monsieur le Président, cet avis – je peux vous le remettre, mais je pense qu'il existe aussi par voie électronique – peut-il être joint au rapport, de telle sorte qu'il participe aux débats qui nourrissent cet enjeu ?

M. le Président. – Il n'y a aucun problème à ce que l'on mette cet avis. Je suis juste en train de regarder parce que, souvent, les avis d'initiative sont mis sur le site internet de l'Union des villes et communes de Wallonie également. N'hésitez pas à transmettre au secrétaire de séance et ce sera mis dans les dossiers.

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Je ne pense pas avoir le monopole, parce que nous ne sommes pas la force la plus dominante au sein de cet avis. Il n'y a là derrière aucun effet de source. Cependant, il me paraît important, pour la clarté du débat, que cet avis existe, soit reconnu, quand bien même il soit légalement ou pas requis.

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

M. Bruno Lefèbre (PS). – Monsieur le Ministre, chers collègues, le projet de décret qui nous est soumis aujourd'hui n'a qu'un seul et unique objectif : protéger et déresponsabiliser le ministre des Transports. Vous n'assumez pas les conséquences de vos choix budgétaires, donc sous prétexte d'autonomie accrue, on assiste à une dilution des responsabilités. Les ingénieurs de 2024 se sont transformés en couards. Ce ne sont plus Les Engagés, ce sont les dégonflés. Ce texte n'a qu'un seul objectif : vous exonérer de toutes les responsabilités dans les augmentations tarifaires à venir. Comme d'habitude, on enrobe et l'on utilise un bon vieux vocabulaire technocratique, mais derrière les mots « autonomie », « souplesse » et « efficacité », il y a un changement profond de philosophie. Ce texte déplace le pouvoir de décision. Il retire une série de choix essentiels du champ politique direct pour les transférer vers l'OTW, donc vers son conseil d'administration.

Vous soustrayez une politique fondamentale pour les citoyens du contrôle démocratique du Parlement et nous ne pouvons pas vous suivre dans ce choix. Le transport public n'est pas une entreprise comme une autre, le TEC n'est pas une société qui vend un produit sur un marché, c'est un service public. C'est le bus que prennent les travailleurs tôt le matin, les jeunes pour aller à l'école ou encore les personnes âgées pour aller chez le médecin. C'est parfois la seule solution pour celles et ceux qui n'ont pas de voiture, qui n'ont pas les moyens de s'en payer une ou qui vivent dans des communes rurales où l'offre de mobilité est déjà trop faible. Quand

on touche aux TEC, on touche à la vie quotidienne des gens.

Or, que prévoit ce texte ? Que l'OTW puisse fixer davantage lui-même les tarifs, qu'il établisse son plan de transport, qu'il définisse son programme d'investissement en infrastructures sans approbation du Gouvernement, que l'OTW rédige les cahiers des charges des marchés de sous-traitance. En clair, les tarifs, les lignes, les investissements, la sous-traitance, ce ne sont pas des détails, ce sont des choix politiques. Augmenter un tarif, supprimer une ligne, réduire une fréquence, choisir de sous-traiter davantage ou autrement, ce ne sont pas des décisions techniques, ce sont des choix qui ont des conséquences directes sur les usagers, les travailleurs, les communes et le territoire.

Vous nous avez habitués, depuis le début de la législature, à rappeler que l'OTW est une entreprise autonome. Demain, vous n'aurez même plus besoin de nous le rappeler. Quand un usager se plaindra d'une hausse tarifaire, quand une commune se plaindra d'une ligne supprimée, quand un quartier sera moins bien desservi, quand une zone rurale sera encore plus isolée, quand un parlementaire relatera des dysfonctionnements sur le terrain, vous direz : « Ce n'est pas moi, c'est l'OTW ». Finalement, à quoi servira encore le ministre des Transports ? C'est cela, le vrai risque de ce texte : une déresponsabilisation politique. Le Gouvernement garde la main sur le contrat de service public, nous dit-on. Très bien, mais dans la réalité, beaucoup de décisions concrètes se prendront ailleurs, dans un conseil d'administration, loin du débat parlementaire, du regard des citoyens et des communes. C'est le contraire de la transparence. Nous ne voulons pas un transport public piloté dans le huis clos d'un conseil d'administration. Nous voulons un transport public assumé politiquement par un ministre contrôlé démocratiquement par le Parlement et discuté avec les territoires.

Cela nous amène au deuxième gros problème du texte : la concertation sociale. Nous l'avons indiqué il y a quelques minutes, l'avis de l'Union des villes et communes de Wallonie est indispensable. Le projet supprime les bassins de mobilité et les organes de consultation des bassins de mobilité. Ces outils n'étaient peut-être pas parfaits, ils devaient sûrement être améliorés, mais au lieu de les renforcer, on les supprime. C'est dommage, c'est à peu près la seule chose valable du décret Di Antonio – il n'est d'ailleurs pas avec nous ce matin. En quelques années, l'héritage est balayé. Penser la mobilité par bassin et cohérence était pourtant une bonne idée. Par quoi les remplace-t-on ? Par des concertations organisées directement par l'OTW sur certains projets et par des concertations plus générales qui seraient éventuellement initiées par l'administration. C'est flou, c'est faible et, surtout, ce n'est pas garanti. Les communes ne peuvent pas être consultées quand l'OTW le juge utile, elles doivent être associées structurellement parce que les communes

connaissent leur territoire, elles savent où sont les écoles, les maisons de repos, les hôpitaux, les quartiers mal desservis, les zonings, les villages isolés. Elles savent où se trouve un arrêt dangereux, où un horaire ne correspond pas aux besoins, où une suppression de ligne peut casser toute une chaîne de mobilité.

Quand une décision TEC pose problème, ce sont les bourgmestres, les échevins, les conseillers communaux qui reçoivent les habitants. Ce sont eux qui doivent expliquer, répondre, parfois réparer les conséquences des décisions auxquelles ils n'ont pas été réellement associés. On ne peut pas, d'un côté, demander aux communes d'être des partenaires de la mobilité et, de l'autre, supprimer les lieux où elles peuvent faire entendre leur voix. Le CESE le dit très clairement : « La suppression des organes de concertation existants risque d'affaiblir la qualité de la consultation ». Ils demandent des garde-fous. Ils demandent que les communes soient consultées. Ils demandent que les usagers soient pris en compte.

Le troisième volet a trait à la lutte contre la fraude et les incivilités. Sur ce point, nous voulons être clairs. Il faut certainement lutter contre la fraude. Il faut protéger les chauffeurs, les contrôleurs, les agents et les usagers. Les agressions, les insultes, les comportements dangereux, les incivilités graves, ce n'est pas acceptable. Le service public doit être respecté et celles et ceux qui le font vivre doivent être protégés. Moderniser le cadre peut avoir du sens. Actualiser les infractions peut avoir du sens. Rendre les procédures plus rapides peut avoir du sens. Prévoir de la médiation ou des prestations citoyennes peut avoir du sens.

Toutefois, là aussi, il faut garder la tête froide. On nous a parfois présenté la lutte contre la fraude comme un levier budgétaire, comme si cela allait régler une partie du problème financier du TEC. De quoi parle-t-on réellement ? Quel est le rendement attendu ? Quel est le coût de mise en œuvre ? Quel est le coût informatique ? Quel est le coût du personnel ? Quel est le coût du recouvrement ? Il ne faudrait pas faire croire que la lutte contre la fraude va financer le transport public wallon. Le vrai sujet budgétaire du texte n'est pas seulement la fraude, c'est le financement structurel du service public : l'offre, les investissements, les conditions de travail et la qualité du réseau.

En outre, ce volet doit être juridiquement solide. Le Conseil d'État a formulé des remarques importantes : une garantie pour les mineurs, avocat, information des parents, proportionnalité des sanctions, encadrement strict du maintien sur place lors d'un contrôle d'identité, compétence territoriale des agents, protection des données personnelles. Ce ne sont pas des détails de juriste, ce sont des garanties fondamentales. Quand on donne de nouveaux pouvoirs de contrôle et de sanction, il faut que les droits soient protégés. Il faut que le texte soit clair, équilibré et proportionné. Nous y reviendrons lors de l'examen des articles.

Enfin, le troisième grand objectif du texte n'est pas une actualisation du décret de 1989, mais bien un enterrement de première catégorie de l'héritage de votre prédécesseur. On nous avait vendu une gouvernance plus claire, une meilleure coordination, une autorité organisatrice forte, une concertation structurée. Aujourd'hui, on revient avec un texte qui dit en creux que cela n'a pas fonctionné comme prévu. À l'époque, le groupe PS vous l'avait pourtant déjà dit. Le problème n'est pas seulement administratif. Le problème est de savoir qui décide, qui contrôle, qui assume, qui écoute les communes, qui écoute les usagers, qui garantit que LeTEC reste un service public au service de toutes et tous.

Pour notre groupe, les choses sont simples, nous voulons un TEC fort, un TEC public. Nous voulons un TEC accessible. Nous voulons un TEC qui dessert les villes, mais aussi les villages. Nous voulons un TEC qui écoute les communes, les usagers et les travailleurs. Nous voulons un TEC qui lutte contre la fraude, mais sans sacrifier les garanties fondamentales. Nous voulons un TEC efficace, mais pas un TEC gouverné à distance du débat démocratique.

Si ce texte contient quelques éléments utiles, il est vicié dans son contenu. Le ministre se décharge demain de décisions impopulaires. Les tarifs vont augmenter sans contrôle démocratique. Les communes n'auront plus qu'un rôle marginal dans les consultations. Les travailleurs et les usagers sont les grands oubliés.

Nous ne pouvons pas accepter que l'autonomie de l'OTW devienne l'alibi d'un recul démocratique. L'autonomie : oui, si elle sert le service public. La souplesse : oui, si elle améliore l'offre. L'efficacité : oui, si elle bénéficie aux usagers, mais pas l'autonomie pour diluer les responsabilités, pas la souplesse pour contourner les communes et pas l'efficacité pour décider loin du terrain. Le TEC appartient aux Wallonnes et aux Wallons. Il est financé par l'argent public. Il doit rester pleinement contrôlé par le politique, par le Parlement, par les territoires et par les citoyens. C'est cela notre boussole dans l'examen de ce texte.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Je ne reviens pas sur le contexte, qui est un contexte d'économies qui sont imposées au TEC et qui donne une couleur singulière au décret qui est proposé ici, avec une certitude d'une amplification et d'une augmentation de tarifs qui soit tout à fait spectaculaire dans les mois qui viennent, alors que l'agenda de l'actualité montre toute l'importance de la politique des transports en commun, notamment dans le cadre de la lutte contre le dérèglement climatique.

On a ici une démarche du Gouvernement qui pose question, car, au-delà de choix que nous contestons, elle apparaît en fait non aboutie sur plusieurs enjeux et, finalement, précipitée. C'est particulièrement le cas – la

discussion ici a déjà un peu anticipé cet enjeu – sur l'Association des pouvoirs locaux, des villes et communes et la définition d'une vision stratégique à l'échelle des bassins de mobilité.

Le décret fait par ailleurs le contraire de ce que le Gouvernement avait commencé à faire. Rappelez-vous que certains articles de ce texte se trouvaient déjà dans le décret-programme qui a été examiné ici il y a quelques mois, le décret Minestrone. Certains articles qui étaient prévus dans le décret en première lecture ont été retirés. Cependant, lorsqu'on regarde ce que le Gouvernement avait à l'esprit il y a encore quelques mois, il s'agissait, par exemple, de modifier la définition des bassins de mobilité, mais pas de les supprimer. Ici, on a des bassins qui passent par la fenêtre. On nous envoie vers un rendez-vous avec une possible modification du décret de 2004, pourquoi pas, mais sans qu'il y ait un ordonnancement des travaux qui permette d'avoir une vue sur ce qui va venir. La non-consultation de l'Union des villes et communes – je n'y reviens pas – a un caractère invraisemblable, dès le moment où nous ne sommes pas simplement avec un impact sur les communes. Je peux entendre le ministre quant au fait que chaque décret examiné par ce Parlement a un impact sur le territoire, et notamment sur l'ensemble des communes. Ici, on touche à des axes sur lesquels elles avaient un rôle potentiel et, dès lors, un impact plus prégnant dans les travaux.

Comme indiqué, nous avons un décret qui modifie la position des acteurs. C'est la raison pour laquelle nous suggérons, dans la suite de la discussion générale, d'entendre les personnes qui, demain, auront un rôle important, très important, plus important ou moins important selon les cas. Je pense à l'administrateur général et au président du conseil d'administration de l'OTW, mais je pense aussi à l'AOT et à l'Union des villes et communes.

Plus largement, le décret détricote plusieurs dispositions du décret Di Antonio de 2018 sans qu'il y ait un bilan circonstancié qui nous permette de comprendre les fondements des choix du Gouvernement, et sans qu'aucune analyse soit produite pour expliquer pourquoi le Gouvernement de 2018 se serait trompé. Est-ce à dire que le Gouvernement, à l'époque, a travaillé trop vite ? C'était un des questionnements lorsque nous avons examiné ce décret. Toujours est-il qu'un certain nombre de concepts et d'organisations ont été initiés. On a ici des propositions de modifications qui, certes, reposent sur certains souhaits ministériels, mais sans que l'on ait finalement une évaluation de ce qui a pu bien fonctionner ou moins bien fonctionner. Parfois, on passe par la fenêtre certains dispositifs, alors même qu'ils étaient états perfectibles, sans que la suppression soit nécessairement le remède qui s'impose.

Il y a plusieurs axes dans ce projet, j'organiserai ma prise de parole sur quatre d'entre eux.

Le premier axe est le point clé : la déresponsabilisation du Gouvernement et le renvoi de la responsabilité à l'OTW sur des choix qui, pour certains d'entre eux, font intimement partie de la responsabilité politique. Que l'on discute de savoir si les marchés publics en matière de sous-traitance doivent effectivement recevoir l'adhésion du Gouvernement ou, à l'inverse, dépendent d'un conseil d'administration, ce sont des éléments techniques sur lesquels on peut certainement avoir des éléments dans un sens et dans l'autre. Là-dessus, le débat n'est pas le plus vif. Par contre, lorsqu'on fixe les tarifs du service public de transport, lorsqu'on définit l'offre et également le programme d'investissements et d'infrastructures, on a là le cœur de la responsabilité.

Nous avons devant nous, comme nous l'avons déjà pu l'exprimer lors d'une interpellation précédente, le décret Ponce Pilate : le ministre s'en lave les mains. Demain, on supprimera des lignes, on supprimera des services et on augmentera les tarifs. Le ministre et l'ensemble du Gouvernement pourront s'en laver les mains : « Ce n'est pas moi, c'est le conseil d'administration de l'OTW. » A fortiori, dans un contexte d'étau budgétaire, le Gouvernement et le ministre fixent les taux et, ensuite, d'autres doivent prendre les décisions qui sont les conséquences de cette équation budgétaire.

C'est à nos yeux tout à fait problématique ; cela l'est d'autant plus qu'il n'y a quasi pas de balises. Le pôle Mobilité du CESE indique qu'il craint que l'autonomie accordée à l'OTW se fasse au détriment des usagers. Il préconise l'intégration de garde-fous. Je souligne que ce n'est pas une note de minorité ou même un courant majoritaire, c'est l'ensemble du Pôle de Mobilité qui s'exprime à ce titre. Si l'on y regarde de façon plus précise, en matière de tarifs, on nous indique que l'OTW peut appliquer des régimes de gratuité ou de réduction, il précise aussi que le contrat, et sinon, l'OTW précise les catégories d'usagers, les modalités et les conditions de ces régimes. Il n'y a donc pas de balises.

Même ce que le ministre a dit tout à l'heure pourrait ne pas se réaliser. Si nous lisons le texte, nous voyons que l'on a les trois régimes évoqués : la gratuité, des réductions généralisées ou des tarifs préférentiels sous conditions. Ces trois catégories sont toutes des catégories sous le chapeau « l'OTW peut ». Même sur un point qui n'est pas celui que le Gouvernement conteste le plus vivement dans le débat public, je pense à la question de la gratuité pour les enfants de 0 à 12 ans – je n'ai pas entendu le Gouvernement dire qu'il voulait supprimer cette gratuité, j'entends parfois certains partis au sein du Gouvernement, contester de principe la logique de gratuité – c'est pour cela qu'il reste quand même une crainte, je ne vais pas mettre ma main à couper pour savoir ce qui va se passer en la matière, mais même ce point que le ministre dit avoir clarifié est soumis à cette autonomie illimitée. L'OTW décidera s'il

maintient ou non cette gratuité pour les enfants de 0 à 12 ans, c'est la lecture du texte : « L'OTW peut appliquer des régimes et ces régimes sont encadrés comme suit ». On nous dit que la gratuité est exclusivement pour certaines personnes, si l'OTW le veut bien, il ne fera pas plus large que ce qui est écrit, mais il pourrait faire moins large. C'est la conséquence du texte.

Le Pôle Mobilité nous indique qu'il est impératif que les réductions tarifaires et les catégories d'usage associées soient définies dans le contrat de service public. Elles ne le sont pas. Il demande aussi la suppression de la mention « ou à défaut de l'OTW », pour que le contrat au moins encadre les choses. Aujourd'hui, le contrat transfère l'autonomie que le décret ne lui a pas donnée vers les organes de l'OTW.

Du reste, l'avis de l'Inspection des finances nous indique que, concernant la structure tarifaire, elle renvoie à un avis précédent relatif à l'avenant au contrat de service public dans lequel elle soulignait son caractère succinct en rapport aux exigences décrétales. En la matière, si nous pouvions recevoir l'avis de l'Inspection des finances, ce serait un point utile pour bien comprendre ce qu'elle souhaite nous dire à travers ce renvoi.

En matière d'offre, en réalité, les choses sont aussi floues quant à savoir sur base de quels principes l'OTW pourra, demain, faire évoluer l'offre. Mon propos n'est certainement pas de dire que l'offre ne doit pas évoluer. Un certain nombre d'évolutions peuvent intervenir et sont d'ailleurs intervenues à travers les processus antérieurs de redéploiement prévus par le décret de 2018 et qui avaient commencé à être mis en œuvre sous la précédente législature. En la matière, l'Union des villes et communes de Wallonie nous dit que le ministre et l'AOT s'inquiètent pour vous, et n'auront plus de moyens d'action sur l'offre en dehors de la négociation du contrat de service public. Elle souligne également que l'AOT rend un avis non contraignant, uniquement sur les lignes structurantes. Cela signifie que l'OTW peut, de manière unilatérale, modifier ou supprimer un service. C'est un élément extrêmement préoccupant. Pourquoi l'avis de l'AOT – Autorité organisatrice du transport – est-il non contraignant ? Pourquoi ne vise-t-il que les lignes structurantes ? Pouvez-vous nous en dire plus sur les mobipôles et les lignes structurantes puisque ce sont des éléments dont vous avez souligné le caractère novateur, à l'échelle du décret ?

Dans la dynamique du modèle, vous avez indiqué que l'AOT était le régulateur, mais il ne le sera plus. Il l'était, mais demain il deviendra peut-être le facilitateur, ce sont des éléments de progrès potentiel. Lorsque vous évoquez son rôle d'ambassadeur des transports publics au sein du SPW MI ; ce point mérite également de monter en puissance. Il y a là des éléments qui permettront certainement d'avancer.

Pour ce qui concerne la régulation, elle remettra un rapport sur le suivi et le contrôle, mais, dès lors qu'il y a peu de balises, quelles critiques pourrait-elle formuler, par exemple, à l'égard des augmentations de tarifs, qui ne sont pas encadrées, ou de l'offre de transport ? L'inquiétude la plus grande est bien cet enjeu de déresponsabilisation du Gouvernement, où nous aurons un neuvième ministre qui ne portera pas ce titre, mais qui aura la politique de l'offre et des tarifs entre ses mains.

Deuxièmement, il y a cet affaiblissement de l'AOT – l'Autorité organisatrice du transport ; en réalité, l'OTW récupère une série des missions que le décret de 2018 lui avait retirées pour les confier au régulateur. Je ne pense pas trahir la réalité en évoquant les choses ainsi. Vous avez vous-même fait la chronologie de l'évolution historique du secteur.

D'ailleurs, entre parenthèses, à la première étape, en 1989, il n'y avait pas seulement la partie wallonne de la SNCV, qui a fondé l'OTW et ses cinq TEC. Je pense qu'un certain nombre de travailleurs, travailleuses et usagers auront un souvenir important des sociétés de transports intercommunaux qui existaient également. Je pense à la STIL, à la STIV, à la Société de transports intercommunaux de Charleroi. Je parle de mémoire, puisque, à l'époque, j'étais à l'école secondaire. Il faut aussi rendre justice à ceux qui se sont investis dans ces secteurs à l'époque. Quoi qu'il en soit, je ferme cette parenthèse quant à la chronologie.

Nous avons donc ici un certain nombre de missions qui ont été transférées à l'AOT en 2018, et l'on s'apprête à faire le chemin inverse en 2026. On détricote le décret Di Antonio. À nouveau, je reviens à ce que je disais à l'entame : quelles en sont les véritables raisons ? Quels sont les constats – au-delà du doigt mouillé – qui permettent, en termes de bilan et d'analyse, de fonder le choix qui est proposé ? Surtout, l'OTW reçoit les clés, mais sans aucun garde-fou.

Troisièmement, le Gouvernement veut supprimer les bassins de mobilité et les organes de consultation des pouvoirs locaux. À nouveau, on détricote ce qui a été fait en 2018. Là encore, les organes consultatifs peuvent certainement être améliorés, mais vous les présentez avec une réécriture de l'histoire lorsque vous les considérez presque comme une espèce d'étape de transition après la suppression des cinq conseils d'administration. Or, dans le décret de 2018, à aucun moment on ne donne un caractère intérimaire à ces organes. Du reste, ils n'ont pas du tout la même composition. À l'époque, on avait les conseils d'administration des cinq TEC qui géraient chacune de ces sociétés de façon distincte, et il y a eu une logique de coordination positive dans le décret de 2018.

Ensuite, il y a eu la volonté de mettre sur pied des plateformes d'échange à une échelle supralocale. Je peux concevoir avec vous que les périmètres eux-

mêmes étaient effectivement intérimaires. C'était dit aussi en 2018 : les périmètres correspondaient aux anciens TEC, du moins en partie, puisque Namur et Luxembourg étaient quand même, fort heureusement, dans des zones distinctes. Toujours est-il que l'on avait là des territoires trop étendus par rapport à la vie des gens. Je n'ai vraiment pas de raison de mettre en cause l'exemple de la province de Liège que vous avez cité. Lorsque vous avez un espace où la Commune de Ferrières ou d'Ouffet siège en même temps que celles d'Eupen ou de Raeren, il est évident que l'on est dans des échelles de discussion qui ne font pas sens.

Par contre, de là à penser que c'est avec une consultation des parties prenantes à l'avenant, un peu comme le texte le souhaite, que l'on pourra avoir une vision stratégique à l'échelle des bassins de vie, c'est un pas que nous ne franchirons pas avec vous. Un espace va donc subsister ; vous vous en rendez sans doute compte, puisque, dans le décret, il est écrit que tout va se passer dans le décret de 2004 – celui d'aujourd'hui –, qui ne vise pas cet enjeu ou qui ne le vise que très partiellement. Dans votre discours oral, vous avez adapté votre propos – j'y vois un premier signe : « Je travaille maintenant sur un projet modificatif de 2004 pour aménager les choses ». Cela montre le caractère non abouti de ce qui est ici. Aujourd'hui, le décret nous propose de supprimer ces OCBM. Ils vont peut-être revenir dans une forme meilleure, avec un meilleur territoire et peut-être une meilleure dynamique d'ici quelques mois. Comprenez une forme de surprise, de hiatus.

Pour la part que nous voyons, votre réflexion se déploie par vagues successives. Au moment où l'on examine ce texte et où il serait soumis à notre adoption – cela dépendra de la Commission –, un trou va subsister. On nous demande d'avancer sans savoir. L'Union des villes et communes s'exprime aussi sur ce sujet. Dans cet avis dont nous avons parlé, elle regrette la suppression des bassins de mobilité et des OCBM. Elle estime nécessaire de modifier en conséquence et concomitamment le décret de 2004.

Un point positif au passage, vous faites le lien entre vos compétences d'Aménagement du territoire et de Mobilité, en ayant un appui pour les mobipôles au sein du Schéma de développement territorial. C'est cohérent, je veux mettre en exergue ce point.

Au-delà de ce point, il y a quelque chose que nous ne comprenons pas. Pourquoi précipitamment venir avec un décret non abouti, alors que vous-même faites le constat qu'il y a quelque chose à faire pour améliorer la logique des OCBM ? Cependant, ce quelque chose à faire n'est sans doute pas la suppression pure et simple, sans savoir vers où nous avançons. À certains endroits ou à certains égards, il y avait clairement des limites, notamment quant au rythme des réunions. Deux fois par an, c'est peu dynamique dans des assemblées trop vastes, où il y a un impact sur la présence ou

l'investissement des membres. Ce sont des éléments justes. De là à tout passer par la fenêtre, cela pose difficulté.

Le pôle mobilité du CESE regrette que la réforme du décret supprime les OCBM, sans préciser de nouvelles modalités de concertation. Il s'exprime dans le même sens que l'Union des villes et communes.

Nous avons envie de vous demander de nous en dire un peu plus sur ce que vous avez à l'esprit, sur ce qu'il va arriver dans cette modification de 2004. Aurons-nous des bassins de mobilité revus et plus judicieux – il y a un potentiel – et des modalités de concertation, où un espace de dialogue entre les acteurs de la mobilité va subsister ? Il s'agit des pouvoirs locaux, de l'OTW, de l'AOT, du contrat de service public qui nourrit utilement les associations des usagers, puis des autres partenaires dans une mobilité qui n'est pas limitée – je peux suivre la démarche – à la question du transport public.

Quatrième et dernier axe d'échanges à nos yeux, ce sont les enjeux en matière d'infractions et de sanctions. Nous l'avons déjà dit, le fait qu'il y ait une capacité à sanctionner des infractions est un point que nous pouvons soutenir, autant que la lutte contre la fraude. En même temps, le projet de décret s'inspire de certaines législations existantes. Toutefois, l'OTW n'est pas une autorité communale, par exemple. Des questions se posent dans l'équilibre et dans la proportionnalité des dispositions, y compris pour ce qui concerne les mineurs.

Là aussi, je veux partager plusieurs éléments de l'avis de l'Union des villes et communes, qui indique : « Il est essentiel de rappeler que tout régime de sanctions administratives doit être abordé avec une particulière prudence au regard du principe de la séparation des pouvoirs, qui constitue une garantie essentielle de l'État de droit. Toute extension de compétences répressives d'une autorité administrative gagnerait à être strictement encadrée, afin de préserver l'équilibre institutionnel ainsi que les garanties fondamentales offertes aux justiciables. Or, il ressort de certaines dispositions que ces garanties ne sont pas présentes ». Elle poursuit un peu plus loin : « Les pouvoirs attribués aux agents constatateurs soulèvent de sérieuses réserves au regard du principe de proportionnalité ». Elle continue : « Au-delà des enjeux liés à la séparation des pouvoirs.

De telles compétences soulèvent également des questions en matière de formation, de maîtrise des situations conflictuelles, de préservation de l'intégrité physique tant des agents que des personnes contrôlées. Ces éléments plaident, à tout le moins, pour un encadrement juridique beaucoup plus strict et une limitation claire des compétences conférées.

Elle évoque aussi des problèmes juridiques pour ce qui concerne les caméras, et nous rappelle que l'OTW

ne dispose d'aucune compétence en matière de maintien de l'ordre public.

Pour ce qui concerne les mineurs, elle indique qu'il ressort du texte que les mineurs pourront être désormais sanctionnés administrativement dès l'âge de 14 ans. Il convient de rappeler à cet égard – c'est toujours l'Union des villes et communes qui parle – « que si une telle possibilité existe déjà dans le cadre du régime des sanctions administratives communales, elle est loin de faire l'unanimité. En outre, un encadrement et un suivi adaptés sont indispensables, ce qui risque de ne pas être garanti dans le dispositif envisagé ».

Par rapport à ces questionnements d'ordre juridique que l'Union des villes et communes pose, j'ai envie de demander au ministre comment il y répond. Quand il est question de la proportionnalité, quand il est question des enjeux de séparation des pouvoirs, quand il est question des éléments de formation ou de préparation aux situations en question, lorsqu'il est question des prérogatives des communes en matière de maintien de l'ordre public ou encore de l'encadrement s'agissant des mineurs, quelles sont les réponses du Gouvernement par rapport à cet avis de l'Union des villes et communes dès lors qu'il a été exprimé et que le Gouvernement l'a bien reçu ?

Voilà, Monsieur le Ministre, un certain nombre de réflexions et de questions pour ce premier tour d'interventions.

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

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, chers collègues, tout d'abord, une petite remise en contexte puisqu'en avril 2026, le Gouvernement wallon a approuvé la révision du contrat de service public liant la Wallonie à l'Opérateur de transport de Wallonie. Cette révision corrige une faiblesse importante du contrat de service public signé en janvier 2024 par le ministre Henry, qui ne prévoyait qu'une trajectoire budgétaire purement indicative, sans véritable engagement permettant de garantir la réalisation des objectifs annoncés. Le Gouvernement fait aujourd'hui le choix d'un cadre réaliste, transparent et budgétairement crédible.

Ce nouveau contrat de service public marque un changement de cap. Il prévoit notamment la mise en place d'ici 2027 d'un service alternatif en cas de grève, afin de garantir une information fiable aux usagers tout en respectant le droit de grève. Il renforce également l'efficacité du réseau grâce à davantage de souplesse, notamment en zone rurale, avec le développement du transport à la demande et une meilleure articulation entre le bus et le train. Il améliore la performance de l'OTW en augmentant ses recettes propres, sans remettre en cause les tarifs sociaux, et engage enfin LeTEC dans une transition ambitieuse vers une flotte 100 % électrique à l'horizon 2045. Son objectif est

clair : rendre LeTEC plus fiable, plus attractif, plus agile et plus durable, tout en veillant à une utilisation rigoureuse de chaque euro public. Le projet de décret-cadre dont nous débattons aujourd'hui ne peut donc pas être analysé isolément. Il est allié au contrat de service public. C'est la petite remise en contexte que je voulais faire pour commencer.

Ce contrat renforce d'abord l'autonomie de l'OTW en clarifiant les rôles de chacun. À l'Autorité organisatrice du transport, il y aura les orientations stratégiques et le rôle de gardien du service public, et à l'OTW les opérations, les responsabilités opérationnelles, avec davantage de latitude pour organiser son offre et sa politique tarifaire.

Concernant les bassins de mobilité, j'entends que le PS dit qu'ils sont supprimés. Pourtant, il me semble que le ministre a été relativement clair : ils sont déplacés dans un autre décret qui sera encore soumis cette année. Peut-être, Monsieur le Ministre, pourriez-vous préciser comment les choses seront effectuées pour nous rassurer sur ce point, ou en tout cas rassurer le PS –, moi, je ne suis pas très inquiète.

Le texte consacre également un principe d'équité en matière tarifaire. Les avantages seront accordés en fonction des besoins. Les libres parcours accordés aux parlementaires et aux journalistes disparaissent. Cela nous paraît tout à fait logique dans le contexte actuel.

Les tarifs préférentiels et la gratuité sont recentrés à l'article 7 sur les publics qui en ont réellement besoin. On notera que le décret grave désormais la gratuité dans le marbre : la gratuité est désormais garantie pour les enfants de moins de 12 ans. C'est écrit précisément à l'article 7.3. La gratuité est aussi prévue pour les anciens combattants et les victimes de guerre, pour les malvoyants et les non-voyants, pour les accompagnateurs et accompagnatrices de personnes en situation de handicap. On laisse donc à l'OTW une certaine autonomie, on lui laisse réguler les tarifs pour augmenter ses recettes, mais je ne peux pas vous laisser dire, Monsieur Hazée, que, demain, les enfants pourraient payer plus cher ou payer leurs billets. C'est totalement faux : il suffit d'aller relire l'article 7.3.

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Il faut le réécrire.

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Il est très clair, et je peux vous le lire. Je l'ai ici sous les yeux : « Les catégories d'usagers bénéficiant de la gratuité sont exclusivement les enfants de moins de 12 ans, les anciens combattants... » Je ne vais pas tous les relire. Il est indiqué « bénéficiant de la gratuité », ce qui est très clair. Pour les autres catégories, il est indiqué « pouvant en bénéficier ». Là, en effet, il y a une marge de manœuvre pour le OTW. Toutefois, concernant précisément les enfants de moins de 12 ans que vous avez cités, c'est bien garanti. On peut dire des choses,

mais on ne peut pas véhiculer de mauvaises informations.

Concernant les étudiants, les personnes en situation de précarité, les familles nombreuses ou les personnes âgées, je vous l'accorde, on laisse aux TEC la possibilité de proposer un tarif accessible et cohérent par rapport à ces réalités. Le TEC aura une autonomie, mais le décret donne la possibilité de faire une réduction ou un tarif préférentiel.

J'insiste également sur un autre volet qui nous paraît essentiel dans le texte : la lutte contre la fraude et les incivilités. On sait que trop d'usagers ne paient pas leur ticket et qu'il y a certains comportements totalement inacceptables. Monsieur le Ministre, peut-être pourriez-vous nous préciser ce que l'OTW mettra en œuvre pour lutter contre cela ?

Les articles 27 à 48 modernisent en profondeur le régime des infractions et des sanctions administratives. Le décret clarifie les procédures. Il distingue les agents constatateurs des agents sanctionneurs et donne à l'OTW des outils plus efficaces pour lutter contre les comportements qui dégradent la qualité du service et qui, du coup, peuvent renforcer le sentiment d'insécurité des usagers.

Je tiens également à remercier le ministre pour la réactivité dont il a fait preuve sur le volet relatif à la protection des données. Les observations formulées par l'Autorité de protection des données et par le Conseil d'État dans leurs avis respectifs des 3 et 22 juin ont été prises en compte avec efficacité, permettant de sécuriser juridiquement le dispositif.

Enfin, cette réforme donne davantage de moyens à l'OTW pour améliorer son attractivité et accroître la fréquentation des transports publics. C'est vraiment l'objectif : donner l'envie à plus de personnes de prendre le bus. Pour cela, je voudrais revenir sur le volet tarifaire, parce que l'on entend souvent que ce qui incite les gens à prendre le bus, c'est le prix. Je ne partage pas du tout cet argument. Les experts non plus d'ailleurs. Toutes les études montrent que les vrais leviers décisifs, ce sont la fréquence, la fiabilité, la vitesse du parcours, la ponctualité ou encore la facilité des correspondances. Ce sont ces vrais arguments qui font que l'on peut, un jour, décider d'abandonner sa voiture et de prendre le bus. La gratuité peut avoir une portée sociale ou électorale, mais ce n'est pas efficace. Dès lors, chaque euro investi doit servir à l'amélioration de l'offre.

Pour ceux qui ne le connaissent pas, je vous invite vraiment à lire les rapports de Pierre Tacheron de chez Transitec. C'est un expert passionnant. Ses analyses sont vraiment passionnantes. Ses études et ses rapports montrent que, le plus souvent, la gratuité va inciter des piétons ou des cyclistes à prendre le bus quand il pleut ou quand il n'y a qu'un seul arrêt à effectuer. Si c'est gratuit, au lieu de marcher, on prend le bus pour un

arrêt, alors que normalement la distance est tout à fait acceptable à pied. Ainsi, ce sont des piétons ou des cyclistes qui vont modifier leurs habitudes, mais ce ne sont pas les conducteurs qui vont laisser leur voiture au garage. On n'atteint donc pas le transfert modal par la gratuité.

Ce qui fait changer les comportements, c'est un système de mobilité performant. C'est précisément à cela que le nouveau contrat de service public et le décret que nous abordons aujourd'hui travaillent pour l'avenir.

Je vous remercie aussi de lier votre travail sur le transport public à la mobilité au sens large et à l'aménagement du territoire. C'est vraiment primordial de penser les choses dans la globalité. Je tiens à souligner ce volontarisme qui transparaît clairement dans cette approche.

J'ai entendu que l'on vous comparait à Ponce Pilate, prêt à se laver les mains en cas de décision de l'OTW, ou que l'on vous qualifiait carrément de dégonflé. C'est petit, ce n'est pas vraiment constructif. Nous savons que ce n'est pas du tout votre genre d'être un dégonflé ou quelqu'un qui se lave les mains. Nous savons que vous êtes quelqu'un de responsable et que vous proposez ici une étape importante vers des transports publics plus performants, plus attractifs et mieux adaptés aux attentes des usagers.

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

M. Germain Mugemangango (PTB). – « Le courage de changer », c'était le slogan électoral de votre parti. Je veux bien vous accorder que vous voulez changer les choses, mais je dois malheureusement constater que c'est dans le mauvais sens. Par contre, le courage est totalement absent et je vais vous expliquer pourquoi. Avec ce projet de décret, le Gouvernement MR-Engagés est en train de refiler une patate chaude au conseil d'administration du TEC. Vous voulez responsabiliser l'OTW, lui donner plus d'autonomie, notamment sur la fixation des tarifs, mais derrière ce vernis de modernisation, il y a une réalité brutale : le Gouvernement impose au TEC d'augmenter ses recettes propres de 10 % à 14 %. Concrètement, cela signifie que l'opérateur doit trouver 35 millions d'euros supplémentaires par an. Pour avoir une idée de ce que cela représente, rappelons que les indexations tarifaires de 2025 et 2026 ont rapporté 4 millions d'euros. Vous voulez que le TEC trouve neuf fois plus. Où va-t-il chercher cet argent, selon vous ? Immanquablement, cela viendra d'une augmentation massive des tarifs pour les usagers. Vous donnez l'autonomie tarifaire au conseil d'administration, mais vous le mettez devant le fait accompli ; il n'aura pas d'autre choix que d'augmenter les prix.

Vous avez évoqué la lutte contre la fraude comme piste pour augmenter ses recettes. D'ailleurs, une partie

de ce décret est dédiée à cela. Soyons sérieux, selon le TEC, la lutte contre la fraude rapporterait au mieux même pas 1 million d'euros. C'est une goutte d'eau à côté des 35 millions exigés. Ce n'est pas une piste réelle, c'est un alibi.

Vous nous avez également dit qu'en augmentant le nombre de voyageurs, les recettes augmenteraient automatiquement. C'est mathématiquement vrai, mais je vous pose une question simple : comment allez-vous attirer de nouveaux voyageurs avec des tarifs en forte hausse ? Vous rendez le bus moins accessible alors que tout le monde s'accorde à dire qu'il faut moins utiliser la voiture. C'est contradictoire, pour ne pas dire absurde.

Il y a une autre patate chaude que vous refilez au conseil d'administration : la privatisation. Le nouveau contrat de service public, négocié sous la houlette de votre Gouvernement, prévoit que la limite d'un tiers environ de lignes de bus privées ne soit plus comptabilisée en nombre de lignes, mais en valeur des lignes. Cela signifie que potentiellement, vous pourrez privatiser encore plus de lignes. On sait que les conditions de travail chez un opérateur privé sont bien moins favorables qu'au sein du TEC. Là encore, vous n'assumez pas vos choix politiques, vous créez un cadre qui pousse à la privatisation, mais vous ne voulez pas le dire clairement.

Parlons de ce fameux conseil d'administration du TEC à qui vous donnez tant de pouvoirs. Savez-vous qui en fait partie ? Ce ne sont pas des hommes et des femmes qui ont vu une annonce dans le journal et ont postulé volontairement. La majorité des administrateurs sont issus du MR et des Engagés. Le président du CA est un Engagé. N'essayez pas de faire croire que le CA est un organe neutre, il est politisé et les décisions qu'il prendra reflètent une certaine vision de droite de la société. Une vision où les services publics doivent rapporter de l'argent, où l'on privatise, où l'on met la pression sur l'utilisateur et sur les travailleurs plutôt que d'investir dans un service public de qualité.

En conclusion, malgré vos tours de passe-passe, ce sont bien le MR et Les Engagés qui porteront la responsabilité d'aller chercher encore plus d'argent dans la poche des usagers du TEC. Vous rendez le bus moins accessible, plus cher, c'est une logique de droite assumée qui va à l'encontre de l'urgence climatique et des besoins de la population. Vous parlez d'efficacité, mais nous parlons de justice sociale et de service public. Nous ne soutiendrons donc pas ce décret.

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

M. Arnaud Dewez (MR). – Tout d'abord, merci, Monsieur le Ministre, pour la clarté de la présentation. C'était très intéressant de voir l'avant et l'après pour chaque opérateur. Ce texte qui nous est soumis aujourd'hui constitue une étape importante dans la

modernisation de notre politique de mobilité. Il ne s'agit pas simplement d'une adaptation technique, on est tous d'accord là-dessus. Il traduit une évolution de philosophie dans la manière de piloter notre opérateur public de transport.

Depuis la création de l'OTW, la gouvernance des transports publics wallons a profondément évolué. Il était logique que notre cadre décretaal évolue lui aussi afin de tenir compte de cette réalité institutionnelle. Le choix qui est posé aujourd'hui est clair : faire davantage confiance à l'opérateur tout en renforçant son devoir de résultat ; autonomie, mais devoir de résultat également. Pour mon groupe, cette approche va dans le bon sens. Nous avons toujours défendu une administration moins lourde, moins centralisée et davantage tournée vers l'efficacité. Donner davantage d'autonomie à un opérateur public ne signifie pas un désengagement politique. Cela signifie surtout responsabiliser celles et ceux qui sont les mieux placés pour adapter l'offre aux réalités du terrain, et ce, dans le cadre fixé par le contrat de service public.

Cette autonomie devra naturellement s'accompagner d'une véritable culture de l'évaluation. Plus de liberté de gestion et de flexibilité implique aussi davantage de transparence sur les résultats obtenus : évolution de la fréquentation, ponctualité, satisfaction des usagers, adaptation du réseau ou encore qualité du service rendu. Au fond, ce qui importe aux citoyens, ce n'est pas de savoir qui signe un arrêté ou valide administrativement chaque modification de ligne. Ce qu'ils attendent, c'est un bus qui passe à l'heure, un réseau lisible, des correspondances efficaces et une offre capable d'évoluer lorsque les besoins changent.

Nous partageons également l'objectif de renforcer la lutte contre la fraude. Ce n'est pas uniquement une question budgétaire, c'est aussi une question d'équité. Chaque voyage non payé est financé par l'ensemble des contribuables ou par les voyageurs qui, eux, paient leur ticket. Restaurer cette équité participe aussi à la crédibilité du service public. Nous saluons également le soin apporté aux garanties juridiques entourant ce dispositif, qu'il s'agisse des droits des mineurs, de la séparation entre agent constatateur et agent sanctionneur, ou encore des dispositions relatives à la protection des données personnelles. L'efficacité ne peut jamais se construire au détriment des libertés individuelles. Toutefois, cette autonomie renforcée de l'OTW devra nécessairement s'accompagner d'une évaluation régulière. Autonomie, mais évaluation.

Quels seront les indicateurs qui permettront au Gouvernement d'apprécier concrètement si cette nouvelle souplesse permet effectivement d'améliorer la réactivité de l'opérateur ? Des évaluations périodiques sont-elles déjà prévues dans le cadre du contrat de service public afin de mesurer, par exemple, la rapidité d'adaptation de l'offre ou les délais nécessaires pour créer, modifier ou supprimer une ligne ? Pouvez-vous

aussi nous garantir que l'évaluation de la pertinence d'une ligne ne reposera jamais sur le seul critère du nombre de voyageurs ? Une faible fréquentation peut en effet s'expliquer par de nombreux facteurs externes : des horaires peu adaptés aux besoins réels des usagers, une concurrence avec d'autres lignes ou d'autres opérateurs – SNCB, De Lijn, la STIB – circulant à quelques minutes d'intervalle, une mauvaise correspondance avec le train ou d'autres modèles de transport, ou encore un manque de lisibilité de l'offre.

Dès lors, pouvez-vous, confirmer que, avant toute décision de suppression, une analyse multicritères sera systématiquement menée et que l'ensemble des leviers d'amélioration – adaptation des horaires, optimisation des correspondances, évaluation du tracé, meilleure information des voyageurs ou encore ajustement de la fréquence – sont examinés afin de redonner du potentiel à une ligne avant d'envisager son remplacement ou sa suppression ? Cette approche ne constitue-t-elle pas la meilleure manière de concilier efficacité des moyens publics, qualité du service et maintien d'une offre de mobilité cohérente sur l'ensemble du territoire wallon ?

Enfin, ce décret prépare également les évolutions technologiques de demain avec une billetterie intelligente, un paiement à l'usage, une intégration tarifaire ou encore une intermodalité renforcée. Cette souplesse nouvelle doit permettre au TEC de poursuivre sa modernisation et de mieux répondre aux attentes des usagers.

Pour mon groupe, un service public moderne n'est pas un service public figé, mais un service public capable d'évoluer rapidement, de rendre des comptes, de mesurer ses performances et d'utiliser efficacement l'argent du contribuable. C'est dans cet esprit que nous abordons favorablement ce projet de décret, tout en restant attentifs à sa mise en œuvre concrète et à l'évaluation des résultats qui en découleront.

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 Députés, les débats peuvent se concentrer sur quelques questions qui correspondent aux objectifs du décret. Je peux entendre que l'opposition ne partage pas la vision de la majorité. C'est un choix que nous assumons pleinement et que je vais expliciter davantage, non pas pour essayer de convaincre l'opposition – parce que je sais que c'est peine perdue –, mais pour expliquer les motivations et les ressorts des décisions que nous prenons.

Qui doit être responsable de quoi ? J'ai entendu des choses assez ahurissantes dans certaines interventions, en disant que c'est le ministre qui doit décider de tout, c'est lui qui doit conduire les bus, dire quel est le bon horaire, quelle est la bonne ligne, quels sont les bons

endroits où s'arrêter. Dans quel monde vivons-nous ? Une gouvernance efficace, c'est éviter le micromanagement, c'est éviter que l'on ne vienne dire que c'est le ministre qui doit décider où le bus doit s'arrêter, s'il doit être composé d'une rame, s'il doit s'agir d'un bus ou un bus double, si c'est le bon horaire ou pas. C'est la meilleure façon de mettre le doigt dans l'engrenage d'un service public inefficace, parce qu'alors c'est celui qui gueule le plus fort qui est entendu. Est-ce une façon d'agir rationnelle ? Non.

La mise en place en 2018, par le décret qui a été promulgué en 2019, de la nouvelle organisation, a dit qu'il fallait un régulateur à partir du moment où il y avait un autre un opérateur interne qui était désigné, c'est-à-dire une situation de monopole – j'y reviendrai –, il faut contrebalancer cela par un régulateur. Supprimons-nous l'AOT ? Non. C'est l'endroit où on met le curseur, sur les lignes structurantes, sur les mobipôles, sur une série de choix stratégiques. C'est bien l'AOT qui est la gardienne des obligations légales que doit assumer l'OTW et des obligations du CSP.

Pour répondre à M. Dewez, 36 critères sont fixés. Je vous invite à aller voir la comparaison par rapport à ce qui était dans le précédent CSP en la matière. Il y a un suivi permanent de 36 indicateurs par l'AOT de ce qu'attend comme résultat la collectivité vis-à-vis de l'entreprise publique autonome, avec des réunions deux fois par an pour faire le point précisément sur la situation. On est bien dans une autonomie encadrée. Il y a un degré de responsabilisation et d'autonomie dans la gestion.

Pour répondre aussi à un questionnaire de M. Hazée, j'ai eu l'occasion pendant deux ans d'avoir toute une série d'incidents et de questionnements sur la façon dont le transport public était concrètement organisé. Je ne vais pas donner la localisation, mais vous donner un petit exemple pour que vous compreniez dans quel état nous sommes aujourd'hui. Une ligne dans une zone urbaine est réexaminée par l'administration organisatrice des transports, qui estime qu'un morceau de cette ligne ne justifie pas la même cadence que les deux autres morceaux. C'est le morceau du milieu. Sur le papier, c'est chiffré, c'est démontré. La ligne va d'un point A à un point B, mais entre C et D, qui sont au milieu, il y a moins de passagers, ce qui ne justifie pas une cadence permanente. Quelle est la décision prise par l'AOT, puisque dans le système actuel, c'est l'AOT qui décide ? Elle dit : « là, il faut que le bus ne roule plus sur ces X kilomètres au milieu de la ligne, mais le début de la ligne et la fin de la ligne doivent être desservis à la même cadence. » L'opérateur adapte évidemment son offre de transport. Il va du point A au point C, il suspend de C à D, et puis il remet de D à B. Les passagers et les usagers sur le terrain ne comprennent pas.

Ils ne comprennent pas parce que cette ligne est utilisée sur une certaine distance et ils se demandent : « Pourquoi a-t-on arrêté entre tel et tel point ? ». L'OTW

applique la décision et c'est toujours le même bus, Monsieur Hazée, qui circule entre le point A et le point B. La seule chose, c'est qu'il ne peut plus prendre de passagers au milieu à une certaine heure, parce qu'on estime que ce n'est pas assez rempli.

Mécaniquement et mathématiquement, la décision de l'AOT se comprend. Néanmoins, sur le terrain, les chauffeurs de l'OTW sont bien incapables d'expliquer aux citoyens qui ne comprennent pas pourquoi le bus, qui roule et qui fait bien de A à B, y compris dans la partie du milieu, n'est plus en service. Je vais vous dire jusqu'où cela va : les chauffeurs de bus se font agresser verbalement par les usagers qui ne comprennent pas la suppression de ce service. Ces derniers demandent à leur direction que le bus prenne une autre route pour que les gens ne voient pas le bus partir vers là où ils veulent, parce qu'ils sont incapables d'expliquer aux usagers pourquoi.

Si je prends cet exemple, qui est un exemple réel, ce n'est pas pour être caricatural, mais pour dire que, dans une logique saine, la Région, le Gouvernement doit donner un cadre clair, des moyens et des objectifs. J'y reviendrai. Ensuite, il faut que l'autorité organisatrice dise : « Voilà les lignes structurantes et les mobipôles ». Sur cette base, nous demandons à l'OTW de réaliser l'offre. Savoir si la ligne doit être interrompue, si la cadence est la bonne de façon détaillée, les horaires, et cetera, de grâce, laissons cela à ceux dont c'est le métier d'être les opérateurs.

C'est cela que dit le texte qui vous est présenté aujourd'hui. Il ne s'agit pas de laisser une liberté totale à l'OTW, mais de dire que l'on remet chacun à sa place. La stratégie, c'est le Gouvernement qui la définit et qui l'assume, notamment au travers du contrat de service public. L'AOT est la gardienne du contrat de service public, doit se concentrer sur les éléments structurants du déploiement de l'offre et doit s'assurer que l'OTW respecte bien le cahier des charges fixé par le Gouvernement. Je vous invite à le parcourir : les pages 62 à 88 reprennent les liaisons, l'ensemble des lignes concernées qui constituent le socle de l'offre de l'OTW. Bien sûr, il pourrait y avoir des adaptations par rapport à cela, mais on ne part pas de rien. En effet, ce n'est pas une page blanche qui est donnée à l'OTW. Toute adaptation doit faire l'objet de concertation, mais j'y reviendrai.

Enfin, l'opérateur doit pouvoir se rendre compte de la réalité de terrain et déployer une offre qui soit en adéquation avec les besoins. Chaque fois qu'elle veut adapter une offre, l'endroit où l'on s'arrête, les horaires précis, et cetera, cela n'a pas de sens de répondre à la demande du ministre ni du Gouvernement. Cela n'a pas de sens non plus de répondre à la demande de l'AOT. Cela a du sens de répondre à la demande des usagers, des utilisateurs et de ceux qui les représentent.

Cela m'amène au deuxième débat, qui est celui de la concertation. Le décret en espèce supprime-t-il la concertation ? Non. Elle est inscrite pour la première fois comme une obligation dans le contenu du CSP. Je vous invite à relire attentivement l'article 30 – il y a d'autres endroits aussi, mais l'article 30 est parlant –, qui détermine précisément. Que dit-on ? Que la concertation doit avoir lieu avec les autorités locales et les représentants des usagers. C'est ce qu'a dit Mme la Cheffe de groupe du PS, ici, dans cette séance, lorsque nous avons auditionné CoMBaLi. Elle l'a dit explicitement. Moi, je partage ce point de vue – c'est d'ailleurs inscrit dans le texte – à savoir celui de faire en sorte que les acteurs de terrain puissent être associés, car je suis persuadé qu'ils sont ceux qui permettent d'améliorer l'offre. Travailler avec les usagers et les représentants des utilisateurs est la meilleure façon pour l'OTW d'avoir un service qui est déployé et d'utiliser de façon efficace les moyens que la Région wallonne lui donne. J'y reviendrai. C'est cela, la cohérence. La concertation ne se résume pas à dire que les OCBM doivent avoir leur place dans le décret de 2004. Elle a lieu concrètement ici.

Vous pouvez le relire dans le texte, et la lecture combinée du décret et du CSP le dit clairement : « Les adaptations de l'offre doivent être concertées avec les acteurs locaux, les communes, les autorités communales et les citoyens », ce qui n'existait pas dans le décret actuel de 1989. On ne parlait pas des citoyens, on ne parlait pas de CoMBaLi et l'on ne parlait pas des autres. Cette concertation est confirmée dans le décret et amplifiée dans l'article 30 du CSP, mais ce n'est pas dans le cadre relativement rigide et contraint des OCBM.

Pourquoi je veux renvoyer les OCBM dans le décret de 2004 ? Pour deux raisons. Premièrement, parce que nous devons avoir une approche multimodale de la mobilité. Or, l'OCBM actuel, ce n'est que LeTEC. Mais les réponses de mobilité de nos concitoyens en lien avec les autorités locales, ce n'est pas que LeTEC ; ce sont les centrales locales de mobilité et les services de transport à la demande locaux qui sont aussi financés par la Région par différents biais. Ce sont les lignes de covoiturage que nous devons déployer sur le territoire. Ce sont les rapports que nous avons avec la SNCB et l'offre ferroviaire. C'est l'ensemble de ces éléments-là. C'est le développement et le déploiement d'infrastructures pour les modes actifs. C'est cela, l'ensemble des enjeux de mobilité. Et on a besoin d'organes de concertation et de bassins de mobilité – on peut les appeler comme on veut, c'est un jargon un peu compliqué. C'est le premier élément : une approche multimodale qui a toute sa place dans le décret de 2004 et qui est déjà dans les objectifs de 2004.

Deuxièmement, c'est se dire que les bassins de mobilité qui correspondent aux anciennes directions territoriales ou aux anciens TEC ne sont sans doute pas l'échelle géographique la plus pertinente pour avoir une

approche intermodale de la mobilité. C'est un fait. Je pense d'ailleurs que certains l'ont accepté ou l'ont reconnu plus ou moins formellement dans leur intervention. C'est cela que nous devons construire.

Concernant d'autres questions sur les infractions, vous êtes plusieurs à être revenus sur le système. Très clairement, le système est dépassé. La législation actuelle offre des moyens limités pour intervenir sur le sujet. Je suis très prudent avec le chiffre des infractions, des incivilités et de la fraude. Ce sont trois choses différentes et ce sont des remontées de terrain, avec, pour la fraude, des extrapolations sur base de contrôles. En fait, aujourd'hui, nous n'avons pas d'informations précises, par exemple, sur la fraude. On ne sait pas la chiffrer ; on l'estime. Un des éléments est notamment d'intégrer la loi Caméras dans le dispositif légal pour faire en sorte que l'on puisse utiliser les compteurs des caméras qui équipent un tiers des bus roulant sur le réseau wallon et qui permettent de compter qui sort du bus – pas d'identifier qui sort, mais de compter qui sort.

Aujourd'hui, on est au XXI^e siècle : LeTEC connaît le nombre de personnes qui pointent à l'entrée d'un transport en commun. Il estime la fraude sur base de contrôles et d'extrapolation, mais LeTEC est incapable de dire qui descend du bus, du tram ou du métro, où et quand. Cela veut dire qu'aujourd'hui on manque de données pour organiser de façon efficace un service de transport public. C'est l'un des éléments du contrat de service public : la volonté de monter en puissance sur l'équipement des lignes dotées de tels mécanismes de comptage pour pouvoir ajuster au mieux l'offre de transport public à la demande, qu'elle soit la demande existante et de mesurer aussi son évolution. Je pense qu'il ne faut pas juste se contenter de répondre à la demande existante.

Si on voit qu'une ligne est en train de gagner des passagers, il faut se demander comment faire pour l'adapter et faire en sorte de déployer l'offre sur cette ligne. Au contraire, si une ligne est en décroissance, il s'agit de se demander pourquoi elle décroît et s'il encore nécessaire de la maintenir. C'est cela, la performance, c'est cela qu'on attend de la part de l'OTW. C'est en ce sens aussi que le décret est modifié, pour répondre à ce genre de questionnement.

Toujours sur le volet infractions, vous avez, à juste titre, à plusieurs, relevé notamment les interventions du CESE ou l'avis d'initiative de l'Union des villes et communes concernant les sanctions administratives, et cetera. Les mineurs. Je tiens à indiquer que le texte a été quand même fondamentalement revu suite à l'avis du Conseil d'État et de l'Autorité de protection des données. Or, les avis auxquels vous faites référence sont antérieurs à celui du Conseil d'État. Je pense que c'est un élément important à pointer.

Concernant la gratuité, dans le décret de 89, il n'y a rien, strictement rien. Ici, nous fixons un cadre en disant

qu'il y a de la gratuité. On n'utilise pas le mot « peut » : la gratuité est réservée, il y a une liste. Et puis effectivement, il y a des catégories de tarifs réduits généralisés et de tarifs réduits sous conditions, où là, c'est « peut ». La volonté du Gouvernement actuel, c'est bien que l'OTW active ce « peut ».

J'ai entendu dire : « Le Gouvernement veut que l'OTW rapporte de l'argent ». Il faut bien lire, aujourd'hui, le décret de services publics. Comme Mme Fafchamps l'a effectivement pointé, cette fois-ci, ce n'est pas un budget indicatif qui est annexé au CSP : c'est un budget engageant pour le Gouvernement wallon. C'est quand même une différence fondamentale entre la version antérieure du CSP et la version que nous avons validée au mois de mai ou au mois de juin pour le Gouvernement et le conseil d'administration de l'OTW. Quand je vois le montant 2026 – 877 millions d'euros de dotations régionales, puis on arrive à 915 millions d'euros en fin de législature – auquel viendront s'ajouter les moyens additionnels du Fonds social climat, je me dis que si c'est comme cela que l'on traduit le fait qu'il faut que « l'OTW rapporte de l'argent à la Région », j'ai un peu de mal à comprendre le sens des chiffres derrière ces éléments.

Par contre, c'est vrai, nous voulons que l'OTW retrouve un niveau de contribution des usagers qui soit conforme à ce qui existait il y a quelques années, mais qui, par décisions successives de non-indexation des Gouvernements, qui étaient certes très généreuses, en réalité, ont abouti à une chose, c'est le définancement du TEC. Nous voulons mettre fin à cette érosion, clairement.

Oui, demain, s'il y a plus de passagers, il y aura plus de recettes. C'est l'objectif majeur. C'est d'ailleurs, si vous reprenez le contrat de service public et que vous regardez les indicateurs parmi les 36 indicateurs de suivi et de résultats, le premier indicateur. C'est le premier, c'est le plus important. Je le dis et je le redis publiquement, nous voulons que les transports publics en Wallonie aient plus de passagers, plus d'utilisateurs chaque jour, plus de kilomètres parcourus. C'est cela l'objectif, et c'est pour cela que nous voulons donner une autonomie opérationnelle plus grande à l'opérateur, pas pour qu'il fasse ce qu'il veut, mais pour qu'il atteigne le résultat. Ce que nous demandons à l'OTW, c'est de transporter plus de passagers, c'est de gagner des parts de marché sur les déplacements quotidiens. C'est cela l'objectif fondamental de la réforme.

Savez-vous quels étaient les deux objectifs majeurs précédents de l'OTW ? Premièrement, faire les kilomètres prévus ; deuxièmement, avoir plus de 70 % de satisfaction des usagers dans les sondages. Est-ce la façon dont le Gouvernement doit évaluer l'efficacité de l'argent qu'il investit dans le transport public en Wallonie ? Ma réponse, c'est non. Les critères principaux ne sont pas ceux-là. Le critère principal, c'est l'augmentation du nombre de passagers, parce que

s'il y a plus de passagers, cela veut dire que l'offre répond à la demande.

D'autre part, si les gens sont convaincus que le bus est efficace en tant que moyen de transport quotidien ou pour des déplacements de loisir ou de tourisme, c'est là que l'on va gagner. La bonne façon de mesurer la satisfaction des citoyens et des citoyennes qui habitent la Wallonie, c'est de mesurer combien d'entre eux montent dans le bus. C'est cela, le vrai critère d'évaluation de l'OTW ; c'est celui-là qui compte. S'il y a plus d'usagers, il y aura plus de satisfaction et ce sera parce que l'offre répond mieux à la demande. L'objectif et le curseur principal, c'est celui-là. L'OTW poursuit donc cet objectif ; c'est cela qui doit guider ses choix opérationnels, et non les demandes d'un ministre qui voudrait que le bus attende des élèves à tel endroit ou à tel moment, ou qu'il passe par tel hameau. Ce n'est pas le rôle du ministre de la Mobilité. Son rôle, c'est de dire « Chacun fait son travail ». Le Gouvernement dit « Voilà les moyens que nous vous donnons et voilà les objectifs que l'on attend de vous ». Or, l'objectif majeur, c'est plus de passagers dans les bus. Qui peut dire le contraire ici ?

Bien sûr, nous devons être attentifs à certains publics et il y a toute une série de balises. Le contrat de service public compte quand même quasiment 100 pages, avec une série d'éléments détaillés et des points d'inflexion que le Gouvernement et moi-même assumons pleinement, comme, par exemple, l'objectif d'assurer davantage de correspondances de qualité dans les gares, qui n'est pas atteint aujourd'hui. C'est un enjeu majeur. Or, auparavant, il n'y avait pas d'objectif à cet égard. Désormais, il y en a un. Chaque année, dans davantage de gares, LeTEC devra adapter ses horaires pour coller avec les horaires des trains et faire en sorte que chacune et chacun puisse se dire « J'ai des solutions de mobilité collective, c'est le plus efficace, c'est ce qui me coûte le moins cher, c'est le meilleur pour la planète et je ne dois pas attendre une demi-heure de correspondance entre le bus et le train ». Il faut aussi faire en sorte que le bus attende si le train a un peu de retard.

C'est du concret. C'est ce que nous voulons changer. Il n'appartient pas au ministre Desquesnes de dire qu'il faut attendre à la gare de Trucmuche, et cetera. Cela n'aurait aucun sens. C'est la responsabilité de l'OTW. Nous, avec l'AOT, notre rôle est de dire « On vous a demandé d'adapter les horaires dans 10 gares en 2027 pour les faire correspondre aux horaires SNCB ; quelles gares avez-vous choisies ? Pourquoi ? Les horaires ont-ils bien été adaptés ? » Le rôle du contrôleur, c'est celui-là. Il n'appartient ni à l'AOT, ni au ministre ou au Gouvernement, ni même au Parlement – avec tout le respect que je dois à notre institution – de définir les horaires qui doivent être établis ou de déterminer ce genre de choses en général. Nous, nous devons fixer les objectifs ; les moyens et les choix opérationnels sont ceux de l'opérateur.

Quant au risque de privatisation qui a été évoqué – j'ai notamment vu les amendements du groupe PS sur l'enjeu des opérateurs internes –, je vous invite à relire le chapitre 4 de l'actuel décret relatif aux contrats de service public. Ses articles 34 et suivants prévoient bien, aujourd'hui, que le transport public peut être organisé par l'opérateur interne et par d'autres opérateurs. Ici, ce n'est pas le cas ; l'OTW peut être l'opérateur interne, et le choix du Gouvernement, c'est d'emprunter cette voie au travers du contrat de service public.

Bien sûr, il faut du lien entre la mobilité et le territoire. Je sais que beaucoup d'entre vous sont également des élus locaux, que beaucoup de communes sont aujourd'hui en train de préparer leur schéma de développement communal. Je le dis très clairement, autant il faut que, du côté des politiques de mobilité régionale, nous tenions compte des logiques de centralité, mais il faut aussi que les communes tiennent compte de ces éléments dans la définition, la révision, l'adaptation de leur schéma de développement communal. L'une est liée à l'autre. Il y a une symbiose entre le territoire et la mobilité, mais il faut de la cohérence. C'est ce que nous mettons ici dans le décret. C'est ce que j'invite chacune et chacun dans les communes à mettre en œuvre.

Sur les remarques et les questions de l'Union des villes et communes sur les sanctions administratives communales, je renvoie au débat quand on sera sur les articles et à la version corrigée après l'avis du Conseil d'État.

Je pense avoir fait un tour des enjeux principaux de la réforme, de ses objectifs et des choix qui sont portés par le Gouvernement dans le cadre de cette réforme. Je pense avoir donné l'essentiel des éléments macro. J'imagine que l'on reviendra de façon très détaillée sur les différents articles, mais je me tiens à la disposition de la Commission.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Merci, Monsieur le Ministre. Je vous invite en préambule à relire les PV de cette Commission, parce que Mme Morreale n'était pas présente lors des auditions, elle avait un problème de santé. Mais je ne suis pas le président de la Commission.

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Je me souviens avoir eu des échanges, en commission ou en plénière, avec Mme Morreale, sur le sujet. Nous étions bien d'accord l'un et l'autre là-dessus. Je pense qu'il y a même eu une expression médiatique à la fois de Mme Morreale et de moi-même.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Ceci dit, Monsieur le Ministre, vous n’avez pas réussi à nous convaincre. Il est évident que votre décret transfère la responsabilité de toute une série de décisions au CA de l’OTW, en ce compris d’ailleurs la politique tarifaire.

Côté gestion financière, vous êtes exactement dans la même stratégie que celle que vous appliquez aujourd’hui à nos communes et à nos CPAS. Vous allez imposer tellement d’économies à l’OTW que celui-ci n’aura d’autre choix que d’augmenter ses tarifs. Entendre un membre de votre majorité tenter de nous expliquer pendant cinq minutes que l’on n’a jamais atteint le transfert modal avec une gratuité, je vous avoue que cela ne nous rassure absolument pas.

Dans quelques semaines, les étudiants, après l’augmentation du minerval imposée par votre Gouvernement, auront de grosses augmentations tarifaires de leur abonnement et leurs parents devront à nouveau payer, et ce ne seront pas les seuls. Comme je le disais dans mon intervention de départ, vous nous direz : « Ce n’est pas moi, c’est l’OTW ».

Souvenez-vous, Monsieur le Ministre, depuis l’installation de votre Gouvernement, ma collègue Mélissa Hanus et la mobilisation citoyenne qui a eu lieu à travers notre belle Région ont réussi à vous empêcher de supprimer les tarifs préférentiels pour les étudiants. Demain, lorsqu’on vous interrogera et que l’on vous fera part de notre mécontentement, vous nous direz : « Ce n’est pas moi, c’est l’OTW ». Merci.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Je remercie le ministre, ainsi que les uns et les unes pour l’échange qui permet toujours d’éclairer un certain nombre de choix, même si certaines options font l’objet de points de vue totalement opposés. Pour ce qui concerne d’abord l’enjeu fondamental et pour quand même préciser un point, je n’ai pas dit que le ministre était Ponce Pilate. Gardons le sens des choses. J’ai indiqué que nous avions un décret Ponce Pilate. J’assume ce propos. C’est un décret qui vise à déresponsabiliser le Gouvernement sur un certain nombre de choix, en particulier en matière de tarifs, et qui, à ce titre, conduit le Gouvernement à vouloir s’en laver les mains. C’est exactement cela que j’ai dit et je le maintiens.

Le ministre utilise – je le regrette parce que cela fait manifestement florès au sein du Gouvernement – le stratagème habituel utilisé par le ministre-président, à savoir rendre le propos excessif, transformer ce qui a été dit pour ensuite contredire cet élément transformé qui n’a jamais été plaidé par quiconque.

Le ministre dit : « Il est inconcevable que ce soit le ministre qui doive conduire les bus ou encore fixer tel horaire ou tel arrêt ». Je n’ai pas du tout demandé au ministre de conduire le bus. À un moment donné, à nouveau, gardons les pieds sur terre.

Une chose est de faire du micromanagement de tel horaire ou de tel arrêt, une autre est de donner les clés quasi sans garde-fou. C’est une réalité complètement différente. Pour ce qui concerne l’offre en particulier, l’OTW aura demain un pouvoir complet. Il y aura éventuellement des avis non contraignants sur certaines lignes et, pour le reste, les clés lui sont données.

Deuxièmement, le ministre utilise un autre stratagème : prendre un exemple pour le tout. Je n’ai pas reconnu la ligne que vous avez décrite, mais je peux totalement imaginer le fondement de votre exemple. Je pourrais en citer d’autres. Durant ces dernières années, j’ai également – sans doute d’autres ici dans cette commission – été confronté parfois à des propositions de l’administration qui paraissaient contredire l’attente des usagers, ou en tout cas une forme de bon sens par rapport à la desserte offerte.

Il y a là derrière différentes visions. Monsieur le Ministre, faut-il modifier le décret parce que, à un moment donné, on rencontre tel exemple ? En l’espèce, il faut modifier le trajet, si vous aboutissez à considérer – et je ne peux pas prendre position sur le sujet, mais je n’ai pas de peine à vous croire – qu’à un moment donné il y a une défiance à la logique rationnelle que l’usager peut comprendre dans l’exemple que vous avez cité.

Du reste, votre exemple ne prouve rien. Qui nous dit que, demain, les équipes au sein de l’OTW n’auront pas des idées semblables à celles que vous avez évoquées dans votre exemple, et qui conduiront à des propositions comme celles-là ? À nouveau, ce n’est pas un argument convaincant.

Pour ce qui concerne plus spécifiquement les tarifs, vous nous dites qu’il n’y a rien dans le décret actuellement en matière de gratuité, notamment. Mais attention à ne pas comparer des pommes et des poires ! Aujourd’hui, nous avons un décret où le Gouvernement assume la responsabilité politique des choix. Lorsque, par exemple, il y a quelques mois, il y a eu une réforme tarifaire pour ce qui concerne l’augmentation assez nette des tarifs dans certaines villes – je pense notamment à Liège, où le nombre d’usagers était très important –, dans une logique de simplification des zones, je ne reviens pas sur le débat de fond ici, vous avez assumé le choix politique qui est fait. Demain, la responsabilité de ce choix sera renvoyée à d’autres. Dès lors, lorsque le ministre ou la ministre est en charge de la responsabilité, la situation diffère, en matière d’encadrement décréteil, de celle que vous suggérez d’entrevoir.

Mme Fafchamps a évoqué la limite de la politique tarifaire en matière d’offre. Je n’ai jamais plaidé autre chose. La logique des tarifs a deux objectifs : l’attractivité et, d’autre part, des enjeux de politique sociale évidents. À ce titre, les tarifs réduits poursuivent plusieurs objectifs, sans doute d’ailleurs différemment selon les personnes. Lorsque vous avez le choix d’avoir

des tarifs réduits pour les personnes qui sont au statut BIM, à un moment donné, la logique est d'abord une logique d'accès. Lorsque vous ciblez davantage les personnes qui ont l'âge de conduire, il peut y avoir à un moment donné un curseur différent entre la logique d'accès et la logique de développement de l'offre. Là-dessus, il n'y a pas de difficulté. Je peux tout à fait considérer l'intérêt des analyses de M. Tacheron, par ailleurs ; tel n'est pas le débat, en fait.

Pour ce qui concerne la gratuité des enfants, j'ai posé les choses de façon très nuancée. Je n'ai absolument pas cherché à faire peur à quiconque, puisque j'ai moi-même indiqué que je ne pensais pas que le Gouvernement souhaitait la revoir. J'entends parfois dans ce Parlement certains groupes dire que la gratuité c'est mauvais parce que quelqu'un la paie. Bien sûr que la gratuité, quelqu'un la paie. Personne n'a jamais dit le contraire. L'argent n'est pas inventé par la mesure de la gratuité. À un moment donné, c'est la collectivité qui considère que la gratuité a du sens.

Du reste, observez votre totale schizophrénie sur le sujet : la gratuité est mauvaise et quelqu'un doit la payer quand on est sur tel ou tel tarif de gratuité ou tarif réduit, mais elle est bonne pour les enfants. Je pense en effet qu'elle est bonne pour les enfants, mais convenons que votre argument est quand même à géométrie variable.

L'important est que le texte dise ce qui est prétendu. Cela peut s'arranger avec des amendements, mais lorsqu'un article nous dit que l'OTW peut faire un certain nombre de choses, puis que l'on distingue trois régimes et que l'un de ces régimes que l'OTW peut appliquer correspond à des catégories d'usagers qui bénéficient de la gratuité, cela laisse une porte ouverte à ce que l'OTW fasse ce qu'il veut sur l'ensemble des points. Sans doute que la volonté d'être en bon rapport avec le ministre empêchera qu'ils le fassent à court terme, mais si le texte veut dire cela, qu'il soit écrit pour dire ce qu'il prétend, que le troisièmement ne soit pas soumis à cette faculté, mais qu'il soit décalé, que ce « peut » devienne un « doit » ; c'est un des objectifs des amendements subsidiaires que nous avons déposés.

Concernant les organes consultatifs des bassins de mobilité, certes, il y a une structuration des usagers qui est proposée par le contrat de service public, mais ce n'est pas le décret qui le fait, c'est antérieur. Aujourd'hui, les usagers sont déjà inscrits dans les OCBM et cette organisation peut être améliorée. Ne faites pas comme si ce n'était pas là, puisque le décret le prévoit et qu'il y a du travail à faire dans un certain nombre de zones, des éléments perfectibles. CoMBaLi nous invite à la modestie, puisque c'est une initiative citoyenne qui a pris le *lead* sur cette structuration. De la même manière, le périmètre peut être amélioré. Quant à la volonté que les OCBM, ou les OCBM nouveaux, puissent discuter au-delà des transports en commun, il me revient que, dans les faits, c'est déjà le cas dans une

série de circonstances. La réunion des acteurs permet qu'ils se parlent d'autre chose que de transport en commun. À ce titre, que les OCBM soient pensés officiellement pour élargir leur objet ne pose pas de difficulté. Nous ne serions pas là à vous critiquer si c'était cela que nous examinions, mais ce que nous examinons, c'est un décret qui supprime les OCBM en nous disant « Rendez-vous bientôt avec de nouveaux OCBM ». Avouez qu'en termes de méthode, c'est relativement surprenant.

Une logique cohérente d'action serait que ce décret patiente, que le décret de 2004 puisse être revu ou que la proposition vienne simultanément et que la vue d'ensemble soit donnée, mais il y a une urgence parce que vous avez envie que les tarifs augmentent très bientôt et que ce ne soit pas le Gouvernement qui en soit responsable. Dès lors, pour le Gouvernement, il y a une urgence à ce que ce texte soit examiné, en dehors du morceau qu'il ne contient pas encore. On en revient au désaccord de principe sur cette déresponsabilisation.

Après vous avoir entendu, il est d'autant plus nécessaire de suggérer à nouveau l'audition de ces nouveaux responsables du transport public que seront l'administrateur général – singulièrement au sein de son comité de direction – et le président du conseil d'administration, l'Union des villes et communes de Wallonie et l'AOT.

Nous avons déposé un certain nombre d'amendements, ils ne sont pas des amendements principaux. S'il y a une volonté de refuser le décret, ce que nous pensons nécessaire, on vote contre les articles qui sont concernés, pas besoin d'amendements pour le faire. Par contre, si cette idée n'était pas suivie, il est nécessaire à nos yeux, dans la logique du Gouvernement, d'affiner ou de tempérer certains termes. Je le mets en exergue parce qu'habituellement, on travaille autrement, en faisant des amendements pour coller à la vision que l'on essaie de défendre dans l'idéal. Ici, ce sont des amendements « Sauvons les meubles », pour que cette autonomie illimitée revienne dans un certain nombre de balises – notamment à partir des avis que nous avons reçus. Ces balises sont nécessaires, mais pas suffisantes à nos yeux, néanmoins, elles permettront peut-être d'éviter qu'il y ait un transfert de pouvoir total.

Il est logique que l'avis de l'AOT ne concerne pas seulement les lignes structurantes, mais l'ensemble des lignes. Il est logique que cet avis soit contraignant. On a d'ailleurs prévu des amendements sur deux registres pour permettre à la majorité et à l'ensemble de la Commission de choisir telle ou telle formule. Certains amendements tomberont en fonction des votes qui seront exprimés. Je les développerai tout à l'heure.

C'est aussi la volonté que ces avis prennent un caractère public et que le rapport effectué sur

l'exécution du contrat de service public puisse aussi être rendu public au moins deux fois par an.

C'est enfin la nécessité que les communes soient explicitement consultées et que tout cela ne soit pas laissé à une concertation des parties prenantes, dont les termes sont fixés par l'OTW. Je les exprime ici en substance, pour permettre aux uns et aux unes d'en apprécier l'intérêt, à savoir éviter cette forme de pouvoir absolu qui serait donné à l'OTW pour des enjeux qui appellent à nos yeux la responsabilité politique en première ligne.

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

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – En quelques mots, ce décret n'est pas déresponsabiliser le ministre ou le Gouvernement ; c'est donner de l'autonomie à ceux qui sont le plus proches du terrain et qui connaissent au mieux les réalités.

Le PTB dit que l'organe d'administration est composé de politiques. En effet, il est composé de politiques, mais les administrateurs viennent de tous les partis. Ils sont impliqués dans les décisions. Vous reprochez souvent que ce ne soit pas le cas ici. L'organe d'administration est politisé, mais c'est à eux que l'on donne un peu plus de responsabilités.

Ce contrat, ce décret est dans un cadre clair, avec des objectifs précis et concrets : augmenter les recettes propres à l'OTW. On passe de 10 à 14 %. Cela laisse tout de même 86 % de financement de la Région wallonne. Cela passe par une augmentation du nombre de voyageurs – on en a parlé –, un transport public efficace, la lutte contre les fraudes.

Merci, Monsieur le Ministre, pour les pistes de solutions que vous avez évoquées, notamment par une modernisation et l'utilisation de certains outils qui permettront de lutter contre les fraudes et les incivilités.

Concernant la gratuité, je n'ai pas plaidé pour la suppression de la gratuité. Ne me faites pas dire ce que je n'ai pas dit. Je dis juste que toutes les études montrent que la gratuité n'est pas le premier critère, le premier levier de transfert modal. Seulement 3 %...

(Réaction de Mme Hanus)

Selon une étude française. Il y a plein d'études ; j'en ai d'ailleurs cité tout à l'heure, mais vous n'étiez pas là.

Mme Mélissa Hanus (PS). – J'étais en Commission de l'agriculture pour une interpellation, et j'ai été excusée.

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Je n'ai pas dit le contraire, vous n'étiez pas là pour entendre ce que j'ai dit. Je n'ai pas critiqué votre absence.

J'ai cité des études. En France aussi, il y a des chiffres : 3 % du transfert modal se fait grâce à la gratuité. Cela ne doit pas être le seul levier pour aller vers le transfert modal.

Après, que la tarification ait aussi un caractère social, on n'a pas dit le contraire, c'est évident. Le projet de décret en tient compte. Il garantit même cette aide sociale et cette gratuité.

Le PS a réclamé un TEC « public, fort et accessible ». Ce sont les mots de M. Lefebvre. Nous ne disons pas autre chose. Il est public : 86 % de financement régional. Il est fort, avec une autonomie de gestion renforcée. Il est accessible, avec un article 7 qui garantit certaines gratuités ainsi que des tarifs préférentiels et des réductions généralisées.

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

M. Germain Mugemangango (PTB). – D'abord, on entend du ministre que le budget du TEC va augmenter de 877 millions d'euros à 911 millions d'euros d'ici la fin de la législature. Si l'on fait le calcul, ce n'est pas compliqué : cela va augmenter de 3,8 % d'ici trois ans. Quand on le compare au taux d'inflation qui est déjà de 3,4 % pour le mois de juin de 2026, ce sera plutôt une diminution de moyens qu'une augmentation d'ici trois ans. C'est un élément.

L'autre élément, c'est la question du prix du ticket. C'est ce qui est fondamental. C'est intéressant, Madame Fafchamps, d'entendre ce que vous dites sur les études qui sont fort utiles. Cependant, ce serait étonnant de lire une étude qui dit que, en augmentant le ticket, on augmente la fréquentation. Car c'est ce qu'il va se passer ; c'est la question.

J'ai posé très clairement la question à M. le Ministre et je n'ai pas eu de réponse. On n'est pas les seuls à le demander. Cela fait déjà des semaines qu'il y a cette séquence, à savoir que, si l'on demande 35 millions d'euros en plus de recettes à LeTEC, cela veut dire que l'on va augmenter le ticket. À cela, on n'a pas de réponse.

Je partage vraiment le propos de M. Hazée ; j'étais effectivement étonné du début de la prise de parole de M. le Ministre, quand il dit : oui, bon, ce n'est quand même pas au ministre de conduire les bus. Cette méthode qui consiste à caricaturer le propos de l'opposition, pour pouvoir dire « J'ai raison », a des limites. Ce n'est pas le débat. Le débat, c'est : qui décide de l'évolution des prix ? Est-ce le ministre ou le conseil d'administration de l'OTW ? Qui décide de la couverture géographique des bus en Wallonie, le ministre ou l'OTW ? Ce sont les débats qu'on devrait mener.

Sur la privatisation, c'est le même débat. On aura un ministre qui va nous dire « Ce n'est pas moi qui ai

décidé, c'est l'OTW ». En fait, on n'a plus un ministre de la Mobilité, on a un ministre qui va juste se faire le porte-parole du conseil d'administration de l'OTW.

C'est aussi une méthode récurrente de ce Gouvernement. Vous allez augmenter le ticket de bus, vous allez continuer à faire les poches des citoyens comme vous le faites, par exemple, à travers les communes. Votre méthode est toujours la même : moi, je n'impose rien, je sous-traite à d'autres qui vont imposer. C'est ce qui va se passer. C'est ce que vous nous dites quand on parle des communes. « Ah non, je n'ai pas du tout imposé de taxe, ce sont les communes qui le font, je ne leur ai pas demandé de le faire. » Ce sera la même chose pour l'OTW. J'invite le ministre à assumer ses responsabilités et à dire ce qui va se passer, notamment au niveau du prix du ticket, ce qui va se passer au niveau de la privatisation et quelles sont les décisions politiques qu'il prend. Ce décret va tout faire pour simplement pouvoir dire : ce n'est pas ma faute, c'est la faute des autres. Cela va dans la mauvaise direction.

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

M. Arnaud Dewez (MR). – Merci, Monsieur le Ministre, pour la réponse aux questions qui étaient posées, notamment avec la garantie d'indicateurs pour évaluer le respect des politiques à mener.

Juste pour préciser. On a parlé énormément du tarif. Cela a une importance dans une politique publique, je ne le nie pas. Maintenant, il y a la qualité du service, il y a les lignes. J'avais une question un peu plus précise sur les lignes, pour m'assurer qu'une analyse multicritères allait être menée pour la suppression d'une ligne par l'OTW. Que ce soit vraiment intégré dans la logique, pour ne pas se dire : on supprime une ligne parce qu'elle ne marche pas, sans voir s'il y a une liaison avec un train ou un quartier qui se développe aux alentours. Il s'agirait d'avoir ce garde-fou pour s'assurer que cette logique soit bien intégrée au niveau de l'outil.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Deux choses, Monsieur le Président. La première, c'est que je n'ai entendu personne réagir à ma suggestion d'audition. Je voulais donc demander qu'elle soit mise au vote. Je n'en soupçonne pas l'issue, mais ce sera une manière de me répondre, puisqu'il n'y a pas eu de réponse dans la discussion.

Pour ce qui concerne les documents, j'ai demandé au ministre l'avis précédent auquel l'Inspection des finances fait référence. Ce sera un élément utile d'information pour clarifier le point de vue de l'Inspection.

En ce qui concerne la question de M. Dewez, j'attire l'attention sur le fait que le ministre a dit le contraire. Le ministre a dit : l'objectif unique devient l'augmentation

des usagers. Nous pensons que si l'augmentation du nombre d'usagers est un objectif absolument nécessaire dans un service public, il y a d'autres enjeux à prendre en compte, et notamment de territoire. Dès le moment où l'emphase quasi unique est mise sur le nombre d'usagers, il ne faut pas que vous espériez qu'il n'y ait pas de dégâts collatéraux à la vision qui est proposée.

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

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Monsieur le Président, je voulais demander une suspension de séance parce que nous avons reçu une série assez longue d'amendements de l'opposition. Pour pouvoir apporter un travail sérieux, lire ces amendements et y répondre, nous préfererions pouvoir les analyser 10 minutes.

M. le Président. – Très bien.

La parole est à M. Dewez.

M. Arnaud Dewez (MR). – Juste pour répondre au débat sur la suppression de lignes. Ce sont vraiment deux choses différentes. Évaluer une ligne, cela peut être l'adapter. Évaluer une ligne qui ne marche pas, la déplacer de cinq minutes et la faire correspondre avec un horaire de trains, cela peut fonctionner.

J'imagine que cela fait partie de l'intérêt et de l'objectif d'avoir plus de voyageurs et donc d'adapter la ligne. Il ne faut non pas une lecture binaire en se disant qu'il n'y a que cinq passagers qui l'utilisent et qu'il faut la supprimer, mais il faut réaliser une analyse multifactorielle.

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

M. Germain Mugemangango (PTB). – M. Hazée a tout à fait raison. Je pense que l'audition de l'Union des villes et communes de Wallonie est fondamentale. Cela se traduira par le vote. Nous sommes d'accord avec cette proposition.

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – J'entends la minorité faire le procès à la majorité ou au ministre de parfois caricaturer des propos pour le discréditer. J'ai l'impression que cette utilisation est faite dans l'autre sens également. M. le Ministre a été clair par rapport aux derniers propos de M. Hazée en disant que le seul critère ou le critère prédominant, prégnant serait d'abord et avant tout le nombre d'utilisateurs. Il a aussi évoqué dans son intervention, notamment en réponse, qu'il y avait ce critère-là, mais qu'il y avait également à prendre en compte les spécificités, notamment en matière d'offres de couverture et en ruralité. Il a dit aussi qu'il n'y a pas de raison de faire tourner des bus de 47 ou 49 places à vide de manière structurelle, et que d'autres utilisations et d'autres modes gérés par le TEC

ou autre doivent pouvoir être mis en place pour répondre aux besoins qui sont également en place en ruralité.

Par contre, je ne pense pas que la réponse du politique pendant de nombreuses années a été de dire que, pour favoriser le transport en commun, c'est-à-dire plus de gratuité, plus de bus, soit une réponse qui allie l'efficacité que l'on peut avoir aujourd'hui. Il doit y avoir des tarifs accessibles, adaptés en fonction des différentes catégories, mais cela ne se résume pas uniquement à ces deux critères.

M. le Président. – Monsieur Hazée, pour être clair dans l'organisation de nos débats, vos demandes d'auditions concernaient l'Union des villes et communes de Wallonie, c'est bien cela ?

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Non, il y en avait trois, Monsieur le Président : l'Union des villes et communes de Wallonie, l'AOT, et l'administrateur général et le président du conseil d'administration de l'OTW. Ce sont deux personnes différentes, puisqu'il y a deux organes.

Tant que j'ai la parole, j'ajoute une précision pour informer celles et ceux qui vont examiner les amendements que nous avons déposés. Puisque je ne les ai pas développés longuement, je voulais simplement indiquer que l'amendement n° 5 et l'amendement n° 7 n'avaient du sens que si l'amendement n° 4 était rejeté. C'est une clé de lecture pour ne pas vous arracher les cheveux en vous demandant : « Tiens, mais qu'a-t-il bien pu faire ? »

M. le Président. – On va quand même s'arracher les cheveux, en tout cas au greffe aussi, pour le règlement.

Des amendements (Doc. 623 (2025-2026) N° 2 à 4) sont déposés.

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

Suite à la demande de Mme Fafchamps, je vous propose une suspension de séance de quelques minutes.

La séance est suspendue.

- La séance est suspendue à 11 heures 42 minutes.

REPRISE DE LA SÉANCE

- La séance est reprise à 11 heures 54 minutes.

M. le Président. – La séance est reprise.

PROJETS ET PROPOSITIONS

(Suite)

Projet de décret modifiant le décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne (Doc. 623 (2025-2026) N° 1) (Suite)

Vote de procédure

M. le Président. – Je vous propose de voter sur la demande de M. Hazée visant à auditionner l'Union des villes et communes de Wallonie, l'AOT et l'OTW. Ce n'est pas un vote électronique, mais un vote à main levée.

Les demandes d'auditions sont rejetées par 5 voix contre 4.

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Il y avait également la demande d'avis, Monsieur le Président. Si elle reçoit une réponse positive, c'est très bien. S'il y a un problème, je demanderai le vote, mais ce serait étonnant.

M. le Président. – Il s'agit d'une demande d'avis de l'Inspection des finances.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Oui, on pourra la transmettre. Est-ce bien ce que vous demandez ?

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Je vais repréciser la demande : nous avons, dans le dossier, l'avis de l'Inspection des finances sur le projet de décret en première lecture, comme de coutume. Cependant, dans cet avis, l'Inspection renvoie à un avis précédent, qui portait sans doute sur un dossier de nature gouvernementale, ce qui est normal. Dès lors, pour la bonne compréhension, je demandais de le recevoir. Je ne demanderai pas que les travaux soient suspendus dans l'attente. Si le ministre peut faire suivre, je pense que c'est de bonne compréhension.

M. le Président. – Très bien. Vous avez notre assentiment.

Examen et vote des articles

M. le Président. – Je vous propose de passer à l'examen et au vote des articles du projet de décret modifiant le décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne (Doc. 623 (2025-2026) N° 1).

La parole est à Mme Fafchamps.

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Peut-on d’abord donner un avis global sur les amendements de la majorité ? Ou préférez-vous que l’on procède article par article ?

M. le Président. – Les amendements sont inscrits dans la feuille de vote qui a été minutieusement préparée par les services, ce qui n’a pas été simple. Je vous propose donc que l’on suive l’ordre établi. Ce sera plus simple.

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Nous n’aurons pas un commentaire sur chaque amendement. C’est pour cela que je voulais le faire de façon globale, afin d’apporter des réponses.

M. le Président. – Ce n’est pas grave, c’est comme pour les votes ; une fois que les votes sont assez semblables et similaires, on peut répercuter cela sur l’ensemble des articles. C’est plus simple pour la chronologie des votes et pour le travail du secrétariat.

Art. 1^{er} et 2

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

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

Art. 3

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

M. Vincent Crampont (PS). – Nous aimerions savoir ce que représente aujourd’hui l’actionnariat communal au sein de l’OTW.

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 pense que chaque commune dispose d’une action et chaque province dispose d’une action.

M. le Président. – L’article 3 est adopté par 7 voix contre 3.

Art. 4

Pour l’examen de l’article 4, la parole est à M. Hazée.

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – J’ai deux questions pour l’article 4.

D’une part, on a un certain nombre de concepts qui étaient prévus par le décret de 2018 et qui sont supprimés. Je voulais relancer la question que j’avais posée lors de la discussion générale, mais qui n’avait pas reçu réponse : quels sont les éléments d’analyse ou

de bilan qui sont à l’appui des modifications sur ces propositions ?

D’autre part, on a également la suppression de la référence au groupe TEC, elle disparaît du décret. Comment comprendre cette disparition ? On sait que l’organisme consolidé s’appelle l’OTW, mais on sait aussi que, dans le langage courant, pour l’ensemble de la population, c’est LeTEC qui est connu. Y a-t-il une volonté de modifier les choses ? Pourquoi faire disparaître cette dénomination du 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. – Nous sommes ici dans le droit, Monsieur le Député. Dès lors, l’unité d’administration publique s’appelle l’OTW, l’Opérateur de transport de Wallonie. Dans ce cadre, toute référence au passé et à des organismes qui juridiquement n’existent plus n’a pas tellement de sens. Dès lors, l’OTW qui est une UAP est à distinguer de la marque commerciale, qui est LeTEC. C’est une décision du conseil d’administration qui relève de la précédente législature.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – En ce qui concerne la deuxième question qui portait sur les travaux qui avaient conduit le ministre à détricoter l’héritage de son anté-prédécesseur, M. Di Antonio, il n’y a pas eu d’éléments de réponse sur ce point déjà évoqué.

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Je vais essayer de vous répondre. Le décret de 2019 fusionne six entités – les cinq TEC et la SRWT – et qui, nécessairement, au moment de la fusion, doit intégrer une série d’éléments et de notions qui sont liées à la fusion. Maintenant que la fusion appartient au passé et que la procédure de fusion a disparu, tous les termes liés à cette période n’ont plus de sens. C’est une mise à jour.

Le texte a été écrit sous ma responsabilité et celle du Gouvernement, mais avec une participation très étroite de l’administration – le SPW MO et l’AOT d’une part, et l’OTW d’autre part – de façon à avoir un texte le plus lisible sur le plan juridique et le plus proche également de la réalité. On y reviendra tantôt, par exemple, sur les *change managers* qui étaient prévus.

Je remercie d’ailleurs l’AOT et l’OTW d’avoir contribué à un texte qui corresponde le mieux possible à l’État de droit, mais également à l’état de fait aujourd’hui, des rôles des uns et des autres.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – J’entends pour ce qui concerne les procédures liées à la fusion, puisqu’ils sont derrière nous. Cependant, il y avait toute une série de notions que l’ancien ministre avait amenées : la logique de mobilité de personnes, la logique de ligne secondaire à côté de la ligne structurante, la ligne de desserte de pointe, et cetera.

Ce sont des concepts d’ailleurs qui, sauf erreur de ma part, existent toujours dans la Stratégie régionale de mobilité. Dès lors, c’est un peu étonnant de les voir disparaître du décret ici, alors que, même s’ils peuvent être davantage habités, ils sont en tout cas conceptuellement encore adéquats. Soit, j’acte votre réponse.

M. le Président. – L’article 4 est adopté par 7 voix contre 3.

Art. 5

À l’article 5, un amendement n° 1 (Doc. 623 (2025-2026) N° 3) est déposé par MM. Crampont et Lefèbvre.

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

M. Vincent Crampont (PS). – Afin d’assurer que l’OTW demeure le seul opérateur de transport sous l’autorité du Gouvernement wallon, nous proposons dès lors un amendement afin de ne plus laisser au Gouvernement la possibilité de laisser à l’OTW le droit exclusif de l’organisation du transport public, mais bien d’en faire une obligation.

En ce qui concerne le décret de 2017, nous ne l’avions pas soutenu à l’époque, rappelez-vous. Merci.

M. le Président. – L’amendement n° 1 (Doc. 623 (2025-2026) N° 3) est rejeté par 6 voix contre 4.

L’article 5 est adopté par 6 voix et 4 abstentions.

Art. 6

À cet article, un amendement n° 1 (Doc. 623 (2025-2026) N° 4) est déposé par M. Hazée.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Un mot d’abord sur une question ponctuelle qui porte sur l’article 2, 13°. Il est question « d’assurer la gestion des infrastructures de gare de bus, de métro léger et de tramway ». Les infrastructures de bus ne sont-elles pas concernées ? On a une restriction qui porte sur les gares, c’est un élément qui m’a surpris. Ma question est plus technique.

Pour le reste, l’amendement est donc celui qui vise à préciser que lorsqu’il est question de concertation des

parties prenantes locales, cela inclut la consultation systématique de chaque commune concernée lorsqu’il y a une modification du plan de transport qui l’impacte.

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Pour la première question, il y a bien lieu d’entendre que, jusqu’à présent, rien n’était prévu pour ces infrastructures. La gestion de ces infrastructures est une mission reconnue au sein de l’OTW. Elles sont à la fois les bus, c’est-à-dire les véhicules qui roulent avec des roues, le métro, le rail souterrain, et le tram, le rail en surface. Les *busways* sont des bus avec des roues, ils sont dans la catégorie des bus. Pour répondre techniquement à votre question, les *busways* sont bien intégrés comme une forme de bus.

Concernant votre question, je ne peux que renvoyer à l’article 30 du CSP, très précis en la matière. On parle bien de parties prenantes locales en cas d’adaptation. Cela vise, à la fois les autorités locales, mais également – c’est l’élément neuf – les associations d’usagers et les représentants de comités de quartier, tels que l’exemple bien connu de CoMBaLi.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Sur le premier point, j’entends la réponse du ministre, mais la mention du mot « gare » semble donner une autre acception à ce qui est mentionné. J’ai bien à l’esprit que le décret ne le précise pas et qu’ici, il y a une précision apportée par rapport à une réalité de faits que personne ne conteste. Néanmoins, dès le moment où l’on mentionne le mot « gare », cela donne le sentiment qu’il y a une restriction par rapport à la réalité. Je pense notamment aux infrastructures de sites propres et autres, dont certaines sont gérées par l’OTW directement – parfois c’est partagé avec le SPW ou des communes.

C’est un point qui peut être mis en délibéré jusqu’à la plénière pour ne pas qu’il y ait une mention oubliée par trop grande rapidité de réponse.

Concernant l’amendement, je précise que le contrat de service public, s’il mentionne l’objectif, donne tous les pouvoirs à l’OTW concernant les modalités, puisqu’il mentionne explicitement que le niveau, les moyens, la durée et la diversité des parties prenantes sont adaptés par l’OTW en fonction de ce qui est réalisé ou en discussion.

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 ne peux que reprendre l’article 30 du CSP. Il prévoit dorénavant que la consultation des parties

prenantes, le principe doit être fixé dans le CSP et que ce principe est activé dans le CSP actuel, de façon assez détaillée comparativement à ce qui préexistait. Je vous invite à faire le travail.

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – La systématisation que l'amendement propose de reconnaître n'est donc pas un élément qui figure dans le contrat de service public. Raison de cet amendement.

M. le Président. – L'amendement n° 1 (Doc. 623 (2025-2026) N° 4) est rejeté par 6 voix contre 4.

L'article 6 est adopté par 6 voix contre 4.

Art. 7

À cet article, des amendements ont été déposés :

- l'amendement n° 1 (Doc. 623 (2025-2026) N° 2) par M. Daye ;
- les amendements n° 2 et 3 (Doc. 623 (2025-2026) N° 4) par M. Hazée.

Étant le dépositaire de l'amendement n° 1 (Doc. 623 (2025-2026) N° 2), je me permets de vous le présenter.

Il s'agit d'un amendement technique. Nous ajoutons les mots « des régimes » entre les mots « les conditions » et les mots « visés à l'alinéa 1^{er} ».

L'amendement n° 1 (Doc. 623 (2025-2026) N° 2) est adopté à l'unanimité des membres.

La parole est à M. Hazée pour présenter les amendements n° 2 et 3 (Doc. 623 (2025-2026) N° 4).

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – J'ai déposé deux amendements, et j'ai deux questions. Je commencerai par les questions. La première porte sur le dernier alinéa, puisqu'il mentionne une indexation annuelle des tarifs. La formulation laisse penser qu'il y a une forme de mécanique automatique. Cela m'a surpris, non pas quant au principe, mais surtout quant aux modalités pratiques.

En effet, jusqu'ici, il y avait très souvent un regard global sur l'indexation, à l'exception de demandes du Gouvernement, en période particulière – je pense, notamment, lorsqu'il y a eu une inflation extrêmement importante en 2022. Au-delà de ce point qui relève de l'initiative politique, il n'y a pas, chaque année, de manière mécanique, une indexation du prix du billet, des abonnements et des différents produits, puisque sinon, cela conduirait à des centimes ou des décimales qui rendraient la vie des gens extrêmement complexe. Il y a une forme de bon sens dans la manière dont cela fonctionne aujourd'hui, tel que cela a été écrit. C'est paradoxal, puisqu'on a un décret qui donne une large autonomie à l'OTW, mais qui, ici, amène une forme de mécanique dans l'approche formulée. C'est ma première question.

Deuxièmement, vous avez cité la volonté du Gouvernement de faire payer plus cher les journalistes, dans une période où la liberté de la presse est parfois contestée et où les conditions économiques d'exercice de celle-ci sont plus critiques. C'est un choix qui nous étonne.

J'en viens à mes deux amendements. Les deux amendements visent à limiter un petit peu cette autonomie. Ils sont évidemment insuffisants, je l'ai dit. Le premier vise à ce que ce ne soit pas l'OTW qui puisse appliquer, selon son bon vouloir, les lignes de conduite fixées par les balises minimales, et ce, en instaurant un caractère davantage engageant – même si c'est insuffisant, puisqu'il n'y a, en fait, aucun chiffre dans l'article ; mesurons-le. Le second vise à ce que, à défaut de ce qui est dans le décret, ce soit bien le contrat de service public qui soit le garant. Il ne l'est pas aujourd'hui, puisque à défaut, c'est l'OTW qui prévaut. Ce sont les deux amendements qui sont proposés pour cet article.

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – En ce qui concerne la gratuité pure, le décret fixe les catégories qui, de façon exclusive, bénéficient de la gratuité. Il n'y a donc pas de marge d'interprétation, que ce soit clair, dans le chef de l'OTW. Nous sommes très clairs.

Ensuite, effectivement, certaines catégories qui bénéficient aujourd'hui de la gratuité n'en bénéficient plus. J'ai du mal à expliquer pourquoi les parlementaires, les communes ou les journalistes bénéficieraient d'une gratuité, alors que l'ensemble des travailleurs et des usagers paient leur abonnement ou leur ticket en montant dans le bus, dans le tram ou dans le métro. Si vous avez une justification, je suis prêt à l'entendre, mais, en ce qui me concerne, je n'ai pas trouvé d'élément justificatif en ce sens. Effectivement, une telle disposition existait historiquement pour les parlementaires et pour les journalistes, sans doute, aussi. Toutefois, aujourd'hui, à un moment donné, il faut garder raison. Je suis prêt à défendre les gratuités qui sont fixées dans le décret.

Concernant les autres, le Gouvernement et moi-même estimons qu'elles ne sont pas défendables en l'état, ce qui n'empêche pas, évidemment, d'appliquer les réductions ou autres éléments qui sont prévus et rendus possibles par cet article 7.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – En ce qui concerne les gratuités qui sont mentionnées dans le texte, le ministre nous dit que les mots « l'OTW peut appliquer » doivent se lire, pour ce qui concerne le 3°, comme « l'OTW applique ». Désolé, mais en termes de droit et

de légistique, avoir une interprétation qui varie selon les numéros et qui est contraire à la lecture littérale me paraît audacieux.

En ce qui concerne les gratuités, je n'ai pas évoqué les parlementaires, même si là-dessus, c'est la Constitution qui l'établit depuis 1831. Je vous laisse avec celle-ci. Par contre, pour les journalistes, dans le contexte d'aujourd'hui, le fait de la supprimer est un choix du Gouvernement et rien ne le conduisait à devoir la supprimer. C'est un choix que je regrette, compte tenu a fortiori des circonstances dans lesquelles nous nous trouvons. Vous me demandez ce qui justifie cette gratuité. Je dirais que dans le contexte dans lequel nous nous trouvons, s'il y a une aide extrêmement modeste, sans doute, en termes d'usages pratiques, le fait de la retirer est un choix politique que vous n'expliquez pas.

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

M. Germain Mugemangango (PTB). – Monsieur le Ministre, nous sommes tout à fait d'accord avec vous sur le fait d'enlever cet avantage de gratuité aux parlementaires. D'ailleurs, j'espère que, par souci de cohérence, Les Engagés soutiendront également les propositions du PTB concernant d'autres avantages parlementaires qui sont toujours très importants en l'espèce.

Ensuite, votre question « Quelle est la raison de la gratuité pour les journalistes ? » est assez surprenante. Premièrement, comme d'autres professions – ce n'est pas la seule, c'est vrai –, les journalistes ne sont pas limités simplement aux déplacements domicile-travail. Dans le cadre de leur travail, ils sont amenés à se déplacer très régulièrement. C'est la justification pratico-pratique.

Deuxièmement, sur la question politique, le droit à une information étayée et démontrée est important – ce n'est pas à vous que je vais dire à quel point c'est important. Ce serait donc une seconde justification.

Troisièmement, les attaques sans précédent, notamment de votre parti et de vos Gouvernements, par rapport au secteur de l'information et de la presse, devraient justifier une certaine réserve par rapport à cela. Comme vous demandez des justifications, je vous en donne.

Les amendements n° 2 et 3 (Doc. 623 (2025-2026) N° 4) sont rejetés par 6 voix contre 4.

La parole est à M. Hazée.

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Juste avant le vote de l'article, Monsieur le Président, le ministre n'a pas eu l'occasion de répondre à la question de l'indexation, notamment ses modalités pratiques tenant compte de la situation d'aujourd'hui. On parle d'une indexation en vue d'ensemble. Sa formulation laisse ici penser à une

augmentation mécanique qui va nous conduire potentiellement à des tas de centimes ou de décimales qui ne vont aider personne.

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, telle n'est pas l'intention du législateur, en tout cas de la branche exécutive du législateur. Il s'agit bien de s'assurer que, globalement, l'indexation est appliquée aux tarifs du TEC. Cela ne veut pas dire qu'à chaque type d'éléments de la grille tarifaire, il faut mécaniquement appliquer l'indexation. C'est d'ailleurs ce qui s'est produit cette année et l'année passée au niveau du Gouvernement. C'est la même philosophie, c'est-à-dire qu'effectivement, s'il y a 3 % d'indexation, il faut que globalement, les recettes liées à la base globale des tarifs intègrent ces 3 %. À défaut de cela, le texte se trouvera dans une situation de difficulté, c'est-à-dire que ses coûts augmentent plus vite que ses recettes. C'est cela que nous souhaitons éviter.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Nonobstant nos divergences de vues globalement sur la politique tarifaire, je remercie le ministre pour la précision qu'il apporte sur ce point et qui intégrera les travaux parlementaires, ce qui permettra d'éviter ces conséquences pratiques problématiques.

L'article 7 tel qu'amendé est adopté par 6 voix contre 4.

Art. 8 à 10

Les articles 8 à 10 ne font l'objet d'aucun commentaire.

Les articles 8 à 10 sont adoptés à l'unanimité des membres.

Art. 11

À cet article, un amendement n° 2 (Doc. 623 (2025-2026) N° 3) visant à supprimer l'article 11 est déposé par MM. Crampont et Lefèbvre.

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

M. Vincent Crampont (PS). – En ce qui concerne cet article, autant nous pouvons suivre la volonté du Gouvernement de supprimer le *change manager*, autant nous considérons que le maintien des organes de consultation des bassins de mobilité sont indispensables pour assurer l'information des communes et organiser ainsi avec elles le transport public en Wallonie. C'est pourquoi nous déposons un amendement.

M. le Président. – L’amendement n° 2 (Doc. 623 (2025-2026) N° 3) visant à supprimer l’article 11 est rejeté par 6 voix contre 4.

L’article 11 est adopté par 6 voix contre 4.

Art. 12 à 16

Les articles 12 à 16 ne font l’objet

Les articles 12 à 16 sont adoptés à l’unanimité des membres.

Art. 17

Pour l’examen de l’article 17, la parole est à M. Crampont.

M. Vincent Crampont (PS). – Nous aimerions savoir ce qui justifie cet allongement du délai concernant l’article 17. D’où vient cette modification ?

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 semble que c’est plutôt la pratique. C’est l’alignement des délais qui sont pratiqués habituellement, qui font que cela arrive plutôt au mois de mai qu’au mois d’avril.

M. le Président. – L’article 17 est adopté à l’unanimité des membres.

Art. 18 à 20

Les articles 18 à 20 ne font l’objet d’aucun commentaire.

Les articles 18 à 20 sont adoptés à l’unanimité des membres.

Art. 21

Pour l’examen de l’article 21, la parole est à M. Crampont.

M. Vincent Crampont (PS). – Concernant l’article 21, confirmez-vous que l’AOT devient l’interlocutrice de l’OTW au sein de l’administration ? L’AOT est bien logée au sein du SPW MI. Quel est son cadre du personnel actuel ? Confirmez-vous qu’il n’y a plus de contrôle direct de l’AOT sur l’OTW ?

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. – Comme je l’ai expliqué, l’AOT est une direction au sein du Département de la mobilité de la Direction générale du SPW MI. Sa mission est à la fois

de régulateur et de facilitateur. Elle est décrite à l’article suivant.

M. Vincent Crampont (PS). – Et concernant le cadre du personnel, Monsieur le Ministre ?

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Trente à 40 personnes.

M. le Président. – L’article 21 est adopté à l’unanimité des membres.

Art. 22

À cet article, des amendements sont déposés :

- les amendements n° 4 à 8 (Doc. 623 (2025-2026) N° 4), par M. Hazée ;
- l’amendement n° 3 (Doc. 623 (2025-2026) N° 3), par MM. Crampont et Lefèbvre.

La parole est à M. Hazée pour présenter les amendements n° 4 à 8 (Doc. 623 (2025-2026) N° 4).

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – J’ai d’abord trois questions à côté des amendements. Il est question d’une concertation avec les acteurs de la mobilité au 1° ajouté à l’article 31/1, lui-même ajouté. Le ministre peut-il préciser cette notion ?

Ensuite, je reviens sur les mobipôles, élément utile dans le texte. Le ministre peut-il en dire un peu plus sur l’échelle dans laquelle il se trouve ? Quand on parle de mobipôles, est-on avec 30, 261 ou 400 mobipôles en Wallonie ? Cela pour mieux situer l’échelle à laquelle cette notion renvoie.

Enfin, il est mentionné une « facilitation de la collaboration avec les gestionnaires de voiries régionales et l’OTW ». Qu’en est-il des voiries communales, qui sont parfois – souvent – des éléments majeurs pour l’OTW ?

À côté de cela, il y a cinq amendements qui visent trois objectifs.

Le premier objectif est d’encadrer davantage l’autonomie donnée à l’OTW au niveau de l’offre. À ce titre, il y a l’amendement n° 4 qui est l’amendement le plus large, celui qui propose que l’AOT rende un avis contraignant sur l’ensemble des modifications, sur l’ensemble des changements de réseau. Dans l’hypothèse où cet amendement ne convainc pas, il y a alors un découpage avec les amendements n° 5 et n° 7. L’amendement n° 5 vise à ce que l’avis déjà prévu, non contraignant pour les lignes structurantes, soit rendu contraignant. À côté de cela – on peut prendre l’un, l’autre ou les deux –, l’amendement n° 7 vise à ce que l’on ajoute un avis non contraignant pour les changements qui ne visent pas les lignes structurantes.

Deuxièmement, l'enjeu de la publicité de ces avis est un élément important. Dès le moment où ils alimentent le débat au minimum au sein de OTW, par rapport à l'évolution de l'offre, il nous paraît important que ces avis soient rendus publics. On peut, par exemple, penser au site de l'AOT, mais il y a d'autres formules ; elles ne sont pas mentionnées dans l'amendement pour les laisser à la liberté d'action de l'administration. Néanmoins, que le principe soit clairement affirmé me paraît essentiel.

Troisièmement, l'amendement n° 8 : que la même publicité soit donnée à un rapport semestriel fait sur l'exécution du contrat de service public. Dès le moment où l'on dit que l'AOT a un rôle qui n'est plus vraiment de régulateur, mais qui est de gardien de l'exécution du contrat de service public, et ceci, sans préjudice des nombreux rapports qui sont certainement transmis au ministre – nous sommes ici dans une logique plus synthétique – qu'il y ait alors, deux fois par an, un rapport qui soit lui aussi rendu public.

Je vous remercie pour l'intérêt que vous donnerez à ces amendements. Avant cela, j'écouterai le ministre sur les réponses aux questions.

M. le Président. – La parole est à M. Crampont pour présenter l'amendement n° 3 (Doc. 623 (2025-2026) N° 3).

M. Vincent Crampont (PS). – Sur l'article 22, 5°, a, de cet article, il semble qu'il y ait un oubli. En effet, on vise les voiries régionales, mais le réseau de transports, en ce compris le réseau structurant, s'étend aussi sur les voiries communales. C'est pourquoi nous déposons l'amendement n° 3 pour corriger cet oubli.

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. – Quelques éléments de réponse. C'est l'AOT qui propose au Gouvernement, en concertation avec les acteurs de mobilité, en particulier l'OTW, la méthodologie de définition des liaisons structurantes de transport public, régional et mobipôle. On peut penser que d'autres acteurs, tels que les centrales locales de mobilité, pourraient être également associés, voire, dans un certain nombre de cas, l'opérateur ferroviaire. Cependant, on ne peut pas l'inscrire tel quel dans la législation puisqu'il faudrait alors un accord de coopération.

Ensuite, sur les mobipôles. C'est un travail qui est aujourd'hui effectué par le Département de la mobilité. C'est en lien avec celle du territoire, c'est de croiser les besoins identifiés en termes de nœuds multimodaux en dehors des gares SNCB – puisque la question est vraiment celle-là – sur le territoire et de façon à pouvoir cartographier cela et la rendre publique, en partant du principe que, a priori, notamment dans les communes

non desservies par la SNCB, il y a quand même une nécessité sur le territoire. Cela dépend de la taille du territoire de la commune et de sa configuration, mais qu'un service de mobipôle puisse être déployé. J'ai eu l'occasion d'aller à Nandrin il y a quelque temps, voir combien cela peut correspondre physiquement à quelque chose de très concret, avec un abribus fermé, avec des espaces pour un parking pour voitures, des recharges de véhicules électriques, un certain nombre de correspondances LeTEC. Matérialiser et formaliser ces éléments nécessite d'avoir une localisation qui est bien conçue en intégrant une politique territoriale et une politique de mobilité, et dire : « C'est le bon endroit pour créer ce genre d'équipement ».

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – On est donc sur une échelle qui dépasse le nombre de communes. Cela se rapproche sans doute plus des centralités ? Sans vous engager de manière définitive, parce que j'entends que le travail est en cours, mais en termes de proportion sur le territoire, on est plutôt à cette échelle-là ?

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

Pour ce qui concerne les avis contraignants et non contraignants, aujourd'hui, toute modification nécessite l'avis contraignant de l'AOT, toute modification au parcours. C'est la difficulté, c'est là que l'on a un point d'inflexion, que je porte et que le Gouvernement porte dans le cadre de ce projet de décret.

C'est faire en sorte que, sur ce qui est en dehors des lignes structurantes – on est dans le micromanagement –, c'est l'OTW qui est responsable de faire les choix et les adaptations de lignes et d'horaires. Cet élément me semble relever de son autonomie de gestion.

Encore une fois, ce n'est pas une autonomie en mode : clac, on décide. Une concertation est prévue avant toute adaptation, d'une part. D'autre part, l'OTW est attendu au tournant. Il faut que ce soit pour une amélioration du service, et cela doit se démontrer après. Cela doit être chiffré, mais j'y reviendrai avec le rapport.

Si l'on veut avoir une capacité, une agilité à s'adapter à la réalité de terrain, il faut quitter la logique actuelle. Aujourd'hui, dès que l'on modifie, il faut que l'OTW donne son accord. C'est cela derrière cette transformation.

Je ne peux pas soutenir vos amendements, Monsieur Hazée. Ils visent à dire que c'est l'AOT qui décide et l'OTW qui exécute. Cette logique montre aujourd'hui ses limites. Je le dis sans critiquer la qualité du travail des uns et des autres. Dans l'organisation ou la pondération des choses, dire que tout doit être réglé comme du papier à musique par l'administration wallonne et l'OTW n'a plus qu'à, cela amène à des situations contreproductives.

Mes échanges – non seulement avec la direction générale de l’OTW, mais également avec les directions territoriales des *business units* et avec les chauffeurs – montrent qu’il y a une incompréhension de choix effectués de façon trop déconnectée avec le terrain. Sur le papier, ils peuvent être des choix rationnels, mais confrontés à la réalité de terrain, ils ne correspondent pas à ce qui est ressenti, vécu et aux besoins captés par le terrain.

De plus, ces procédures rallongent le temps d’adaptation d’une offre par rapport à un problème ponctuel identifié. Cet article est majeur à mes yeux. L’AOT a sa raison d’être comme tour de vigilance, gardien du contrat de service public, mais cela ne peut pas descendre dans le micromanagement, c’est contreproductif. C’est le sens du texte proposé par le Gouvernement.

En ce qui concerne la transparence sur les échanges et les avis, cela doit figurer dans les rapports. C’est une obligation du règlement européen. Si l’on peut le faire à une échelle autre qu’annuelle et plus rapprochée, je suis ouvert à l’un de vos amendements sur le sujet.

Par rapport à la proposition de M. Crampont concernant le fait que l’AOT soit celle qui organise et facilite la collaboration entre gestionnaires de voirie régionale et, pour l’OTW, vous voulez ajouter les voiries communales. Je veux bien, mais je ne sais pas si l’Union des villes et communes serait très favorable à cette logique d’organiser et de faciliter.

Ici, l’idée était que l’AOT a une chance, car elle est au cœur de l’organisation de la direction générale Mobilité et Infrastructures. Des collègues font et préparent les travaux routiers et de réaménagement. C’est la Région wallonne qui parle à la Région wallonne. Il s’agit de dire aux collègues : « Attention, là, il faut laisser une bande de bus ; là, vous allez réaménager le carrefour, c’est l’occasion ou jamais de mettre des feux adaptés qui se déclenchent à l’approche des bus ; il y a des files constatées sur telle bande qui bloquent les bus et leur vitesse commerciale et il y a quelque chose à y faire ».

Autant je peux le comprendre et l’AOT en a l’autorité vis-à-vis des collègues des autres départements et directions de l’OTW, autant, vis-à-vis des autorités communales – que l’AOT fasse des offres de service si les communes le souhaitent dans le cadre du plan communal de mobilité, et cetera, je le pense –, l’inscrire dans le décret risque de provoquer le renvoi d’une volée de bois vert par les municipalistes. En effet, ils risquent de demander quelle est cette tutelle qui va s’imposer à eux sur leurs travaux communaux. Je serais donc prudent.

L’amendement, je ne suis pas là pour vous conseiller, mais je pense qu’il faut y réfléchir.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Je peux entendre le ministre sur le micromanagement, et sans doute y a-t-il une différence entre modifier de quelques minutes une ligne ou un arrêt, et puis revoir une ligne dans son ensemble, qu’elle soit structurante ou non. Toujours est-il que, si c’est l’aspect contraignant qui pose problème, comme je l’ai indiqué, il y a une logique d’amendement subsidiaire qui permet alors au minimum d’avoir un avis de l’AOT, en ce compris pour les autres lignes, celles qui ne sont pas appelées à être structurantes.

Pour ce qui concerne la publicité, comme je l’avais indiqué, c’est un des éléments clés pour que ce débat public puisse continuer à vivre. Par conséquent, par avance, je peux saluer l’ouverture qui est faite aux deux amendements formulés à cet égard.

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

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Concernant ces différents amendements sur l’article 22, comme M. le Ministre vient de l’expliquer, certains sont plutôt contre l’esprit du texte, notamment le n° 4 d’Ecolo qui demande de rendre l’avis de l’AOT contraignant. Ce que l’on souhaite, c’est de donner plus d’autonomie à l’OTW. Ce n’est pas logique pour nous de voter cet amendement.

D’autres rajoutent de la complexité alors que l’on cherche à simplifier un maximum. On ne pourra pas non plus voter pour ceux-là. Par contre, on votera en majorité pour l’amendement n° 8, parce que, même si c’est déjà couvert par le droit européen ou par le contrat de service public, nous sommes d’accord sur le fait qu’il y aurait un rapport de synthèse du comité de suivi deux fois par an plutôt qu’une fois. Il est publié, il est demandé, mais on peut avoir cette ouverture de le faire plus fréquemment pour avoir plus de transparence.

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 intervenir sur « étendre l’avis non contraignant à toute modification de ligne ». Pourquoi pas, mais cela veut dire que les délais et la charge de travail ne sont pas du tout les mêmes dans le chef de l’AOT et dans la mise en œuvre au niveau de l’OTW. La vision que l’on a ici est de dire qu’il y a les lignes structurantes et qu’elles sont définies clairement dans le décret. Si l’on touche à ces lignes structurantes, il y aura un avis. Je rappelle que l’OTW est une unité d’administration publique, elle est donc soumise à la motivation formelle des actes administratifs. Elle doit expliquer, si elle ne suit pas l’avis de l’OTW, en quoi elle s’en écarte.

Cependant, si on le fait pour chaque modification, on se met face à une lourdeur administrative, des délais et une charge de travail qui me semblent excessifs d’une part, et d’autre part ne correspondent pas à la valeur

ajoutée que peut apporter l'AOT dans le cadre de l'organisation du transport. Je préfère que l'AOT suive les 96 ou 97 pages du CSP, s'assure que les obligations qui sont mises à charge de l'OTW soient correctement respectées et qu'elle en assure un monitoring constant ainsi qu'un rapport semestriel, plutôt que de prendre du temps à tout le monde pour avoir une appréciation qui a lieu quelquefois sur des modifications mineures, secondaires ou non principales. À un moment donné, il faut savoir où l'on concentre les moyens en termes d'action des pouvoirs publics.

Il me semble qu'il y a plus d'avantages à ce que l'AOT soit le gardien, le vigile du contrat de service public. Il peut être le facilitateur, par rapport aux collègues du SPW MI, lorsqu'on transforme ou que l'on refait une voirie, pour qu'on l'adapte et que la place pour les transports publics soit à la hauteur d'une amélioration de l'offre de services, plutôt que de savoir si le circuit untel doit passer par telle rue, à telle heure, et s'arrêter à tel endroit plutôt qu'à tel endroit – ce qui me semble être en dehors du rôle d'un régulateur.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – La discussion est intéressante et elle est également importante. Vous avez d'abord renvoyé au fait que la ligne structurante était définie par décret. La ligne structurante est nommée par le décret. À ce stade, nous n'en connaissons encore rien ou peu de choses. En proportion de l'offre, y aura-t-il 5 % ou 50 % de l'offre qui sera concernée par la ligne structurante ? À ce stade, si je ne sais pas vous répondre, je dirais que ce n'est pas grave parce que ce n'est pas à moi de répondre. Néanmoins, pour quand même éclairer l'enjeu, nous ne connaissons pas l'ampleur des modifications qui seraient potentiellement éclairées par l'avis de l'ancien régulateur.

Cela étant, vous mettez le doigt sur un élément utile : on ne peut pas commencer à mettre en branle tout un système d'avis pour des modifications minimales, à la marge, qui répondent parfois à des enjeux de terrain urgents. Je peux tout à fait entendre cela, mais j'attire l'attention sur le fait que ce n'est pas ce que le texte dit. Il ne dit pas qu'il faut un avis de l'AOT pour les modifications importantes et aucun avis pour les modifications mineures. Il ne sépare pas les choses de manière verticale, si je puis dire, mais bien de manière horizontale, c'est-à-dire qu'il requiert un avis pour toute modification concernant les lignes structurantes, qu'elle soit mineure ou non, et qu'il ne requiert pas d'avis pour ce qui concerne les modifications des autres lignes.

J'ai bien compris que les amendements sur ce point seraient refusés, mais j'ai l'impression qu'il y a un travail qui n'est pas fini et qui peut sans doute mûrir pendant l'été. En fait, si l'on vient modifier quelque chose qui est extrêmement mineur dans une ligne structurante, la question est de savoir si cet avis, qui entraînera des délais, est nécessaire. Je reprends votre

logique. À l'inverse – cela répondra certainement aux préventions que M. Dewez a exprimées tout à l'heure –, lorsqu'on modifie de manière plus importante des lignes qui ne sont pas structurantes, n'y a-t-il pas un intérêt à éclairer ces modifications d'un avis du facilitateur ? Je laisse la question là. J'avais conçu les amendements à partir des termes du décret ; improviser ce qu'est une modification mineure est évidemment un travail qui demande lui-même un approfondissement.

Pour ce qui concerne la publicité, je remercie l'ouverture qui est offerte quant au rapport semestriel sur le contrat de service public, qui deviendrait public. Peut-être cela peut-il mûrir pendant l'été si l'amendement ne convainc pas aujourd'hui, mais je reviens alors sur l'intérêt que ces avis – dont je laisse le curseur ouvert en ce qui concerne leur étendue – puissent être publics. Vous avez vous-même apporté la réponse à la question en indiquant que l'OTW était soumis à la loi sur la motivation des actes et que, dès lors, il devait fournir des motivations par rapport à l'avis. Cela ne rend que plus nécessaire la publicité de l'avis. Pour le dire simplement, si un citoyen ou une citoyenne souhaite recevoir cet avis, il est clair que, dans l'état actuel du droit, le décret CADA lui permettra de le recevoir. Ne serait-il pas plus simple – peut-être peut-on l'ajouter au choc de simplification – que cet avis, qui est une pièce utile produite par une autorité et qui sera lu par l'OTW, soit lui-même rendu public de manière active et pas seulement pour celui ou celle qui le demande ?

Soit ceci vous convainc dès aujourd'hui et nous aurons avancé, soit ceci mérite un regard d'ici la prochaine séance. Par chance, vous avez deux mois et non pas deux semaines pour avoir ce regard. Je pense que l'on fera aussi œuvre utile.

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 souhaiterais faire un bref renvoi à l'article 29 du CSP, qui définit clairement toutes les adaptations. Vous verrez que l'on parle d'un seuil. Cela peut paraître élevé, mais l'OTW doit transmettre au comité de suivi le rapport détaillé sur l'évolution des offres de plus de 25 000 kilomètres par an. Or, si vous divisez 25 000 kilomètres par le nombre de jours ouvrables, vous verrez que l'on a affaire à des modifications dans lesquelles on va vite tomber en termes de transparence. On a donc quand même des éléments d'information extrêmement détaillés. De plus, il est bien précisé que ce rapport contient également les justifications de l'OTW en cas de non-suivi de l'avis de l'AOT sur le réseau structurant. Le rapport prévoit bien cette publication dans le rapport, qui est transmis et rendu public.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Sans vouloir monopoliser le débat – d’autres peuvent s’y inscrire, bien entendu –, ce rapport semestriel sera utile et il contiendra les informations que vous venez d’indiquer, du moins dans l’état actuel du contrat de service public. C’est un point. Cependant, c’est un rythme semestriel.

Prenons un cas concret : l’OTW modifie une ligne pour telle ou telle raison, bonne ou mauvaise ; tous les cas de figure existent. C’est à ce moment-là que le débat politique existe, que les bourgmestres vont vous interpellier et que les parlementaires du coin, dans cette Commission ou ailleurs, viendront vous questionner. Vous leur répondrez peut-être que ce n’est pas de votre faute, mais c’est un autre débat. C’est donc à ce moment que l’avis de l’AOT et la motivation de l’OTW seront pertinents. Quoi qu’il en soit, mon but n’est pas d’épiloguer toute la matinée sur ce sujet. Je pense qu’il y a là un espace de progrès potentiel ; si ce n’est pas aujourd’hui, il peut mûrir d’ici la séance plénière de rentrée.

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Je rappelle juste que le principe, c’est que, si l’on modifie quelque chose, il y a une concertation avec les parties prenantes. Vous parlez d’autre chose, qui est l’avis de l’AOT dans un certain nombre de cas, mais les concertations avec les parties prenantes, c’est systématique pour toute adaptation.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Là-dessus, sauf erreur de ma part, c’était l’amendement n° 1 que l’on a examiné pour ce qui concerne l’article 6.

Moi, ici, je réagissais sur la publicité à donner à l’avis de l’AOT, qu’il soit contraignant ou pas, et sur l’intérêt que cette pièce soit rendue publique de manière active, et non pas seulement à celui ou à celle qui le demande – et qui pourra certainement la recevoir, mais avec toute une série d’étapes inutiles –, et enfin sur le rapport semestriel pour lequel la majorité a ouvert la porte à une transparence de principe.

M. le Président. – Les amendements n° 4 et 5 (Doc. 623 (2025-2026) N° 4) sont rejetés par 9 voix contre 1.

Les amendements n° 6 et 7 (Doc. 623 (2025-2026) N° 4) sont rejetés par 6 voix contre 4.

L’amendement n° 8 (Doc. 623 (2025-2026) N° 4) est adopté à l’unanimité des membres.

L’amendement n° 3 (Doc. 623 (2025-2026) N° 3) est rejeté par 6 voix contre 4.

L’article 22 tel qu’amendé est adopté par 6 voix et 4 abstentions.

Art. 23

L’article 23 ne fait l’objet d’aucun commentaire.

L’article 23 est adopté à l’unanimité.

Art. 24

Pour l’examen de l’article 24, la parole est à M. Hazée.

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Nous sommes dans l’article qui concerne le contrat de service public. Il évoque – utilement – les modalités de transmission de données entre l’OTW et l’autorité organisatrice de transport. C’est évidemment un élément clé pour nourrir le travail partagé entre les deux interlocuteurs.

Je voulais ici relayer – mais je n’ai pas eu le temps de concevoir un amendement : je peux y revenir aussi d’ici quelques semaines – la préoccupation de certains pouvoirs locaux, certaines communes et villes pour être précis, qui parfois souhaitent en savoir plus sur la fréquentation, la manière dont le réseau vit sur leur territoire, et se heurtent à des réticences, à une forme de lourdeur.

Je pense qu’il y a là un point de progrès. On peut y travailler d’ici la plénière, si cela mérite une assise décrétable.

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 partage une partie de vos critiques, mais pas la totalité, Monsieur Hazée, parce que les datas de l’OTW sont en libre accès.

Par contre, effectivement, sur l’interprétation de la datas, il y a quelquefois des discussions. C’est un sujet sur lequel j’ai eu l’occasion d’échanger la semaine passée, notamment avec CoMBaLi.

M. le Président. – L’article 24 est adopté par 9 voix contre 1.

Art. 25

L’article 25 ne fait l’objet d’aucun commentaire.

L’article 25 est adopté par 6 voix contre 4.

Art. 26

L’article 26 ne fait l’objet d’aucun commentaire.

L’article 26 est adopté à l’unanimité des membres.

Art. 27 à 38

Pour l'examen des articles 27 à 38, la parole est à M. Hazée.

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Je renverrai aux remarques quant à la discussion générale par rapport aux éléments de proportionnalité sur plusieurs des articles de ce chapitre.

M. le Président. – Les articles 27 à 38 sont adoptés par 9 voix et 1 abstention.

Art. 39

À cet article, un amendement n° 2 (Doc. 623 (2025-2026) N° 2) est déposé par M. Daye.

C'est un amendement technique. Il faut que le mot « décret » soit remplacé par le mot « article » pour ne pas prêter à confusion.

L'amendement n° 2 (Doc. 623 (2025-2026) N° 2) est adopté à l'unanimité des membres.

L'article 39 tel qu'amendé est adopté par 9 voix et 1 abstention.

Art. 40 à 45

Les articles 40 à 45 ne font l'objet d'aucun commentaire.

Les articles 40 à 45 sont adoptés par 9 voix et 1 abstention.

Art. 46 et 47

Les articles 46 et 47 ne font l'objet d'aucun commentaire.

Les articles 46 et 47 sont adoptés à l'unanimité des membres.

Art. 48

À cet article, un amendement n° 3 (Doc. 623 (2025-2026) N° 2) est déposé par M. Daye.

Il y a deux corrections techniques. Au premier paragraphe, alinéa 2, les mots « loi du 21 mars 2007 relative aux caméras de surveillance » sont remplacés par « loi du 21 mars 2007 réglant l'installation et l'utilisation de caméras de surveillance ». C'est pour faire référence à l'intitulé exact de cette loi de 2007.

L'amendement n° 3 (Doc. 623 (2025-2026) N° 2) est adopté à l'unanimité des membres.

L'article 48 tel qu'amendé est adopté à l'unanimité des membres.

Art. 49

L'article 49 ne fait l'objet d'aucun commentaire.

L'article 49 est adopté par 7 voix contre 3.

Art. 50

L'article 50 ne fait l'objet d'aucun commentaire.

L'article 50 est adopté à l'unanimité des membres.

Art. 51

L'article 51 ne fait l'objet d'aucun commentaire.

L'article 51 est adopté par 9 voix et 1 abstention.

Art. 52

L'article 52 ne fait l'objet d'aucun commentaire.

L'article 52 est adopté par 7 voix contre 3.

Art. 53 et 54

Les articles 53 et 54 ne font l'objet d'aucun commentaire.

Les articles 53 et 54 sont adoptés par 6 voix contre 3 et 1 abstention.

Vote sur l'ensemble

M. le Président. – Nous allons voter sur l'ensemble du projet de décret modifiant le décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne (Doc. 623 (2025-2026) N° 1).

Par 6 voix contre 4, la Commission de l'aménagement du territoire, de la mobilité et des pouvoirs locaux recommande l'adoption du projet de décret tel qu'amendé 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.

Pétition relative à la situation des taxis de rue

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'examen de la pétition relative à la situation des taxis de rue

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. Bastin comme rapporteur.

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

Présentation de la pétition

M. le Président. – En date du 15 décembre 2025, M. Mbenti a introduit une pétition en ligne visant à attirer l'attention des responsables politiques sur la paralysie du secteur des taxis de rue depuis l'entrée en vigueur du décret du 28 septembre 2023 relatif aux services de transport rémunéré de personnes par route au moyen de véhicules de petite capacité.

Cette pétition a été clôturée le 15 juin dernier et a recueilli une signature. L'examen de la pétition n'a donc pas atteint le seuil visé par l'article 127.6 du règlement, qui dispose que lorsqu'une pétition est signée par au moins 1 000 signataires âgés de 16 ans accomplis et qu'elle formule une question concrète à propos d'un sujet relevant de la compétence de la Région ou visant ses intérêts, l'auteur de la pétition ou tout autre signataire désigné à cette fin a le droit d'être entendu en commission.

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

Je vous rappelle que l'article 127.6 du règlement dispose que la commission saisie d'une pétition peut décider de demander un rapport au Gouvernement et peut également soumettre la question au médiateur que nous rencontrerons à la rentrée.

Échange de vues

M. le Président. – Je ne vois personne qui souhaite s'exprimer et, dès lors, je vous propose d'adopter les conclusions suivantes.

« La Commission de l'aménagement du territoire, de la mobilité et des pouvoirs locaux a pris connaissance de la pétition déposée par M. Mbenti relative à la paralysie du secteur des taxis de rue depuis l'entrée en vigueur du décret du 28 septembre 2023 relatif aux services de transport rémunéré de personnes par route au moyen de véhicules de petite capacité.

La Commission a adopté à l'unanimité des membres les conclusions suivantes : considérant que la pétition n'a recueilli qu'une signature au regard de l'article 127.6 du règlement du Parlement de Wallonie, la Commission a décidé de clore l'examen de la pétition ».

Vote

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

Confiance au président et au rapporteur

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

Pétition pour la reconstruction du pont Belle-Vue (N554) à Bernissart

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'examen de la pétition pour la reconstruction du pont Belle-Vue (N554) à Bernissart

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. Bastin comme rapporteur.

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

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

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

Présentation de la pétition

M. le Président. – Mme de Duve a introduit une pétition en ligne le 19 décembre 2025 et par courriers électroniques les 11, 12 et 19 juin 2026. Cette pétition a été clôturée le 19 juin 2026 et a recueilli 1 602 signatures, dont au moins 1 000 ont pu être vérifiées par le Registre national.

Elle a donc atteint le seuil visé par l'article 127.6 du règlement qui ouvre le droit à être entendu. Renseignements pris auprès de Mme de Duve, celle-ci demande à être auditionnée le mardi 13 octobre, à 9 heures. Cela vous convient-il ?

Très bien, tout le monde sera présent. Elle ne nous a pas encore communiqué l'identité des personnes qui seront auditionnées avec elle, mais je vous propose de fixer cette audition au mardi 13 octobre prochain à 9 heures.

Échange de vues

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

M. Germain Mugemangango (PTB). – Cette pétition est importante parce qu'elle montre très concrètement ce que vivent les habitants quand un pont n'est pas reconstruit. Ici, on parle du pont Belle-Vue, entre Ville-Pommerœul et Stambruges. Son absence oblige les habitants à faire de grands détours, parfois jusqu'à 40 kilomètres par jour. Cela veut dire plus de carburant, plus de temps perdu, plus de difficultés pour aller travailler, conduire les enfants à l'école, aller dans les commerces ou rendre visite à sa famille.

Il y a aussi un problème de sécurité. Quand les services de secours, les soins à domicile, la police ou les services communaux doivent faire des détours, cela peut avoir des conséquences importantes. En cas d'urgence, chaque minute compte.

Cette pétition rejoint donc un débat plus large sur l'état des ponts en Wallonie. On paie aujourd'hui de longues années de sous-investissements dans les infrastructures publiques. À force de reporter les travaux et d'économiser sur l'entretien, ce sont les citoyens qui finissent par payer la facture. Les habitants ne demandent pas quelque chose de démesuré, ils demandent une solution simple et adaptée : reconstruire un pont local accessible aux véhicules de moins de trois tonnes, avec éventuellement une seule voie, une priorité de passage et une piste cyclable. Je vous remercie.

M. le Président. – Effectivement, cela avait déjà été abordé à la précédente commission en question orale, mais les échanges de vues, normalement, c'est au moment de l'audition. Mais il n'y a pas de souci.

La parole est à M. Lefèbvre.

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Vu que mon collègue est intervenu sur le sujet, je souhaite y revenir aussi, puisque vous savez que j'ai déjà interpellé le ministre à plusieurs reprises sur la reconstruction de ce pont. On a fait croire aux habitants pendant des années que l'on allait reconstruire ce pont. Finalement, il a été abandonné suite à un ajustement budgétaire il y a un an parce que la reconstruction du pont était estimée à 7 millions d'euros. Aujourd'hui, les habitants ne demandent pas un pont à 7 millions d'euros. Comme mon collègue l'a évoqué, ils demandent simplement un pont pour les habitants du village pour que ce village ne soit plus coupé en deux. En outre, comme l'a signalé aussi M. Mugemangango, il y a un problème de sécurité puisque, si l'autre accès au village de Ville-Pommerœul devait être condamné pour diverses raisons, les services de secours n'auraient plus accès à cette partie du village. En outre, les commerçants, en premier d'ailleurs, subissent de plein fouet cette décision.

On a déjà fait d'autres dépenses beaucoup plus importantes à un tas d'endroits. J'énonçais encore la semaine dernière la reconstruction d'un troisième contournement de Perwez. Aujourd'hui, on doit réfléchir à la réalité de ce que vivent nos citoyens. Ici, il y a un véritable enjeu pour le village de Ville-Pommerœul, de Bernissart et de Belœil d'ailleurs, la commune voisine.

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

M. Arnaud Dewez (MR). – Les ponts m'intéressent, Monsieur le Président. Je comprends le désarroi des habitants de ces villages. Nous reviendrons sur le sujet lors des auditions. Par respect des pétitionnaires, nous n'allons pas entamer le débat ici, mais nous allons écouter attentivement et participer à ce débat lors des auditions. Je vous remercie.

M. le Président. – Très bien.

En conclusion, la Commission décide de procéder mardi 13 octobre 2026 à l'audition de Mme de Duve, Primo-signataire de la pétition.

Nous reprendrons nos travaux à 14 heures 15 avec les questions orales.

La séance est suspendue.

- La séance est suspendue à 13 heures 2 minutes.

REPRISE DE LA SÉANCE

- La séance est reprise à 14 heures 16 minutes.

M. le Président. – La séance est reprise.

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 retards dans l'actualisation du plan Infrastructures »

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 retards dans l'actualisation du plan Infrastructures ».

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, votre programme justificatif de décembre indiquait que « Le nouveau plan d'investissement devrait être adopté par le Gouvernement courant 2026 ». Nous avons constaté, à la faveur de l'ajustement que, même si vous approuvez le nouveau plan Infra cette année, les travaux ne seront engagés qu'en 2027, puisque l'on n'a constaté aucune nouvelle inflexion budgétaire. On paie les factures, mais on n'engage rien de neuf.

Aujourd'hui, une seule chose semble certaine : la durée de programmation 2027-2033, de sorte que les marges de manœuvre du prochain gouvernement sera largement, voire totalement amputées.

Dans ce cadre, on se réjouit déjà de lire l'avis de l'Inspection des finances.

Cela étant, nous attendons toujours des réponses précises à certaines questions principales. Quelles seront les catégories d'actif visées par le plan Infra au-delà des ouvrages d'art et du PIVH ? Quelle sera l'enveloppe budgétaire consacrée à ce nouveau plan Infra ? Quid des ressources humaines nécessaires pour mettre en œuvre un tel plan ?

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 votre acharnement à ne pas lâcher le morceau concernant le plan Infra, mais je ne peux pas annoncer ce qui n'a pas encore été décidé.

La Déclaration de politique régionale prévoit que le Gouvernement développera une stratégie d'investissement dans le réseau routier. Cette dernière sera adaptée, priorisée et planifiée à long terme. Les choses sont claires, nettes et précises.

Comme vous le rappelez dans votre question, le nouveau plan d'investissement sera adopté par le Gouvernement courant 2026. Nous ne sommes qu'à la moitié de l'année.

Je m'inscris en faux concernant votre assertion disant que plus rien n'est engagé maintenant, que le programme est au calme plat. C'est tout le contraire. Tous les dossiers introduits et engagés en 2026 font encore partie de l'actuel plan Infrastructures. C'est une mobilité pour tous, tel que le précédent Gouvernement l'a adopté.

Ce plan portait sur sept années de 2020 à 2026. C'est également un nouveau plan que nous préparons pour 2027 à 2033. Il y a un double objectif. On s'inscrit dans l'amplitude de durée du précédent plan d'investissement, mais surtout, nous veillons à ce que, tant dans le chef de l'administration que des entreprises publiques, il y ait de la prévisibilité en la matière. C'est également important.

Tout le monde entend le message du secteur qui réclame constance et prévisibilité dans les investissements. C'est ce à quoi je m'applique, notamment en allant chercher des recettes nouvelles.

L'annonce d'un accord entre les trois entités régionales concernant la vignette routière et autoroutière en Belgique doit contribuer également au financement d'une partie des investissements nécessaires. L'intégralité des recettes devra être affectée à ces investissements, mais ne permettra pas de couvrir l'ensemble des investissements.

Nous ne sommes pas restés juste en attente de la fin du plan d'investissement sur les infrastructures.

Il y a deux volets importants : le plan d'investissement sur les voies hydrauliques de 312 millions d'euros qui est une première tranche en la matière, et une deuxième tranche qui est le plan Ponts. J'aurai l'occasion de répondre à certaines questions déposées sur le sujet.

En ce qui concerne les éléments de travail – j'insiste que ce sont des éléments de travail à ce stade –, plusieurs thématiques couvriront le futur plan Infra qui colleront aux différents types d'actifs qui appartiennent à la Région et de travaux qui y sont liés. Il y a les voiries, l'investissement et l'entretien, mais également les tunnels, les aires autoroutières, les équipements de gestion et d'exploitation, les dispositifs antibruit, les bassins d'orage, les dispositifs de retenue, les éléments favorisant la mobilité active et la mobilité collective.

Voilà une série d'éléments auxquels j'ajouterais quelques chaînons manquants dans le réseau routier et autoroutier wallon. Nous y travaillons activement. Je ne vais pas revenir en détail sur ces éléments-là. Plusieurs de vos collègues m'interrogent régulièrement sur les grands chantiers en cours. Il faudra également trouver le

bon dimensionnement budgétaire et l'ensemble des moyens nécessaires à la réalisation du futur plan Infrastructures. Chaque gouvernement reste toujours libre, dans le cadre de sa compétence et sur la période qui le concerne, d'ajuster, d'adapter, de renoncer ou de modifier un plan décidé par le prédécesseur. Ce sont des choses normales dans la vie politique d'une Région.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – M. le Ministre a quand même réussi à parler pendant plusieurs minutes sans répondre à aucune de mes questions ; je trouve cela plutôt habile. Par contre, je n'ai pas dit qu'il n'y avait rien d'engagé. J'ai dit qu'il n'y avait rien de nouveau, parce que vous êtes toujours dans la continuité du précédent. Aujourd'hui, cela devient un peu compliqué, puisque l'on ne sait pas ce qu'il va se passer dans les années à venir. Vous évoquiez vous-même la constance et la prévisibilité des investissements. Je crois que, aujourd'hui, c'est tout le contraire. Nous espérons que le futur plan d'investissement tiendra parole et que nous pourrons y voir clair pour les sept à huit prochaines années. En tout cas, aujourd'hui, ce n'est pas le cas.

**Question orale
de M. Bruno Lefèbvre
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « l'abandon de la reconstruction du pont
Belle-Vue à Ville-Pommerœul »**

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'abandon de la reconstruction du pont Belle-Vue à Ville-Pommerœul ».

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, c'est un sujet important et je me réjouis que nous entendions les auteurs de la pétition le 13 octobre prochain. Vous avez confirmé en commission que le pont Belle-Vue, à Ville-Pommerœul, ne serait pas reconstruit, alors que l'on avait fait croire le contraire aux habitants depuis sa fermeture en 2019. Les habitants doivent effectuer un détour de plus de neuf kilomètres pour rejoindre leur propre centre, avec des conséquences concrètes sur les trajets scolaires, l'accès aux commerces, aux soins, aux services et à la vie locale.

Vous évoquez un coût estimé à plus de 7 millions d'euros et une hiérarchisation des priorités, mais cette décision interroge. Pendant des années, une reconstruction a été annoncée, évoquée, attendue. Aujourd'hui, les habitants apprennent que le projet est

abandonné, avec pour seule piste éventuelle une liaison cyclopiétonne. Or, celle-ci ne répond pas aux besoins quotidiens de mobilité automobile, de services, de livraisons ou d'accès au village.

Monsieur le Ministre, pouvez-vous transmettre l'analyse complète ayant conduit à l'abandon définitif du projet ? Quels critères ont été retenus par le SPW pour considérer que ce pont n'était pas stratégique ? L'impact social et territorial sur le village a-t-il été objectivé ?

Surtout, des alternatives moins coûteuses ont-elles été étudiées avant de renoncer totalement au projet ? Par exemple, la reconstruction d'un ouvrage plus limité, à une seule bande avec circulation alternée ou avec priorité a-t-elle été analysée ? Si oui, pour quel coût et avec quelles conclusions ? Dans le cas contraire, pourquoi ?

Enfin, comptez-vous rouvrir le dossier avec la commune afin d'examiner une solution proportionnée, réaliste budgétairement, mais répondant réellement aux besoins des habitants, plutôt que d'entériner la coupure durable d'un village ? Qu'en est-il de l'accessibilité du village par les services de secours ?

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 SPW MI confirme un allongement de certains parcours, mais montre également que les principaux besoins de proximité peuvent être rencontrés par les pôles voisins, notamment Harchies et Hautrage. C'est la raison pour laquelle il n'est pas préconisé de reconstruire l'ouvrage routier initial. Cette orientation traduit le débat de l'équilibre entre le coût relativement élevé de l'investissement, à savoir 7 millions d'euros TVAC, les alternatives disponibles et la nature des déplacements concernés.

D'autres pistes sont néanmoins toujours à l'étude. Une liaison cyclopiétonne pourrait améliorer la continuité des déplacements à pied et à vélo. Sur la base des références comparables, son coût est évalué à une fourchette assez large, entre 950 000 euros et 2,5 millions d'euros. C'est une solution qui aurait l'avantage de faciliter les déplacements non motorisés, mais qui ne répondrait pas aux autres besoins. L'hypothèse d'un ouvrage routier plus limité, à vocation locale, fait également l'objet d'une attention du SPW MI. À ce stade, les éléments disponibles ne permettent pas d'en confirmer la faisabilité technique ni le coût réel, avec un niveau de précision nécessaire à une décision d'investissement pour un tel projet. J'ai chargé l'administration de poursuivre ses investigations.

Des mesures proportionnées ont par ailleurs déjà été proposées par l'administration pour améliorer les liaisons existantes. Elles consistent à améliorer la

lisibilité des itinéraires alternatifs, sécuriser les voiries sans issue ainsi que leurs abords et l'amélioration de la continuité cyclopiétonne.

Pour les modes actifs, ces propositions impliquent notamment d'examiner la création d'un accès au RAVeL depuis la N554 sur la rive sud. Voilà, en l'état de la question, ce que je puis dire, mais si j'ai bien compris, on en reparlera le 13 octobre.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, je pense évidemment qu'on ne peut pas se limiter à se dire que les besoins de proximité peuvent être rencontrés par les pôles voisins. Aujourd'hui, vous avez un village qui vit, dans lequel il y a des commerces, des centres médicaux, et toute une véritable vie qui s'est développée. On ne peut pas aujourd'hui abandonner toutes ces personnes, même si les choix budgétaires doivent être faits, je l'entends évidemment, mais il y a peut-être d'autres choix justement, ou d'autres projets à abandonner plutôt que de couper un village en deux.

Ceci dit, j'entends que vous ne fermez pas la porte totalement et c'est plutôt positif. Vous évoquez que d'autres possibilités sont étudiées aujourd'hui par l'administration. Effectivement, on en reparlera le 13 octobre, mais je pense qu'on ne peut pas simplement supprimer ce projet et dire qu'ils n'ont qu'à tirer leur plan. Ce n'est pas aujourd'hui quelque chose d'acceptable.

**Question orale
de M. Bruno Lefèbvre
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « le suivi de l'organisation des interventions
d'urgence du SPW MI lors d'épisodes
climatiques extrêmes »**

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 suivi de l'organisation des interventions d'urgence du SPW MI lors d'épisodes climatiques extrêmes ».

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, je reviens sur l'organisation des interventions d'urgence du SPW MI en dehors des heures de service, notamment lors d'épisodes de fortes chaleurs. Les districts routiers ne disposent pas d'un rôle de garde en dehors des heures de service.

En pratique, lorsqu'un soulèvement de chaussée, une dégradation soudaine ou un danger apparaît le soir, la nuit ou le week-end, c'est la commune qui doit d'abord sécuriser les lieux, en vertu de ses compétences de police administrative, puis informer le SPW MI.

Cette réponse pose question. Les communes se retrouvent en première ligne pour baliser, détourner le trafic ou protéger les usagers sur des voiries dont elles ne sont pas gestionnaires.

Or, avec le changement climatique, ces événements ne sont plus totalement imprévisibles : canicules, dilatation des dalles, orages violents, chutes d'arbres ou dégradations soudaines sont appelés à se multiplier.

Entendez-vous réévaluer cette organisation à la lumière de l'augmentation des événements climatiques extrêmes ?

Un bilan a-t-il été réalisé sur le nombre d'interventions communales effectuées ces dernières années sur des voiries régionales en dehors des heures de service ?

Existe-t-il une procédure claire de remboursement ou de prise en charge des frais engagés par les communes lorsqu'elles doivent sécuriser une voirie régionale ?

Par ailleurs, ne faudrait-il pas prévoir, au moins lors des périodes d'alerte, chaleur ou orages, une capacité de garde renforcée dans les districts routiers, au-delà du seul réseau structurant ?

Une concertation est-elle prévue avec les communes, les zones de police, les zones de secours et les organisations syndicales afin d'adapter le dispositif actuel et de garantir une réponse rapide, cohérente et équitable sur l'ensemble du réseau régional ? Le cas échéant, combien d'agents supplémentaires devraient être engagés ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, les conséquences du changement climatique sont multiples. Les épisodes de fortes chaleurs n'en constituent qu'une manifestation parmi d'autres et peuvent avoir des répercussions importantes sur nos infrastructures.

C'est la raison pour laquelle j'ai demandé à mon administration d'établir une procédure similaire à celle du réseau WPR – Wegpolitie – Police de la route – offrant une disponibilité et une analyse par l'ingénieur de garde via le centre Perex. Cette réflexion est donc bien en cours auprès du SPW

L'administration ne dispose pas d'un recensement exhaustif des interventions réalisées par les communes sur les voiries régionales en dehors des heures de service.

S'agissant des procédures de remboursement, l'identification des responsabilités respectives des différentes parties s'avère complexe, dès lors que le maintien de l'ordre public constitue une mission de base exercée par les communes sur l'ensemble de leur territoire.

La coordination entre acteurs est un élément essentiel de la gestion des interventions urgentes. J'entends donc que mon administration explore toutes les pistes de solutions avec les acteurs locaux qui œuvrent déjà à la sécurité de nos concitoyens.

Une réflexion plus globale sur les différents scénarii de situations particulières liés aux nouveaux risques est également en cours au niveau du Gouvernement via l'équipe du CORTEX et la mobilisation du Celex. Ces travaux menés avec le SPW globalement et les UAP permettront d'identifier si de nouvelles procédures spécifiques doivent être définies. L'adaptation aux réalités du changement climatique est à mes yeux absolument nécessaire. Cela implique de s'y préparer, d'anticiper les situations à risques et d'y adapter notre organisation. C'est ce à quoi nous nous employons.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, évidemment, je n'attendais pas moins de vous que l'on prépare évidemment l'avenir et les risques climatiques potentiels. Simplement, je pense vraiment qu'il faut éviter aujourd'hui d'encore remettre une couche sur le dos des communes. Certaines communes ont énormément de voiries appartenant au SPW sur leur territoire. Les coûts liés à leurs interventions en dehors des heures de travail sont aujourd'hui souvent importants aussi.

Par contre, j'entends que les coûts liés à ces interventions pourraient être refacturés au SPW – c'est un peu ce que vous sous-entendez – pour autant que l'on arrive à déterminer les responsabilités des différents acteurs. C'est plutôt intéressant pour les communes. Au-delà, il faut au moins que les services du SPW disposent d'un service de garde.

**Question orale
de M. Bruno Lefèbvre
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « le manque de réaction face à l'exposition
des Wallonnes et des Wallons au bruit routier et
l'exemple de Kain et Malvault »**

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 manque de réaction face à l'exposition des Wallonnes et des Wallons au bruit routier et l'exemple de Kain et Malvault ».

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, un Wallon sur cinq serait victime du bruit de la route. Plus de 660 000 personnes seraient exposées à cette pollution sonore, souvent sous-estimée, mais pourtant lourde de conséquences sur la santé et la qualité de vie. Le long de certains grands axes, comme l'E42 à Manage ou l'A8 à Kain ou Malvault, des riverains témoignent d'un bruit constant, de troubles du sommeil, d'irritabilité, d'acouphènes ou encore d'hypertension.

L'OMS recommande de ne pas dépasser une exposition moyenne de 53 décibels, alors que certains habitants seraient exposés quotidiennement à plus de 65, voire 70 décibels. À ce sujet, je vous ai déjà sensibilisé au calvaire vécu par les habitants de Malvault et de Kain dans mes précédentes questions.

La Wallonie cartographie le bruit environnemental tous les cinq ans pour les grandes infrastructures. La dernière carte date de 2022. Un nouveau plan Antibruit est annoncé pour 2026 – vous venez de l'évoquer dans le cadre du plan Infrastructures –, mais plusieurs quartiers attendent depuis des années des solutions concrètes, notamment des murs antibruit, des revêtements moins bruyants ou des merlons.

Quel est le calendrier du prochain plan Antibruit ? Quels moyens budgétaires y seront consacrés – SPW MI et SOFICO ? Combien de projets de murs antibruit, de revêtements adaptés ou d'autres dispositifs sont programmés ? Quels sont aujourd'hui les tronçons routiers prioritaires en Wallonie ? Quels critères sont utilisés pour établir ces priorités ? Comment la Région entend-elle mieux intégrer cette pollution sonore dans ses politiques de mobilité, d'infrastructures et de santé publique ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, dans sa Déclaration de

politique régionale, le Gouvernement s'est engagé à poursuivre les efforts en matière de lutte contre les pollutions sonores. L'élaboration des plans d'exposition au bruit des infrastructures routières y contribue, bien sûr.

Toutefois, avant d'envisager l'élaboration de plans d'exposition au bruit, il convient également d'examiner les leviers d'action permettant de réduire les nuisances sonores directement à la source. Ainsi, je précise d'emblée que le bruit peut également être atténué par l'amélioration de la qualité du revêtement routier. Réinvestir, comme je l'ai fait, dans les opérations de raclage-pose contribue à améliorer sensiblement la situation en réduisant les nuisances sonores générées par la circulation.

J'ajouterai que la réduction de la vitesse autorisée est un autre levier peu coûteux pour réduire le bruit. Cette réduction peut se faire par une révision des limitations de vitesse, ce qui correspond justement à la recommandation n° 1 des États généraux de la sécurité routière, mais également par un contrôle renforcé du respect des limitations de vitesse. C'est le sens de la programmation annuelle des 150 radars wallons que j'ai décidé de mettre en place : sécurité routière et protection contre les bruits excessifs vont donc de pair.

Pour en revenir à la séquence sur l'identification des zones bruyantes, un plan reprenant 22 projets est en cours d'exécution pour un budget de 40 millions d'euros. Ce montant a permis et permettra encore d'améliorer la qualité de vie de la population impactée par le bruit de nos infrastructures routières, notamment à Soumagne sur l'A3, à Saint-Ghislain sur l'A7, à Mouscron sur la nationale 58 ou encore à Grez-Doiceau sur la nationale 25.

J'entends bien évidemment poursuivre cette dynamique de protection contre le bruit, en l'intégrant dans le futur plan d'investissement et en y associant un budget conséquent qui sera approuvé lors de la présentation de l'ensemble du plan Infra 2027-2033 au Gouvernement wallon. Je fais référence à la réponse que je vous ai formulée il y a quelques minutes.

La cartographie d'exposition au bruit finalisée en 2024 permet d'identifier 646 sites en priorité 1. Ces sites sont identifiés sur base d'une analyse objective du bruit en journée et de nuit au regard des normes respectivement admises.

Lors d'une rencontre avec l'administration, en novembre 2025, j'ai rappelé ma volonté qu'une prise en compte systématique de cette thématique soit initiée dans la gestion des projets portés par le SPW Mobilité et Infrastructures. La centralisation des matières liées au bruit des transports au sein d'un service du SPW MI permet également d'assurer une approche transversale dans l'analyse des projets.

Je le rappelle, dans un certain nombre de cas, par exemple en plein milieu d'une ville, mettre un mur antibruit n'a aucun sens. Par contre, réduire la vitesse ou améliorer la qualité du revêtement peut contribuer à faire baisser le niveau sonore que connaissent les riverains.

Pour conclure, j'ajouterai que le plan d'exposition au bruit fait l'objet d'une actualisation sur la base des cartographies d'exposition au bruit. Un plan d'actions de lutte contre le bruit routier en Wallonie est en cours d'élaboration.

Ainsi, le 8 janvier dernier, sur ma proposition, le Gouvernement a adopté en première lecture le projet de plan d'actions contre le bruit routier en Wallonie. La cellule Bruit du SPW Mobilité et Infrastructures a initié les démarches en vue d'une adoption définitive. Un rapport sur les incidences environnementales sera prochainement présenté au Gouvernement. Après approbation, une enquête publique sera organisée avant l'adoption définitive de ce plan par le Gouvernement wallon.

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

M. Bruno Lefèbre (PS). – Monsieur le Ministre, merci pour ces informations. Il faut travailler au cas par cas et en fonction de la cartographie qui a été établie. Pour prendre un exemple très concret, je connais bien Houtaing et Mainvault, où les jardins de certaines habitations se trouvent à 70 ou 80 mètres de l'autoroute, et je peux vous dire que c'est tout à fait invivable, malgré ces arbres qui, aujourd'hui, font un peu écran. Quand je dis que c'est invivable, je pèse mes mots. Je pense que l'on n'arriverait pas à passer une après-midi à cet endroit. Je pense vraiment qu'il y a un travail à faire, et je compte sur vous pour le réaliser.

**Question orale
de Mme Éliane Tillieux
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « l'impact des eaux de ruissellement de
l'E42 sur les inondations dans la vallée de la
Ligne »**

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 « l'impact des eaux de ruissellement de l'E42 sur les inondations dans la vallée de la Ligne ».

La parole est à Mme Tillieux pour poser sa question.

Mme Éliane Tillieux (PS). – Monsieur le Ministre, les inondations du 30 mai dernier ont durement touché

la vallée de la Ligne et la vallée de l'Orneau, notamment à Jemeppe-sur-Sambre, Balâtre, Saint-Martin, Boignée, Onoz et Spy. Plusieurs habitants alertent aujourd'hui sur le rôle essentiel des eaux de ruissellement issues de l'autoroute E42 qui passe par là, entre Spy et Sambreville, dans l'aggravation des phénomènes d'inondation.

Ce tronçon autoroutier d'environ 10 kilomètres, en deux fois trois bandes, génère d'importants volumes d'eaux pluviales. Des riverains indiquent que ces eaux seraient parfois rejetées vers les champs, les ruisseaux ou les villages situés en contrebas, notamment via le Grand Vaux ou à proximité du viaduc d'Onoz. Ils estiment que les dispositifs actuels d'évacuation et de rétention ne sont plus adaptés aux épisodes de pluies intenses, d'autant que l'autoroute aurait été élargie sans adaptation suffisante de la gestion des eaux.

Après les inondations de 2021 qui seront commémorées demain, ces nouveaux événements doivent être pris très au sérieux. Le changement climatique impose de réévaluer les infrastructures existantes, en particulier lorsqu'elles peuvent contribuer au ruissellement vers des zones habitées.

Une analyse hydrologique spécifique a-t-elle été réalisée sur l'impact des eaux de ruissellement de l'E42 dans la vallée de l'Orneau ? Les ouvrages de collecte, d'évacuation, de rétention et de rejet des eaux entre Spy et Sambreville ont-ils été inspectés depuis les inondations de 2021 et de 2026 ? Des travaux d'adaptation sont-ils prévus : bassins d'orage, dispositifs de rétention, curage, redimensionnement des ouvrages ou solutions naturelles d'infiltration ? Une concertation avec les communes et les habitants sinistrés est-elle envisagée afin d'objectiver les causes et sécuriser durablement la vallée ?

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 le prévoit la Déclaration de politique régionale, le Gouvernement entend poursuivre la mise en œuvre des recommandations de la Commission d'enquête sur les inondations de 2021 visant à adapter le territoire wallon au changement climatique et renforcer la prévention ainsi que la gestion des inondations. C'est dans cette logique de résilience territoriale et d'objectivation des risques que doit être examinée la situation dans la vallée de la Ligne.

À ce jour, le SPW MI m'indique qu'aucune analyse hydrologique spécifique n'est menée sur la vallée de la Ligne afin de quantifier précisément l'impact des eaux de ruissellement provenant de l'autoroute E42. Les premières observations de l'administration laissent toutefois penser qu'une contribution de l'autoroute est

probable, notamment via des rejets qui rejoignent le Grand Vaux et l'Orneau. Cette hypothèse ne peut cependant être confirmée à ce stade et nécessiterait des investigations complémentaires afin d'en apprécier l'ampleur effective.

Il convient par ailleurs de replacer cette question dans son contexte hydrologique global. Le secteur est également caractérisé par la présence de vastes surfaces agricoles qui génèrent elles aussi des ruissellements importants lors d'épisodes pluvieux intenses. Les écoulements issus de l'autoroute peuvent dès lors se combiner avec ceux provenant des terres agricoles et emprunter en certains endroits des axes de ruissellement communs. En l'absence d'analyse détaillée, il n'est actuellement pas possible de déterminer la part respective de ces différentes contributions ni d'établir avec précision leur rôle dans les phénomènes d'inondation observés.

Concernant les infrastructures autoroutières, le bassin d'orage de Spy fait actuellement l'objet d'une étude menée par les services compétents du SPW MI. Cette étude vise à évaluer tant l'état structurel de l'ouvrage que son fonctionnement lors d'événements pluvieux importants. Ses conclusions permettront de définir les éventuels travaux d'amélioration.

Je tiens à préciser que ce bassin d'orage n'a pas d'incidence directe sur la vallée de la Ligne. Ses rejets s'effectuent vers le ruisseau du Chauffour, affluent de l'Orneau situé au sud de l'autoroute et en aval du bassin versant concerné.

S'agissant de la recherche de solutions, une première prise de contact avec la cellule GISER du SPW ARNE permettrait d'objectiver les phénomènes de ruissellement observés et d'identifier d'éventuelles mesures de prévention ou d'aménagement à l'échelle du bassin versant – et dès lors plus largement que la seule infrastructure autoroutière.

Dans ce cadre, j'ai demandé au SPW MI de prendre contact avec la cellule GISER afin qu'une analyse de la situation puisse être menée et identifier les mesures les plus pertinentes pour réduire le risque d'inondation dans la vallée de la Ligne.

Par ailleurs, je demanderai que, dans ce cadre, une concertation soit organisée entre les administrations concernées, les autorités communales et les habitants touchés, afin de partager les constats de terrain, d'examiner les résultats des analyses qui seront réalisées et de définir, le cas échéant, un plan d'action coordonné à l'échelle du bassin versant. Cela pourrait impliquer d'autres acteurs que le SPW MI.

La protection des citoyens face aux conséquences des événements climatiques extrêmes exige une mobilisation de l'ensemble des acteurs concernés et une action fondée sur des données objectivées. C'est ce à quoi je m'emploie.

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

Mme Éliane Tillieux (PS). – Merci, Monsieur le Ministre, pour les éléments de réponse livrés à l’instant. Je suis entièrement d’accord sur le besoin et la nécessité d’une mobilisation commune, que ce soit la Région ou le pouvoir local.

Il est important de savoir que :

- le débordement de la Ligne a impacté Boignée, Balâtre et Saint-Martin ;
- le débordement de l’Orneau, qui reçoit les eaux de la Ligne, a impacté Onoz et Jemeppe ;
- le débordement du Chauffour, un affluent de l’Orneau, a impacté Spy ;
- et le débordement du Grand Vaux, un affluent de la Ligne, a impacté Velaine et Balâtre.

Ce sont presque tous les villages de Jemeppe-sur-Sambre qui ont été concernés par ces pluies diluviennes.

Le manque d’entretien du bassin d’orage est remis en question par les riverains. Il sera important de connaître le résultat de l’étude sur son état et sur son fonctionnement. Je reviendrai vers vous pour en savoir plus. Il y a, à mon avis, dans ce schéma, pas mal de causes en lien avec le bassin d’orage, mais aussi le ruissellement qui vient de l’autoroute et des champs à proximité. C’est toujours difficile de cerner d’où vient l’un, d’où vient l’autre, mais il y a des études à faire. Je vous remercie de mettre en coordination et concertation les services du SPW pour ce faire.

**Question orale
de M. Olivier de Wasseige
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la stratégie pour la reconversion et la
valorisation des ouvrages d’art wallons »**

M. le Président. – L’ordre du jour appelle la question orale de M. de Wasseige à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la stratégie pour la reconversion et la valorisation des ouvrages d’art wallons ».

La parole est à M. de Wasseige pour poser sa question.

M. Olivier de Wasseige (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, plusieurs ouvrages d’art wallons arrivent aujourd’hui à un moment charnière de leur existence. Certains nécessitent des travaux importants, d’autres voient leur usage évoluer, tandis que certains pourraient également présenter un potentiel de valorisation dépassant leur seule fonction d’infrastructure.

C’est notamment le cas du viaduc Charlemagne, à Anseremme, dont la situation suscite aujourd’hui des réflexions quant à son avenir. Plusieurs acteurs locaux ont évoqué la possibilité d’y développer des activités de loisirs ou de tourisme d’aventure, à l’image de ce qui existe dans d’autres pays européens.

Au-delà de ce cas particulier, je souhaiterais connaître la vision du Gouvernement en matière de valorisation des ouvrages d’art appartenant à la Wallonie. Le SPW ou la SOFICO disposent-ils d’une stratégie visant à identifier les ouvrages pouvant faire l’objet d’une reconversion ou d’une valorisation touristique lorsque leur configuration le permet ? Le Gouvernement est-il ouvert à examiner des partenariats avec des opérateurs privés ou des acteurs locaux pour développer ce type de projets, tout en garantissant la sécurité des infrastructures ?

Le viaduc Charlemagne fait-il actuellement l’objet de réflexions en ce sens ou de contacts avec des porteurs de projet ?

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 parc wallon des ouvrages d’art, ponts et murs de soutènement est effectivement vieillissant. Comme cela est mentionné dans la DPR, le Gouvernement développera une planification claire de la sécurisation, la réhabilitation et l’entretien du parc d’ouvrages d’art wallon.

Ainsi, j’ai traduit cet objectif important de la DPR par le plan Ponts, doté d’un budget supplémentaire de 183 millions d’euros sur cinq ans. Vous le savez, les ponts wallons sont classés selon leur état de santé de A à E. On a eu l’occasion d’entendre des éléments lors d’une émission de la presse télévisée il y a quelques jours. Le plan Ponts vise justement à assurer le maintien global de l’état de santé des ponts wallons, en assurant davantage de moyens pour l’entretien préventif, afin d’éviter une dégradation qui s’avérerait trop coûteuse à moyen et long termes pour la Wallonie. Avec ce budget supplémentaire, la Wallonie atteindra un niveau d’investissement annuel de 88 millions d’euros par an pour assurer le maintien de nos ouvrages d’art dans un état satisfaisant, soit plus de 400 millions d’euros sur la législature actuelle.

La fonction première d’un pont est de faire passer les usagers d’un point A à un point B. Si d’autres usages peuvent être envisagés dans certains cas très particuliers, ceux-ci ne seront jamais que marginaux par rapport à la vocation première de l’ouvrage d’art, à savoir permettre le passage des usagers. Il convient par ailleurs de rappeler que développer des activités de loisirs sur un pont avec un trafic routier important

s'avère quasiment impossible vu l'incompatibilité des impératifs en termes de sécurité.

À ce stade, pour les raisons évidentes que je viens d'évoquer, il n'existe pas de stratégie de développement d'activités de loisirs sur les ponts wallons. Vous ne serez pas surpris d'apprendre qu'aucune réflexion ni qu'aucun contact n'ont été entrepris concernant le cas spécifique du viaduc Charlemagne.

M. le Président. – La parole est à M. de Wasseige.

M. Olivier de Wasseige (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, je note bien l'aspect relatif au plan Ponts avec 183 millions d'euros. Je pense que c'est tout à fait nécessaire. Vous avez évoqué la planification en termes de travaux par rapport au vieillissement. Sur l'usage d'un pont, je note votre réflexion sur la stratégie de développement sur les ponts wallons, que vous considérez comme impossible en termes de sécurité. Cela se fait parfois dans d'autres pays, dont acte.

**Question orale
de Mme Christine Mauel
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la résolution du Parlement de la
Communauté germanophone concernant la N62
et l'évolution du projet de contournement »**

**Question orale
de Mme Christine Mauel
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la résolution du Parlement de la
Communauté germanophone relative aux
infrastructures routière »**

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

- Mme Mauel, sur « la résolution du Parlement de la Communauté germanophone concernant la N62 et l'évolution du projet de contournement » ;
- Mme Mauel, sur « la résolution du Parlement de la Communauté germanophone relative aux infrastructures routière ».

La parole est à Mme Mauel pour poser ses questions.

Mme Christine Mauel (MR). – Monsieur le Ministre, le 25 avril 2022, le Parlement de la Communauté germanophone a adopté une résolution demandant notamment la reprise du projet de

contournement de la N62 entre Burg-Reuland et la frontière luxembourgeoise. Je vous ai d'ailleurs déjà interrogé à ce propos. Cette résolution soulignait l'importance stratégique de cet axe pour les navetteurs, les entreprises et le trafic transfrontalier, tout en mettant en évidence les problèmes de sécurité routière et les nuisances subies quotidiennement par les riverains.

Depuis lors, le contexte et la volonté politique ont évolué. Il apparaît aujourd'hui que le projet initial d'un grand contournement n'est plus privilégié et que les réflexions s'orientent davantage vers une solution plus ciblée, fondée sur des aménagements ponctuels et des mesures destinées à améliorer la sécurité et la fluidité du trafic sur la N62. Une concertation entre la Wallonie et la Communauté germanophone a également été engagée afin d'examiner ces différentes pistes et de mettre en place un groupe de travail.

Pouvez-vous faire le point sur les travaux de cette concertation et préciser quelles solutions sont actuellement étudiées ? Le Gouvernement wallon privilégie-t-il désormais une solution dite « allégée » plutôt que le projet initial de contournement complet ? Quel calendrier envisagez-vous pour aboutir à des décisions concrètes permettant d'améliorer durablement la sécurité et la mobilité sur cet axe stratégique ?

J'en viens à ma deuxième question.

Monsieur le Ministre, le 23 novembre 2015, le Parlement de la Communauté germanophone a adopté une résolution adressée notamment au Gouvernement wallon concernant l'état des infrastructures routières en général. Le texte soulignait les problèmes de sécurité liés à la dégradation de nombreuses voiries régionales, plaidait pour un renforcement des contrôles de qualité, des garanties plus strictes pour les entreprises ainsi qu'un entretien plus préventif des routes. Il évoquait également la possibilité d'un transfert de certaines compétences routières à la Communauté germanophone sur base de l'article 139 de la Constitution.

Près de 11 ans plus tard, plusieurs investissements ont certes été réalisés, mais la qualité des infrastructures routières et la coopération avec la Communauté germanophone restent des sujets importants pour les citoyens de notre région.

Quel bilan tirez-vous de la mise en œuvre des objectifs poursuivis par cette résolution ? Les procédures de contrôle et les exigences imposées aux entreprises ont-elles été renforcées depuis lors ? Où en est la réflexion concernant un éventuel renforcement des synergies, voire un transfert de certaines compétences routières vers la Communauté germanophone ?

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, sur base d’une évaluation du plan « Mobilité et infrastructures pour tous », le Gouvernement développera une stratégie d’investissement dans le réseau routier. Cette dernière sera adaptée, priorisée et planifiée à long terme.

Les infrastructures régionales situées sur le territoire des communes de la région de langue allemande sont considérées au même titre que celles situées dans le reste de la Wallonie. Ainsi, plusieurs infrastructures sont reprises dans l’inventaire des besoins du futur plan Infra 2027-2033.

Je rencontre régulièrement mes homologues germanophones pour discuter de différents dossiers, dont ceux que vous évoquez. Nos Gouvernements se réunissent également lors de séances conjointes. Bien entendu, les travaux sur les infrastructures routières et leur qualité font partie de nos discussions.

Plus spécifiquement, pour la nationale 62, le dernier Gouvernement conjoint a décidé de la mise en place d’un groupe de travail. Mon cabinet et le SPW MI y participent activement. Les travaux en cours mettent aujourd’hui la priorité sur des alternatives à l’option initiale de contournement de Gröfflingen et d’Oudler. Les autorités locales ont également présenté une alternative consistant à répartir le trafic lourd empruntant actuellement la nationale 62 entre la frontière luxembourgeoise et Gröfflingen. À l’issue des échanges, il a été convenu que le bourgmestre de Burg-Reuland prendrait contact avec les autorités communales voisines afin de recueillir leurs avis, qui seront présentés au groupe de travail.

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

Mme Christine Mauel (MR). – Merci pour ces précisions, Monsieur le Ministre. Ces questions sont particulièrement importantes pour les habitants de la Communauté germanophone et encore plus pour ceux du sud en ce qui concerne la N62. Les résolutions adoptées par le Parlement de la Communauté germanophone seront d’ailleurs au cœur d’une réunion commune entre les deux assemblées au début du mois de septembre. Il était donc essentiel pour moi de disposer d’une vision claire du Gouvernement wallon afin d’alimenter ce dialogue et d’avancer ensemble vers une solution réaliste améliorant à la fois la sécurité, surtout pour la N62, et la mobilité en général.

**Question orale
de M. Guillaume Soupart
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « le suivi du dossier de la traversée de
Ghlin »**

M. le Président. – L’ordre du jour appelle la question orale de M. Soupart à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le suivi du dossier de la traversée de Ghlin ».

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

M. Guillaume Soupart (MR). – Monsieur le Ministre, on a déjà eu l’occasion de discuter de ce sujet, mais j’aime bien tenir de près les différents dossiers. La dernière fois que je vous ai interpellé, vous aviez réussi à avancer pour avoir un calendrier. Normalement, le but était de lancer les réunions publiques avec les citoyennes et citoyens en fin d’année. Au niveau du Conseil communal de Mons, le bourgmestre avait indiqué que le premier phasage envisagé par la Région ne le satisfaisait pas totalement. Il est donc important de faire le point avec vous pour savoir si, finalement, il y a eu un accord entre la Ville de Mons et le SPW pour mener à bien ces travaux.

Le but était aussi de lancer les travaux après que d’autres travaux sur des maillons importants de la mobilité à Ghlin, en particulier le pont du Busteau, soient réalisés et terminés. Ce chantier précis a d’ailleurs connu quelques soucis, car le pont a 80 ans et est dans un état bien plus dégradé que ce que l’on pensait. Cela a donc pris un peu plus de temps. Il y a également eu des problèmes de coordination entre certains sous-traitants. A priori, le pont du Busteau devrait être clôturé à l’automne.

Dès lors, pourriez-vous faire le point sur le dossier ? Est-ce que tout avance bien ? Pourra-t-on démarrer cet important chantier attendu par les Ghlinoises et les Ghlinois depuis de très nombreuses années, alors que votre prédécesseur disait plus ou moins tous les ans qu’il allait démarrer ? J’espère que vous pourrez nous donner une date.

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, j’ai interrogé mon prédécesseur quand j’étais à votre place au Parlement. Peut-être que cela peut vous laisser quelque espoir.

Pour en revenir sérieusement à la réponse, le dossier d’adjudication est actuellement en cours de validation auprès des différents partenaires concernés, à savoir la

Société publique de la gestion de l'eau – SPGE –, l'agence de développement territorial du Cœur du Hainaut – IDEA – et la Société wallonne des eaux – SWDE – qui sont parties prenantes à l'opération, puisque ce sont des travaux conjoints.

À ce stade de la procédure, il est prématuré de communiquer un planning précis pour les travaux. Le phasage sera établi en concertation avec l'entreprise adjudicataire dès l'attribution du marché, afin d'intégrer au mieux les contraintes techniques et organisationnelles propres au chantier.

Le marché n'ayant pas encore été attribué, l'identité de l'entreprise exécutante reste à définir. Par conséquent, aucune réunion d'information à destination des riverains ne peut encore être programmée pour le moment.

Une séance de communication sera organisée dès que les modalités d'exécution et le calendrier général auront été fixés, mais il est trop tôt. La balle est un peu dans le camp des différents impétrants concernés par ce chantier important pour Ghlin.

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

M. Guillaume Soupart (MR). – Merci, Monsieur le Ministre, pour le suivi que vous réalisez du dossier. Forcément, je suis un peu déçu de la réponse, parce que j'aimerais que cela puisse aller plus vite. Je sais que vous êtes attentif. Je n'hésiterai pas à revenir avec une question sur le sujet dans quelques mois, lorsque cela aura avancé.

**Question orale
de Mme Valérie De Bue
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la généralisation de l'échelle de
performance CO₂ pour l'attribution des
marchés publics wallons d'infrastructures »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme De Bue à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la généralisation de l'échelle de performance CO₂ pour l'attribution des marchés publics wallons d'infrastructures ».

La parole est à Mme De Bue pour poser sa question.

Mme Valérie De Bue (MR). – Monsieur le Ministre, vous avez récemment annoncé la généralisation progressive de l'échelle de performance CO₂ dans les marchés publics d'infrastructures wallons, ainsi que l'intégration de critères d'impact carbone dans

l'évaluation des offres pour les chantiers les plus importants.

Cette démarche vise notamment à encourager les entreprises à réduire leurs émissions, à favoriser les circuits courts et à diminuer l'empreinte environnementale des travaux publics. Cet objectif est louable.

Toutefois, l'impact environnemental d'un chantier ne se limite pas aux seules émissions générées par l'entreprise elle-même ou par l'approvisionnement des matériaux. Les conséquences d'un chantier sur la mobilité des usagers constituent également une externalité importante.

En effet, un chantier qui voit un retard s'étaler sur plusieurs mois supplémentaires peut engendrer des milliers d'heures de congestion, des détours, une surconsommation de carburant, des émissions additionnelles et des pertes économiques parfois considérables pour les citoyens et les entreprises.

Dès lors, comment le Gouvernement entend-il intégrer cette dimension dans l'évaluation des offres ? Les critères liés à la durée d'exécution des travaux, à la réduction des nuisances pour les usagers ou encore à l'impact sur la fluidité du trafic seront-ils valorisés à l'avenir au même titre que l'empreinte carbone directe du chantier ?

Une analyse en coût global intégrant à la fois les émissions produites par les travaux, les émissions induites par les perturbations de circulation, les impacts socio-économiques et les délais de remise en service des infrastructures est-elle envisagée ? Enfin, disposez-vous déjà d'estimations quant à l'impact potentiel de ces nouvelles règles sur le coût des marchés publics, sur la concurrence entre entreprises wallonnes et étrangères, ainsi que sur la durée moyenne de réalisation des chantiers ?

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, les critères de l'échelle de performance CO₂ et d'impact CO₂ peuvent être combinés avec d'autres critères, de nature environnementale notamment. Ceci fait l'objet d'une réflexion au sein du SPW MI, en fonction des spécificités et du contexte de chaque chantier, au stade de l'élaboration du cahier des charges servant au marché public.

La volonté de la Wallonie, que je porte, est d'utiliser progressivement davantage l'échelle de performance pour certains types de marché public. Ce choix s'inscrit dans la suite des échanges menés par un groupe de travail impliquant l'administration, le SPW MI, la

SOFICO, et les partenaires, à savoir Embuild et Mobiwall.

Par exemple, le projet de réhabilitation du ring ouest de Mons – procédure d'analyse des offres actuellement en cours – a combiné les critères d'impact CO₂ avec un critère d'attribution relatif au délai d'exécution et un critère qualité prenant en compte les mesures destinées à réduire les nuisances pour les riverains, la mobilité et l'environnement, hors le seule *scope* des émissions de CO₂ qui est évalué par l'échelle de performance.

Au contraire du critère de l'échelle de performance CO₂, ces autres aspects environnementaux ne peuvent pas être généralisés de façon systématique, mais doivent être définis au regard des caractéristiques particulières à chaque marché de travaux envisagés.

Un groupe de travail dédié à la diminution de l'empreinte environnementale des chantiers du SPW MI mène une réflexion plus globale. La généralisation des critères CO₂ est un premier pas – mais pas le seul – en ce sens.

Une analyse du coût global des travaux réalisés sur nos infrastructures est bien entendu souhaitable, mais il s'agit d'une question très vaste et complexe. Cela étant, la prise en compte du coût au sens large d'un projet sur tout le cycle de vie de celui-ci, y compris donc la durée du chantier, est évidemment une piste régulièrement évoquée au sein du groupe de travail que je viens d'évoquer.

Enfin, dans l'état actuel du suivi des expériences pilotes, les premières conclusions confirment une diminution des coûts de chantier pour l'entreprise adjudicataire sans qu'il y ait une augmentation des prix remis dans les offres. Ce n'est toutefois que lorsque les différents projets seront terminés qu'il sera possible de tirer des conclusions plus abouties.

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

Mme Valérie De Bue (MR). – Monsieur le Ministre, je suis assez rassurée par le fait que le critère performance CO₂ et intégration des critères d'impact carbone ne seront pas les seuls, et que vous êtes aussi ouvert à intégrer toute une série de critères comme la durée de chantier, l'impact socioéconomique et de la durée des chantiers ou des perturbations que ces chantiers engendrent.

Je serai très attentive aux résultats du groupe de travail. J'espère que vous pourrez quand même implémenter ces critères en même temps que les autres, pour que l'on puisse vraiment prendre en compte l'ensemble des dimensions des différents chantiers. En tout cas, je serai attentive à cette question.

(Mme Hanus, Vice-Présidente, prend place au fauteuil présidentiel)

**Question orale
de M. Maxime Daye
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « l'avenir de l'avenue du Marouset à
Braine-le-Comte (N533) »**

Mme la Présidente. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Daye à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'avenir de l'avenue du Marouset à Braine-le-Comte (N533) ».

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

M. Maxime Daye (MR). – Monsieur le Ministre, vous connaissez désormais presque aussi bien que moi la N533, mieux connue sous le nom de l'avenue du Marouset à Braine-le-Comte. En effet, depuis de nombreux mois, des riverains se plaignent du mauvais état de la voirie et des vitesses excessives qui causeraient des fissures dans leurs habitations.

Ces problèmes sont désormais connus de presque tout le monde, tant les articles de presse sur le sujet sont nombreux. Les équipes d'*Images à l'appui*, sont même venues sur place pour réaliser une émission sur le sujet qui sera diffusée à la rentrée.

Les contacts entre les riverains et la Ville de Braine-le-Comte sont nombreux pour tenter de trouver une solution à leur problème. La voirie étant régionale, les possibilités d'action sont peu nombreuses pour la Ville. Malgré tout, avec l'accord du SPW, une mesure d'urgence a pu être prise consistant à réduire temporairement la vitesse sur une partie du tronçon à 50 kilomètres par heure.

Pour que les nuisances soient de l'histoire ancienne, des actions soit temporaires, soit pérennes sont nécessaires. Un dossier contentieux a d'ailleurs été ouvert auprès du SPW, afin que des experts puissent définir les aménagements adéquats à réaliser sur cette N533.

Pouvez-vous nous en dire plus sur l'état d'avancement du dossier contentieux ouvert auprès de vos services ? Des mesures ont-elles pu être déterminées par les experts ? Qu'advient-il au niveau de la vitesse une fois que la limitation temporaire de 50 kilomètres par heure décidée par la Ville de Braine-le-Comte et validée par le SPW arrivera à échéance ?

Enfin, un radar tronçon pourrait-il être envisagé à cet endroit ? Par le passé, les joints de dilatation ont été refaits à certains endroits afin de limiter quelque peu les vibrations causées par le passage de véhicules. Pareille rénovation, même partielle, est-elle à nouveau prévue ?

Mme la Présidente. – 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 peux vous rassurer, l’avenue du Marouset m’est bien connue et depuis très longtemps. Elle mène d’ailleurs à un terrain de jeu très sympathique qui est le bois de la Houssière. Mais bon, on n’est pas là pour s’épancher sur son passé.

Le dossier de l’avenue du Marouset est lui aussi connu de l’administration régionale, puisqu’il y a aujourd’hui un dossier ouvert au contentieux général au sein du SPW à Namur.

Dans le cadre de l’analyse de ce dossier, une demande de mesures vibratoires a été adressée à la Direction de l’expertise des ouvrages afin de disposer d’éléments techniques objectifs permettant d’apprécier la situation signalée.

Par ailleurs, une ordonnance de police du 1^{er} juillet 2026, émanant des autorités locales de Braine-le-Comte et soutenue par le SPW MI, a instauré une limitation de vitesse provisoire à 50 kilomètres par heure dans les deux sens de circulation sur l’avenue du Marouset, entre les immeubles n° 16 et 109B, soit entre le panneau de fin d’agglomération et l’avenue de la Houssière.

Afin de renforcer la visibilité de cette mesure, des rappels de limitation de vitesse sont prévus au niveau du carrefour avec le chemin des Dames. Cette réglementation est matérialisée par la mise en place des signaux C43 – 50 kilomètres par heure – et C45, ainsi que par le masquage de la signalisation préexistante limitant la vitesse à 70 kilomètres par heure.

Sur ce point de la limitation de la vitesse de façon pérenne à 50 kilomètres par heure, je rappelle que la recommandation n° 1 des États généraux de la sécurité routière est une révision générale des limitations de vitesse sur les routes régionales pour tenir compte, notamment, de l’évolution de l’urbanisation et du contexte du bâti de façon générale. Le processus est en cours au sein des services du SPW MI. Tous les districts routiers seront progressivement concernés par cet examen de la bonne adéquation des limitations de vitesse par rapport à l’évolution du milieu environnant. Cela aura lieu dans les prochains mois. Cela commencera dans la zone de police Famenne. Le travail sera effectué en lien avec les communes et les zones de police. L’avenue du Marouset réunit, me semble-t-il, toutes les conditions utiles d’une révision de la vitesse maximale autorisée, mais je laisserai les experts et autorités locales prendre attitude.

À ce stade, les résultats des mesures vibratoires ne sont pas connus. Les conclusions de l’expertise permettront d’évaluer la nécessité d’éventuelles mesures complémentaires, qu’elles concernent la gestion des

vitesse ou d’éventuels aménagements de l’infrastructure ou sur les joints de dilatation.

En parallèle, j’ai demandé également à mon administration une analyse sur l’opportunité de la mise en place d’un radar-tronçon sur cet axe.

Je rappelle que la Région met gratuitement à la disposition des zones de police des lidars – radars fixes temporaires – pour s’assurer que les vitesses sont respectées. Voilà certainement une initiative qui pourrait être utile à activer dans le cadre de la récente décision d’une mise à 50 kilomètres par heure de la voirie telle qu’elle a été décidée.

Les suites qui seront réservées à ce dossier dépendront des constats techniques qui découleront des investigations en cours, mais aussi de la concertation entre la zone de police, des autorités communales et de la Région concernant la pérennisation de la limitation à 50 kilomètres par heure et de son effet sur la sécurité ainsi que sur le bruit dans la zone traversée.

Mme la Présidente. – La parole est à M. Daye.

M. Maxime Daye (MR). – Merci, Monsieur le Ministre, pour ces informations. J’avais posé la question sous l’angle « infrastructure », à savoir sur l’état de la voirie. On a beaucoup parlé de vitesse. Si un radar-tronçon doit y être implanté, ce serait intéressant de garder la vitesse de 70 parce que, quand on met 50, c’est pour espérer que les gens ne fassent pas plus que 60, voire 70. Et quand on met 70, on sait pertinemment bien que tout le monde roule à 90.

Aujourd’hui, le 50 est particulièrement bien respecté puisque la Ville de Braine-le-Comte a mis des radars-compteurs préventifs et cela fonctionne. Honnêtement, je suis assez positivement étonné.

J’insiste sur les joints de dilatation, parce que c’est une ancienne voirie qui tient très bien, qui est encore en bon état, mais les joints entre les plaques de béton nécessitent quelques réparations et ne devraient pas coûter trop cher. Cela a été déjà promis par vos deux prédécesseurs, ce serait donc intéressant que vous soyez celui qui va sauver les riverains de cet enfer.

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

Question orale
de M. Nicolas Janssen
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « l'exécution du plan Ponts »

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

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

M. Nicolas Janssen (MR). – Monsieur le Ministre, les ouvrages d'art constituent l'une des trois priorités stratégiques de la SOFICO avec, à terme, un budget annuel de 60 millions d'euros consacrés à leur rénovation.

Sur le terrain, force est toutefois de constater que le plan Ponts affiche un taux d'exécution très limité. Plusieurs acteurs relèvent que le principal frein résiderait dans les difficultés rencontrées par le SPW MI à préparer et lancer les marchés publics nécessaires, malgré les moyens budgétaires annoncés. Les adjudications tardent, et les travaux peinent à démarrer. Une récente enquête de la RTBF a également mis en lumière la situation des ouvrages les plus dégradés du réseau wallon. Elle montre notamment que certains ponts identifiés comme prioritaires attendent plusieurs années avant que les travaux annoncés soient effectivement réalisés.

Au-delà des difficultés de mise en adjudication, cette situation pose une question plus fondamentale, celle de notre politique d'entretien des ouvrages d'art. La surveillance est indispensable, mais elle ne peut remplacer un entretien préventif permettant d'éviter que de nouveaux ponts ne basculent dans les catégories les plus préoccupantes. Vous indiquiez encore récemment que 39 ponts ont été classés SA, c'est-à-dire qu'ils présentaient des défauts très importants affectant leur structure portante.

Quelle part du budget consacré aux ouvrages d'art est spécifiquement réservée à l'entretien préventif pour les ouvrages les plus dégradés ? Envisagez-vous de systématiser une comparaison entre réhabilitations lourdes et démolition-reconstruction afin de retenir la solution la plus sûre et la plus durable ? Lorsque cette analyse démontre que des réparations successives ne permettraient que de prolonger temporairement la durée de vie d'un pont, la démolition-reconstruction pourrait-elle être privilégiée plus rapidement ?

Confirmez-vous par ailleurs que les difficultés de mise en adjudication constituent aujourd'hui le principal facteur expliquant le faible niveau d'exécution de ce plan Ponts ? Combien de marchés relatifs aux ouvrages d'art ont été mis en adjudication depuis le début de la

législature ? Quel est leur état d'avancement et selon quel calendrier précis les travaux se présentent-ils ? Quelles mesures avez-vous prises ou envisagez-vous afin d'accélérer la préparation et le lancement de ces marchés publics, notamment au sein du SPW Mobilité et Infrastructures, afin que ce plan Ponts se traduise rapidement par des réalisations concrètes ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, votre question vient fort à propos, puisqu'elle s'inscrit dans le prolongement d'un sujet d'actualité de la semaine passée. Mon intervention permettra peut-être, par rapport à la réaction de l'un ou l'autre, de corriger certains éléments d'information qui auraient été diffusés et qui me semblent inexacts par rapport à la réalité de la situation.

La DPR indique que « le parc d'ouvrages d'art wallons est composé de 5 661 actifs. Parmi eux, 29 % du réseau non structurant et 47 % du réseau structurant présentent des signes de dégradation accélérée. Le Gouvernement développera une planification claire de la sécurisation, la réhabilitation et l'entretien du parc d'ouvrages d'art wallon ». Voici ce que dit la DPR. C'est donc un élément connu.

Quelle décision le Gouvernement a-t-il validée sur ma proposition ? Il s'est engagé à un réinvestissement significatif dans les ouvrages d'art. C'est une priorité stratégique, à la fois de la Région et de ses deux leviers d'action que sont la SOFICO et le SPW MI. Une enveloppe budgétaire complémentaire de 183 millions d'euros a été spécifiquement débloquée pour les ouvrages d'art. Cette enveloppe vient en supplément des moyens existants dédiés aux ouvrages d'art, pour un investissement total de 400 millions d'euros sur cinq ans. C'est cela qui a conduit à la mise en place du plan Ponts.

Les travaux à réaliser au travers de ce plan Ponts ont été déterminés sur base d'un scénario porté par le bureau d'études suisse commandité sous la précédente législature. Une stratégie de réinvestissement a ainsi été mise en place, tenant compte de la classification des ponts entre SA, SB, SC, SD et SE. Dans cette classification, les SA sont les ponts considérés comme ayant des défauts structurels importants. Une quarantaine de ponts sont concernés par cette catégorie. Cela ne signifie pas que ces ponts sont dangereux pour la circulation. Ceux qui sont dangereux sont fermés à la circulation ; et ceux pour lesquels il y a un risque lié à la circulation se voient imposer une limitation de tonnage. Tous les autres ponts qui présentent peut-être des défauts structurels – c'est-à-dire que leur réparation nécessite, dans la plupart des cas, un remplacement complet – sont des ponts qui restent, selon l'administration, utilisables – sinon, ils seraient fermés

ou limités. C'est important de le rappeler, car c'est un élément majeur.

Dans ce cadre, la volonté et le choix du Gouvernement au sujet du scénario de réhabilitation s'appuient sur l'étude réalisée par le bureau suisse spécialisé sous la précédente législature, et choisit une politique d'investissement ou de réinvestissement significatif dans nos ouvrages d'art, de façon à assurer le maintien d'un niveau global satisfaisant pour nos ponts, ce qui peut nécessiter, dans certains cas, de programmer une démolition-reconstruction ou, dans d'autres cas, de prendre des mesures réparatrices, correctrices ou préventives. Ce dernier élément est important pour éviter une telle situation, comme je l'ai indiqué il y a quelques minutes à M. de Wasseige.

Le doublement du budget régional est prévu à terme, avec une montée en puissance. Les chiffres que je vais vous citer sont des chiffres hors TVA : 57 millions d'euros en 2025, 72 millions d'euros en 2026 et 88 millions d'euros selon le rythme de croisière attendu pour 2027, 2028 et 2029. Pour parvenir à maintenir à état constant la situation du parc des ouvrages d'art en Wallonie et compte tenu de son état global, il convient de concentrer les efforts sur des interventions correctives, qui doivent représenter 75 % du budget. C'est le scénario retenu. Les travaux palliatifs, c'est-à-dire ceux qui permettent de prolonger la durée de vie d'un pont qui sera remplacé in fine, doivent porter sur 20 % du budget. Les interventions préventives, quant à elles, sont celles qui coûtent le moins cher, mais aussi les plus efficaces pour l'avenir. Elles représentent 5 % du budget global. La Région a déterminé cette répartition sur base d'analyses et d'expertises du bureau suisse précité.

Pour l'année 2025, le bilan du plan Ponts est positif, contrairement à ce que vous semblez indiquer. Le SPW a dépensé 18,5 millions d'euros hors TVA et la SOFICO 43,4 millions d'euros hors TVA. Ce sont donc 61,9 millions d'euros hors TVA qui ont été liquidés. Par ailleurs, des travaux ont également été engagés pour 66 millions d'euros hors TVA la même année. La cible de 57 millions d'euros hors TVA qui avait été identifiée a donc été atteinte, tant en liquidations qu'en engagements. Je remercie d'ailleurs, au passage, l'ensemble des équipes du SPW MI et de la SOFICO pour le travail accompli. Je me suis un peu amusé à parcourir les communiqués de presse de la SOFICO relatifs à l'état des projets de pont en chantier à gauche et à droite ; vous verrez la liste des chantiers sur le réseau structurant, qui montre régulièrement leur état d'avancement. Je me réjouis d'ailleurs que le chantier du pont d'Obourg, sur l'E42, soit enfin terminé.

Enfin, pour accélérer certains projets, des formes alternatives de marché public sont testées, comme le *design and build*, le *bouwteam* ou encore les répétitions pour travaux similaires, puisque, quand on fait des travaux sur un pont qui a été construit à telle période et

qui présente tels types de défaut, on peut aussi le faire pour les ponts qui ont été construits à la même époque et qui présentent, malheureusement, les mêmes types de défaut.

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

M. Nicolas Janssen (MR). – Monsieur le Ministre, merci pour l'ensemble de vos réponses, notamment pour les chiffres que vous avez précisés et pour votre volonté de clarifier ou rectifier certaines informations communiquées à travers l'enquête de la RTBF que vous considérez comme inexactes. Bien entendu, il ne s'agit pas, de manière générale, de remettre en cause la nécessité de réaliser des études préalables ou de respecter les procédures des marchés publics. La question centrale est celle de l'exécution ; le plan Ponts est une priorité pour garantir la sécurité des usagers et préserver notre patrimoine routier. Pour ce faire, les moyens financiers sont prévus et les besoins sont identifiés. Il faut à présent que cela se traduise par des marchés attribués et des chantiers qui démarrent. C'est sur cette capacité à transformer les annonces en réalisations concrètes que le plan Ponts sera jugé.

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Pour que l'on se comprenne bien, je n'ai pas dit que ce que la RTBF a publié était inexact ou contenait des erreurs. J'ai simplement relevé que, à la suite de cette publication, il y a eu des réactions dans le chef de certaines personnalités politiques qui, elles, étaient inexactes.

Question orale de M. Laurent Devin

**à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la mise en œuvre du dispositif communal
de perception des amendes liées aux excès de
vitesse »**

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 « la mise en œuvre du dispositif communal de perception des amendes liées aux excès de vitesse ».

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

M. Laurent Devin (PS). – Monsieur le Ministre, vous avez raison : ce n'est pas la première fois que des politiques réagissent à propos de reportages sur la RTBF – ou à propos de décisions, d'ailleurs.

Le 19 mai dernier, vous avez confirmé votre volonté de permettre aux communes d'installer sur leurs voiries des dispositifs de contrôle de vitesse dont les recettes seraient affectées à un fonds communal strictement dédié à la sécurité routière. Vous avez également précisé que le projet de décret devait être présenté au Parlement d'ici la fin de l'année, et que l'horizon de mise en œuvre effectif restait à fixer à 2028.

Vous avez insisté sur plusieurs garanties :

- le ciblage des zones d'insécurité objective et subjective ;
- un diagnostic préalable ;
- des critères harmonisés ;
- la proportionnalité ;
- l'affectation obligatoire des recettes ;
- le refus d'un modèle de semi-privatisation.

Ces orientations vont dans le bon sens. Toutefois, plusieurs questions demeurent, notamment sur le délai entre l'adoption annoncée du texte et son application effective.

Pouvez-vous préciser ce qui justifie l'échéance de 2028 ? Quels sont les obstacles techniques, informatiques, juridiques ou administratifs qui empêcheraient une mise en œuvre plus rapide après l'adoption du décret ? Le cahier des charges de l'application régionale est-il désormais finalisé ? Quel est le calendrier précis pour son développement, ses tests, les phases pilotes éventuelles et son déploiement auprès des communes ? Quelles communes ou zones de police seront associées à cette phase préparatoire ?

Enfin, une concertation structurée est-elle prévue avec l'Union des villes et communes de Wallonie, les parquets et les zones de police ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, votre question me permet de confirmer l'objectif d'une mise en œuvre en 2028. Ceci correspond au temps nécessaire pour mener à bien l'ensemble du processus de réalisation de la nouvelle application régionale de traitement des infractions routières. C'est l'élément central et sans doute le plus complexe. Il nécessitera un marché public qui devra suivre l'ensemble de la procédure jusqu'à l'attribution et la notification du marché.

Après cette attribution, une phase substantielle restera nécessaire pour permettre l'analyse détaillée, le développement et le paramétrage de l'application, les intégrations requises, les tests, la mise en production de la solution ainsi que la préparation opérationnelle

Il s'agit d'un calendrier incompressible pour un projet informatique de cette ampleur.

À ce stade, l'administration vient de finaliser le projet de cahier des charges. L'objectif est bien d'initier ce marché cette année-ci. Cela dépendra des réponses à ce marché.

Je prépare actuellement une note qui permettra de cadrer le projet tant sur ses volets législatif, technique qu'opérationnel.

Une concertation sera bien sûr organisée au travers d'une consultation du Collège des procureurs généraux, du Conseil supérieur wallon de la sécurité routière et l'Union des villes et communes de Wallonie. Ces consultations permettront notamment de recueillir les observations des acteurs concernés sur les modalités de mise en œuvre du dispositif, son articulation avec les réalités locales et les garanties nécessaires afin que celui-ci demeure exclusivement orienté vers la sécurité routière.

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

M. Laurent Devin (PS). – Je remercie Monsieur le Ministre pour sa réponse.

**Question orale
de Mme Sophie Fafchamps
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « les nouvelles obligations européennes en
matière d'aide à la conduite »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Fafchamps à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les nouvelles obligations européennes en matière d'aide à la conduite ».

La parole est à Mme Fafchamps pour poser sa question.

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, depuis le 7 juillet 2026, tous les nouveaux véhicules commercialisés dans l'Union européenne doivent être équipés de plusieurs systèmes avancés d'aide à la conduite, dont un freinage automatique renforcé capable de détecter les piétons et les cyclistes, un système de détection de la distraction du conducteur ou encore un signal de freinage d'urgence. Ces dispositifs poursuivent un objectif louable de sécurité routière.

Selon les estimations de l'Union européenne, leur généralisation pourrait permettre de sauver des milliers de vies au cours des prochaines années. Plusieurs études montrent d'ailleurs que le freinage automatique réduit significativement les collisions par l'arrière.

Toutefois, certains usagers rapportent des dysfonctionnements, notamment des freinages fantômes, où le véhicule freine brutalement, alors qu'aucun obstacle réel n'est présent. Si ces situations semblent marginales, elles peuvent être source d'accident ou susciter une méfiance à l'égard de ces technologies.

Dans ce contexte, disposez-vous de données concernant les incidents liés aux systèmes d'aide à la conduite en Belgique et plus particulièrement aux freinages automatiques intempestifs ? Comment les autorités belges ou wallonnes s'assurent-elles que les dispositifs désormais obligatoires répondent à un niveau suffisant de fiabilité et de sécurité en conditions réelles ? Une campagne d'information est-elle prévue afin de sensibiliser les conducteurs aux possibilités, mais aussi aux limites, de ces systèmes d'assistance à la conduite ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, le Gouvernement wallon s'est pleinement inscrit dans l'objectif vision Zéro qui vise à réduire drastiquement le nombre de tués et de blessés graves sur nos routes. Pour atteindre cet objectif ambitieux, il est indispensable de mobiliser tous les leviers disponibles, qu'il s'agisse des infrastructures, de la sensibilisation des usagers ou encore des innovations technologiques embarquées dans les véhicules. C'est dans ce contexte que s'inscrit la généralisation des systèmes d'aide avancée à la conduite ADAS qui constituent, aujourd'hui, un outil supplémentaire au service de la sécurité routière.

Cet objectif est largement partagé avec l'Union européenne. Depuis le 7 juillet, les constructeurs automobiles doivent obligatoirement intégrer dans tous les véhicules neufs vendus en Europe une série de dispositifs destinés à renforcer la sécurité des conducteurs et des usagers vulnérables de la route, tels que le freinage automatique d'urgence avec détection des piétons et des cyclistes.

En ce qui concerne ces dispositifs, il convient de rappeler qu'ils ne peuvent être commercialisés qu'après avoir satisfait à l'ensemble des exigences techniques prévues par la réglementation européenne, en l'occurrence le règlement (UE) 2019/2144, General Safety Regulation II, en abrégé GSR II. Ils font l'objet d'une procédure d'homologation rigoureuse visant à garantir un niveau élevé de sécurité, de performance et de fiabilité. Les constructeurs doivent démontrer la conformité de leurs véhicules aux prescriptions harmonisées applicables avant toute mise sur le marché. Dès lors, il n'est pas possible pour les autorités nationales ou régionales d'exiger des performances ou des prescriptions techniques supplémentaires allant au-delà du cadre fixé par la réglementation européenne.

Cette homologation ne signifie toutefois pas que les contrôles cessent une fois les véhicules commercialisés. Le cadre européen prévoit au contraire des mécanismes de surveillance permettant d'intervenir lorsqu'une non-conformité ou un problème de sécurité est identifié. Si des informations démontrent qu'un système d'aide à la conduite ne répond pas aux exigences réglementaires applicables, les autorités compétentes peuvent exiger du constructeur qu'il mette en œuvre les mesures correctrices nécessaires, procéder à une réévaluation de la conformité du véhicule et, le cas échéant, suspendre ou retirer la réception accordée.

Parallèlement, les autorités fédérales chargées de la surveillance du marché disposent également de pouvoirs importants afin de garantir que seuls des véhicules conformes et sûrs soient mis à la disposition des consommateurs. Lorsqu'un risque ou une non-conformité sont constatés, elles peuvent notamment imposer des mesures correctrices, organiser des campagnes de rappel, restreindre ou interdire la commercialisation des véhicules concernés jusqu'à ce que les corrections nécessaires aient été apportées par le constructeur. On l'a vu récemment pour des airbags.

À ce jour, je ne dispose pas de données faisant état d'éventuels incidents liés à ces systèmes en Wallonie. Comme tout élément technologique, on ne peut exclure un dysfonctionnement. Au niveau de l'évènement individuel, la perception humaine de celui-ci et l'interprétation qui en est faite ajoutent une dimension subjective. Par ailleurs, je tiens à souligner que l'objectif est de veiller à ce que ces technologies, qui constituent un levier important pour atteindre les ambitions de sécurité routière portées par le Gouvernement wallon dans le cadre de la vision Zéro, puissent déployer pleinement leurs bénéfices tout en garantissant un niveau élevé de confiance et de protection pour les citoyens. Si un problème de fiabilité venait à être démontré, il appartiendrait aux autorités européennes de réexaminer l'obligation d'intégrer ce système, cette compétence ne relevant pas de la Région wallonne.

L'AWSR n'a pas reçu de signalements directs à ce sujet, mais recommande vivement aux conducteurs concernés de signaler tout incident à leur concessionnaire ou à la marque automobile afin que ces données puissent être correctement prises en compte par les constructeurs et les autorités compétentes.

L'AWSR sensibilise ponctuellement les usagers à ces nouvelles technologies d'aide à la conduite. Une communication a notamment été réalisée en juillet 2024, à l'occasion de l'entrée en vigueur de l'obligation sur les nouveaux véhicules du système ISA – intelligent speed adaptation – qui aide à respecter les limitations de vitesse en alertant ou en ajustant la vitesse du véhicule. L'AWSR intègre également progressivement cette thématique dans ses modules de formation, notamment à destination des entreprises.

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

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Merci, Monsieur le Ministre, pour toutes ces réponses. J'entends bien que cela dépend du niveau européen, et je dois dire que je m'en doutais un peu. Qu'on n'ait pas encore de données d'accidents créés ou évités grâce ou à cause de ces technologies me paraît assez logique aussi. Nous nous rejoignons sur cet objectif de zéro mort à l'horizon 2030, et sur le fait que ces technologies sont l'un des moyens pour y arriver. Le plus important est que les utilisateurs aient confiance dans ces technologies et qu'ils se reposent dessus tout en restant vigilants dans leur conduite. Je vous rejoins sur le fait d'inviter les conducteurs à signaler tout problème avec ce type de technologie. C'est en ayant les informations et les données qu'on peut corriger si c'est nécessaire.

Question orale

de Mme Mélissa Hanus

**à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la suspension partielle du réseau LeTEC
en période de forte chaleur et l'état du parc de
bus climatisés »**

Question orale

de M. Laurent Devin

**à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « le rattrapage du TEC Hainaut en matière
de bus climatisés et le futur plan canicule de
LeTEC »**

Question orale

de M. Julien Liradelfo

**à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la climatisation des bus LeTEC face aux
vagues de chaleur »**

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

- Mme Hanus, sur « la suspension partielle du réseau LeTEC en période de forte chaleur et l'état du parc de bus climatisés » ;
- M. Devin, sur « le rattrapage du TEC Hainaut en matière de bus climatisés et le futur plan canicule de LeTEC » ;
- M. Liradelfo, sur « la climatisation des bus LeTEC face aux vagues de chaleur ».

La parole est à Mme Hanus pour poser sa question.

Mme Mélissa Hanus (PS). – Monsieur le Ministre, la vague de chaleur actuelle a conduit l'OTW à suspendre une partie importante des circulations de bus du réseau LeTEC entre 13 heures 30 et 17 heures, afin de préserver les conditions de travail des conducteurs, mais aussi la sécurité des voyageurs.

Cette décision, compréhensible au regard des températures exceptionnelles, met toutefois en lumière une difficulté structurelle : une partie importante du parc de véhicules ne dispose pas d'une climatisation permettant d'assurer le service dans des conditions acceptables en cas de forte chaleur. Selon les informations communiquées par LeTEC, certains réseaux, notamment ceux de Liège-Verviers et de Charleroi, ont pu maintenir leur circulation grâce à une proportion plus importante de véhicules climatisés, tandis que d'autres réseaux ont dû interrompre temporairement leur offre. Cette situation pose question sur l'état du parc de véhicules et la stratégie d'investissements, afin d'adapter le transport public aux évolutions climatiques.

Comment le groupe TEC intègre-t-il les effets du changement climatique, notamment l'augmentation de la fréquence et de l'intensité des épisodes de canicule, dans sa stratégie de renouvellement de la flotte de véhicules de l'OTW ? Des critères spécifiques liés à la résilience climatique – en termes de climatisation, de ventilation, de confort thermique des conducteurs et des voyageurs – sont-ils désormais pris en compte dans les futurs marchés publics d'acquisition de matériel roulant ?

Endéans quel calendrier l'ensemble de la flotte sera-t-elle climatisée ? Des mesures alternatives ont-elles été étudiées, afin d'assurer une continuité minimale du service public durant les périodes de chaleur, notamment pour les publics dépendant davantage des transports en commun ?

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

M. Laurent Devin (PS). – Monsieur le Ministre, lors de la séance plénière du 1^{er} juillet, nous avons évoqué ensemble les suspensions de bus décidées en période de canicule, notamment dans le Hainaut et le Brabant wallon. Vous avez rappelé que la flotte TEC n'est pas équipée de manière homogène en bus climatisés – en rappelant la genèse des cinq unités anciennes. Certaines *business units* disposent de taux d'équipement nettement supérieurs, tandis que LeTEC Hainaut reste particulièrement en retard. Pas tout le Hainaut, Charleroi est bien pourvu, mais je pense à la région du Centre, à Mons-Borinage et à la Wallonie picarde. Cela va du simple au double, avec environ 29 % de bus climatisés dans les régions que je viens de citer.

Vous avez indiqué que les nouveaux bus sont désormais climatisés, que la durée de vie moyenne d'un bus est de 16 ans et que l'objectif wallon est d'atteindre 72 % de bus climatisés en 2029, puis 100 % les années suivantes.

Cependant, pour les usagers du TEC Hainaut, la question reste très concrète : quand bénéficieront-ils d'un niveau de confort et de sécurité équivalent aux autres usagers du TEC ? Quel est votre calendrier précis de rattrapage pour LeTEC Hainaut ? Combien de bus climatisés y seront affectés chaque année d'ici 2029 ? À quelle date LeTEC Hainaut atteindra-t-il la moyenne wallonne, puis un niveau équivalent aux *business units* les mieux équipées ?

Vous avez également reconnu l'absence actuelle d'un plan canicule harmonisé à l'échelle du TEC, et demandé qu'un plan d'action commun soit élaboré. Où en est-on dans ce travail ? Quel est son délai d'adoption ou quels délais vous fixez-vous ? Quelles mesures concrètes prévoirait-il : information des usagers, adaptation des horaires, critères de suspension, protection des chauffeurs, accès à l'eau, procédures d'alerte ? Quel budget sera consacré à ce plan Canicule ?

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

M. Julien Liradelfo (PTB). – Monsieur le Ministre, il y a quelques jours, la Wallonie a connu un nouvel épisode de forte chaleur. Ce n'est pas derrière nous, puisque nous vivons actuellement une nouvelle période de chaleur. Visiblement, ce n'est pas encore terminé. On annonce des températures qui pourraient atteindre et même dépasser les 30 degrés dans les prochains jours. Dans les bus du TEC, les conséquences ont été très concrètes.

Dans le Hainaut, hors Charleroi, certaines lignes ont été suspendues l'après-midi entre 13 heures 30 et 17 heures, parce que les conditions devenaient intenable dans les bus non climatisés. Des malaises ont été signalés tant pour des voyageurs que pour des conducteurs.

Pour beaucoup de personnes, le bus est le seul moyen d'aller travailler, de se rendre à un rendez-vous médical ou de faire ses courses. Quand des bus ne roulent plus pendant les heures les plus chaudes, ce sont les usagers qui se retrouvent bloqués. Le problème est connu. Aujourd'hui, 53 % des bus LeTEC sont climatisés, en moyenne, en Wallonie. Néanmoins, les écarts entre régions sont importants. Dans le Hainaut hors Charleroi, seuls 29 % des bus sont climatisés.

Avec le dérèglement climatique, les vagues de chaleur vont devenir, malheureusement, de plus en plus fréquentes. On ne peut donc pas se contenter de gérer l'urgence au coup par coup. Il faudra un plan clair pour

protéger les usagers et les travailleurs de l'opérateur LeTEC.

Quel est votre plan pour accélérer l'équipement des bus LeTEC en climatisation, en particulier dans les régions les moins équipées comme le Hainaut hors Charleroi ? Quelles mesures seront prises dès cet été pour éviter de nouvelles suspensions de lignes lors des fortes chaleurs ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame et Messieurs les Députés, la canicule que nous avons traversée comportait une phase exceptionnelle qui a eu lieu il y a deux à trois semaines. On sait toutefois que des vagues de chaleur sont appelées à se présenter à nouveau à l'avenir ; que le dérèglement climatique est là et que, quelquefois, ce qui hier ou aujourd'hui relevait ou relève de l'exception peut malheureusement devenir la norme demain. Cette canicule de la fin du mois de juin a effectivement conduit à des suspensions temporaires de l'offre dans les différentes zones territoriales du réseau LeTEC. Cette décision a été prise par les directeurs exécutifs des *business units* concernées pour des motifs de sécurité visant à préserver la santé des chauffeurs et des passagers, et éviter tout drame humain.

Pour comprendre cette situation, il convient de rappeler l'héritage des anciennes structures de LeTEC. Avant la fusion, cinq sociétés de transport public wallonnes existaient en 2019. Chaque entité disposait de ses propres orientations en matière d'acquisition de matériel roulant. Cette réalité explique les disparités qui subsistent encore aujourd'hui entre les différentes *business units* en ce qui concerne l'équipement des véhicules en climatisation. Les chiffres montrent en effet des écarts significatifs. Le Hainaut est actuellement le bassin le moins bien équipé, avec seulement 29 % de bus disposant d'une climatisation intégrale. Le Brabant wallon atteint 47 %, tandis que Namur-Luxembourg s'établit à 58 %. À l'inverse de l'autre côté de l'échelle, Liège-Verviers et Charleroi bénéficient de la meilleure couverture, avec respectivement 59 % et 60 % de véhicules équipés d'une climatisation intégrale. À l'échelle de l'ensemble du réseau LeTEC, 53 % des véhicules disposent aujourd'hui d'une climatisation complète, et 73 % offrent au minimum une climatisation du poste de conduite. Je vous ai donné les chiffres généraux, mais dans une série de bus, notamment à Liège-Verviers, 100 % des cabines de conducteurs sont équipées d'une climatisation, sans que les passagers puissent bénéficier systématiquement d'un tel dispositif. Différentes situations prévalent donc en la matière.

La stratégie de renouvellement de la flotte tient pleinement compte de l'évolution des conditions climatiques. Tous les bus acquis par LeTEC ou les

anciennes sociétés TEC depuis 2017 sont équipés d'une climatisation intégrale pour les voyageurs comme pour les conducteurs. Par ailleurs, conformément aux orientations retenues dans le contrat de service public révisé, les nouveaux véhicules qui rejoignent progressivement la flotte sont désormais des bus 100 % électriques et sont tous équipés de la climatisation. Le renouvellement progressif du parc permettra d'améliorer continuellement les conditions de confort des usagers et des conducteurs, avec un taux de bus intégralement climatisés qui devrait atteindre 72 % en 2029, avant d'atteindre 100 % en 2032. Le taux d'équipement des postes de conduite en climatisation atteindra quant à lui 83 % en 2029 et 100 % en 2032.

Avec une flotte de 1 850 bus appartenant à LeTEC et une durée de vie moyenne d'environ 16 ans par véhicule, ce renouvellement s'opère nécessairement de manière progressive, et permettra de résorber graduellement les disparités héritées du passé entre les différents bassins de mobilité.

S'agissant des mesures alternatives permettant d'assurer une continuité minimale du service public durant les épisodes de forte chaleur, l'OTW privilégie une adaptation ciblée de l'offre plutôt qu'une interruption généralisée du réseau. C'est logique et cohérent. Lors de la canicule de la fin du mois de juin, des suspensions temporaires ont été appliquées uniquement durant les heures les plus critiques, entre 13 heures 30 et 17 heures, dans les provinces de Namur et du Luxembourg, tandis que dans le Hainaut – où la proportion de véhicules non climatisés est plus importante –, ces adaptations ont été étendues à l'ensemble des voyages sur cette même plage horaire. Ces mesures ont fait l'objet d'une communication active auprès des voyageurs via les canaux officiels de l'opérateur.

Cette approche permet de garantir la continuité minimale du service public en maintenant les services assurant les déplacements essentiels du matin et de la fin de journée, périodes qui concentrent l'essentiel des besoins de mobilité des usagers. Les usagers peuvent ainsi continuer à bénéficier d'une offre de transport pour leurs principaux déplacements quotidiens, tout en évitant d'exposer voyageurs et conducteurs à des conditions de chaleur susceptibles de mettre leur santé en danger.

Les événements de la fin juin ont mis en évidence la nécessité de mieux préparer l'opérateur aux épisodes de chaleur extrême. Alors qu'un plan Grand Froid existe déjà pour LeTEC, aucun dispositif harmonisé n'est jusqu'ici déployé à l'échelle de l'ensemble du réseau pour faire face à des épisodes de chaleur extrême appelés, malheureusement, à se reproduire à l'avenir. C'est pourquoi j'ai demandé à la direction générale de LeTEC d'élaborer un plan canicule commun à l'ensemble du territoire wallon. LeTEC travaille actuellement à son élaboration.

Il est dès lors – et je me tourne ici vers M. Devin – prématuré de détailler aujourd'hui les mesures qui seront retenues ou leur coût budgétaire. Il convient de laisser à l'opérateur le temps nécessaire pour finaliser cette analyse opérationnelle.

Je vous rappelle que nous parlons d'événements qui se sont déroulés fin juin, mais par rapport auxquels, évidemment, la recrudescence risque de se répéter. Dès lors, je ne demande pas un plan dans trois ans à l'OTW et ils l'ont bien compris.

Je vous confirme, Madame Hanus et Monsieur Liradelfo, que l'objectif est précisément d'identifier les meilleures pratiques en matière d'anticipation des épisodes de chaleur, d'information des voyageurs, de protection des conducteurs et de continuité du service afin de disposer d'un cadre cohérent applicable à l'ensemble du réseau wallon et, autrement dit, d'avoir plus d'anticipation, mais aussi de positionner les bus qui sont les plus susceptibles d'être soumis à des aléas de chaleur et les bus qui sont les plus équipés pour y répondre de façon à maintenir le plus possible l'entière du service tout en assurant au bénéfice des usagers des transports en commun, des conditions de transport qui ne mettent pas leur santé en péril.

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

Mme Mélissa Hanus (PS). – Monsieur le Ministre, merci pour votre réponse dans laquelle je sens véritablement une honnêteté sur l'ensemble des éléments apportés aujourd'hui pour tenter de résoudre le problème, à la fois sur le long terme et sur le court terme, puisque ces épisodes risquent de devenir successifs et peuvent éventuellement réapparaître à l'avenir.

Vous avez mentionné que le renouvellement de la flotte s'opère, en réalité, déjà depuis 2017 et que, depuis lors, une partie de la flotte arrive progressivement à être dotée d'une climatisation. Malheureusement, force est de constater que les pourcentages que vous mentionnez à l'heure actuelle démontrent que l'ensemble de la flotte n'est pas encore suffisamment équipée en matière de climatisation. C'est quand même bien dommage qu'en 2026, des navetteurs doivent rester à quai, faute de disposer d'une climatisation dans les véhicules de bus de transports publics. C'est évidemment un risque majeur pour eux, et c'est bien dommage pour l'offre de transports en commun concernée.

Enfin, je voulais simplement mentionner un élément important sur lequel on travaille au niveau de notre groupe, c'est l'élaboration d'un plan communal canicule, car on voit que les effets des fortes chaleurs ne sont pas socialement neutres. Des personnes – que ce soit les personnes âgées, les jeunes enfants ou des personnes présentant des maladies chroniques – sont plus fortement exposées et sont particulièrement vulnérables. Sans doute que des mesures peuvent être

également intégrées dans ce type de plan pour avoir également un relais de nos pouvoirs communaux et nos CPAS.

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

M. Laurent Devin (PS). – En complément de l'intervention de Mme Hanus, je voudrais remercier Monsieur le Ministre pour sa réponse. Je peux comprendre que LeTEC ait besoin de temps pour élaborer ce plan canicule. Cependant, on ne doit plus se poser la question de savoir s'il faut en avoir un. Oui, nous devons en avoir un. Il s'agit aussi de se donner quelques mois d'ici le vote du budget pour prendre connaissance des moyens financiers qui seront attribués à ce plan canicule ; on ne pourra pas dire, l'année prochaine, que l'on a été surpris.

Vous vous en doutez, de mon côté, je veux voir ce qui est fait plus particulièrement par rapport au TEC Hainaut, parce que cette situation doit évoluer en la matière, afin que les usagers du TEC Hainaut dans les trois régions du Hainaut puissent bénéficier d'un service adéquat à l'égal de ce qui se fait dans d'autres régions de Wallonie.

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

M. Julien Liradelfo (PTB). – Merci pour les éléments de réponse. Les canicules exceptionnelles ne sont pas une fatalité. On doit avoir l'ambition d'encore lutter contre les dérèglements climatiques, mais dans le même temps, il faut s'adapter.

J'entends que vous parlez du renouvellement de la flotte pour 2029. Les canicules ne vont pas attendre 2029. On parle déjà d'une prochaine pour le mois d'août. Cela va s'intensifier.

Concernant la suppression des lignes dans les heures de chaleur, on voit aussi les inégalités. C'est clair qu'il y a des heures où beaucoup de gens vont travailler ou reviennent du boulot, mais il y a aussi des personnes qui se déplacent uniquement en bus, y compris dans les heures creuses. On n'est pas égaux face à cette canicule.

J'entends parler d'anticipation ; l'anticipation, c'était avant les vagues de chaleur. J'ai l'impression que cela ne concerne pas que LeTEC. Sur plusieurs aspects, ce Gouvernement n'est pas du tout dans l'anticipation de la canicule. Par exemple, au niveau des animaux, comme cela vient d'être discuté dans une autre commission, on n'y est pas, on n'a rien anticipé du tout.

J'entends que LeTEC est sur un plan Canicule. On va rester attentif à la finalité de ce plan.

Question orale
de M. Germain Mugemangango
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la suppression de lignes de bus vers
l'aéroport de Charleroi »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Mugemangango à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la suppression de lignes de bus vers l'aéroport de Charleroi ».

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

M. Germain Mugemangango (PTB). – Monsieur le Ministre, la presse rapporte que des lignes de bus vers l'aéroport de Charleroi, notamment depuis Fleurus et Luttre, vont être supprimées ou profondément revues en raison d'une fréquentation insuffisante. LeTEC reconnaît lui-même que les lignes A2 et A3, créées en juin 2023 pour relier les gares de Fleurus et Luttre à BSCA, n'ont pas répondu aux besoins identifiés.

C'est interpellant. On nous avait présenté ces lignes comme une avancée importante pour l'intermodalité train-bus-avion, pour réduire l'usage de la voiture et améliorer l'accès à l'aéroport. Trois ans plus tard, on constate que l'offre n'a pas trouvé son public. Cela pose une question simple : comment a-t-on pu mettre en place un dispositif public, sans s'assurer suffisamment de son utilité réelle, de ses horaires, de ses correspondances et de son attractivité pour les voyageurs ?

Dans un contexte où LeTEC manque déjà de moyens, où des trajets sont supprimés ailleurs faute de bus ou de chauffeurs et où le Gouvernement demande à l'OTW d'augmenter ses recettes propres, ce dossier donne le sentiment d'un gaspillage d'argent public.

Quel a été le coût total de création et d'exploitation des lignes A2 et A3 depuis leur lancement ? Quel était le taux réel de fréquentation de ces lignes, mois par mois, depuis 2023 ? Pourquoi l'évaluation des besoins n'a-t-elle pas permis d'éviter cet échec ? Quelles leçons tirez-vous de ce dossier pour éviter que des moyens publics soient engagés dans des offres mal calibrées, pendant que d'autres lignes essentielles pour les travailleurs, les étudiants et les habitants restent sous-financées ? Enfin, quelle offre concrète garantirez-vous à l'avenir pour relier correctement l'aéroport de Charleroi au réseau ferroviaire et aux communes voisines ?

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

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

locaux. – Monsieur le Député, vous m’interrogez sur un choix du précédent Gouvernement, pour lequel je suis bien en peine de vous répondre en ce qui concerne les prémices des décisions politiques qui ont été liées. Cependant, cela me conforte par rapport au projet de décret dont nous avons parlé ce matin.

Ce projet de décret vise à remettre chacun à sa place : le Gouvernement dans la stratégie, l’AOT dans son rôle de contrôle et de priorisation des enjeux majeurs de mobilité, et enfin l’OTW dans son autonomie organisationnelle. C’est un bel exemple, en la matière, de choses qui ne sont pas faites dans l’ordre.

L’Opérateur de transport de Wallonie est une entreprise publique autonome. Je l’interroge quand vous me posez des questions sur des aménagements pour comprendre quel est le sens de l’action. Je rappelle que la décision de supprimer les lignes A2 et A3 a été prise à la suite d’une évaluation des trois lignes de bus qui desservaient l’aéroport, évaluation réalisée avec l’AOT. On est dans les clous de ce que je souhaite comme mode de fonctionnement.

Le bilan est sans appel : les fréquentations sont particulièrement faibles, avec une moyenne d’une à deux personnes par parcours et, surtout, des centaines de bus qui circulaient à vide ou presque à vide, de 4 heures du matin à 23 heures, chaque jour de l’année. En contrepartie, les coûts d’exploitation étaient très importants, de l’ordre de 4 millions d’euros par an pour les trois lignes. De plus, aucun accroissement n’a été constaté ; on augmente l’offre en espérant que la demande suive, mais cela n’a pas été le cas. Il y a donc peu d’espoir quant à un éventuel prolongement de l’expérience. Bref, maintenir ces lignes aurait été un gaspillage d’argent public. Je ne dis pas qu’il ne fallait pas essayer, mais, aujourd’hui, c’est le constat : si l’on continue, on jette l’argent par les fenêtres.

Ce n’est pas la seule raison qui a amené LeTEC à revoir en profondeur son offre. Il était également question de difficultés de concordance entre l’offre combinée LeTEC-SNCB et les horaires de décollage et d’atterrissage des avions. Enfin, il y avait un problème plus général de lisibilité de l’offre pour les personnes atterrissant pour la première fois en Belgique. Les résultats détaillés de ces évaluations ont été présentés lors du conseil de bassin de mobilité de Charleroi Métropole et sont accessibles au public.

Cette expérience montre que l’OTW dispose de mécanismes d’évaluation lui permettant d’adapter son offre lorsque les résultats observés diffèrent des hypothèses de départ. Une politique de mobilité performante ne consiste pas à maintenir une offre peu utilisée, mais à faire évoluer le réseau en fonction des usages constatés. On peut essayer, mais si cela ne marche pas, il faut savoir changer son fusil d’épaule.

Les moyens dégagés par la suppression des lignes A2 et A3 sont réinvestis dans une réorganisation globale de la desserte du plateau nord de Charleroi, avec trois objectifs :

- améliorer la lisibilité du réseau ;
- renforcer les connexions vers les pôles d’emploi et le BSCA depuis la gare de Charleroi-Central ;
- optimiser l’utilisation des ressources publiques.

Concrètement, la ligne A1 a été renforcée avec une fréquence portée à un bus toutes les 15 minutes au lieu de toutes les 30 minutes, ainsi qu’une liaison directe vers l’aéroport sans arrêt intermédiaire, ce qui permet d’assurer des correspondances avec l’ensemble des trains de la gare de Charleroi-Central, pas seulement pour Bruxelles, mais également vers Liège, Namur, Ottignies ou encore Mons, de quoi améliorer significativement la qualité et l’attractivité de cette ligne A1.

Parallèlement, plusieurs lignes régulières sont adaptées afin de mieux relier les communes voisines, le Biopark, les parcs d’activité économique et l’aéroport. Il s’agit des lignes 12b, 62, 67 et 68, qui ont vu leur itinéraire adapté pour répondre davantage aux besoins des travailleurs et des habitants. À Fleurus, la ligne 67 est mise en correspondance avec les trains de la ligne S61. À Luttre, une étude est en cours afin d’évaluer la mise en place d’un service de transport à la demande, qui correspondrait sans doute davantage aux enjeux de mobilité de l’entité, y compris le besoin de liaisonner les parcs d’activité au plateau nord de Charleroi.

L’OTW indique que les travaux d’infrastructures intermodales réalisés à la gare de Fleurus ne sont pas perdus, puisque celles-ci continueront à être utilisées par plusieurs lignes de LeTEC et par les navetteurs venant en voiture. Des correspondances bus-train y seront toujours organisées. À ce propos, j’aimerais rappeler que les investissements réalisés sont le fruit d’une décision fédérale et qu’ils doivent être mis en perspective avec les coûts d’exploitation de la ligne A2, qui sont, eux, à charge de la Région.

En conclusion, les ressources ne sont pas réduites, mais redéployées vers une offre plus cohérente, plus performante et davantage en phase avec les besoins de mobilité des voyageurs. L’accessibilité de l’aéroport de Charleroi demeure une priorité ; elle sera assurée par un dispositif plus visible et plus efficient. Il revient à l’Opérateur de transport de Wallonie d’en assurer le déploiement.

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

M. Germain Mugemangango (PTB). – Merci, Monsieur le Ministre. J’espère que, lorsque vous quitterez votre mandat de ministre, vous ne partirez pas avec vos archives. Cela permettra aux futurs

parlementaires de poser des questions sur des dossiers qui peuvent remonter à quelques années.

Si au moins on pouvait tirer la leçon que, à chaque initiative que l'on prend, il faut faire une étude d'impact sérieuse auparavant. Ce serait vraiment une leçon intéressante, car on a vu que, dans ce Gouvernement, ce n'était pas du tout une évidence.

Enfin, vous avez vous-même fait référence au décret qui a été discuté ce matin. La grande différence, quand ce décret sera passé, c'est que, quand on vous posera la question, vous direz : « Ce n'est pas moi, c'est l'OTW ».

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

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Crampont à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la suppression de la liaison de bus LeTEC Jodoigne-Tirlemont ».

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

M. Vincent Crampont (PS). – Monsieur le Ministre, en mai dernier, lorsque vous avez déjà été interrogé sur le sujet, vous avez indiqué : « La suppression de cette ligne ne signifie dès lors pas un recul de l'accès au rail, mais s'inscrit dans une logique de complémentarité entre opérateurs visant à concentrer les moyens publics là où ils sont les plus efficaces, et ce, conformément aux orientations du CSP révisé ».

Confirmez-vous la suppression de cette liaison ? Dans la négative, quels sont les éléments qui ont incité LeTEC à revoir sa position ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, l'OTW est une entreprise publique autonome, dotée d'un organe d'administration où siègent des représentants de tous les groupes politiques. J'entends respecter cette autonomie de gestion. J'ai donc sollicité l'OTW afin de répondre à vos questions. Je ne suis pas le conducteur des bus. Quelquefois, j'en ai l'impression au vu de certaines questions. Petit aparté, ce serait bien de temps en temps que l'on me pose des questions sur les choses qui vont

bien, parce qu'il y en a quand même beaucoup à l'OTW et dans le transport.

L'OTW me confirme que la liaison TEC n° 5 entre Jodoigne et Tirlemont a bien été supprimée et que cette suppression est effective depuis le 6 juillet. Cette décision résulte du recalibrage de l'offre mené par l'OTW afin de mieux faire correspondre les services proposés aux besoins constatés sur le terrain et aux capacités opérationnelles disponibles.

Dans le cas de la ligne 5, l'OTW relève une fréquentation particulièrement faible, avec une moyenne d'environ cinq voyageurs sur les trajets les plus fréquentés. L'entreprise a également tenu compte du fait que cet itinéraire est déjà desservi par la ligne 62 de De Lijn, qui permet notamment de rejoindre la gare de Tirlemont et de maintenir l'accès au réseau ferroviaire. Cette suppression s'inscrit donc dans la volonté de concentrer les moyens publics sur les lignes les plus structurantes et d'éviter les doublons entre opérateurs de transport public.

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

M. Vincent Crampont (PS). – Merci, Monsieur le Ministre, pour votre réponse. En ce qui concerne les questions sur ce qui va bien, j'en laisse la charge aux députés de la majorité, et particulièrement, peut-être, à M. Maroy, qui vous avait posé la même question il y a quelques semaines.

**Question orale
de Mme Mélissa Hanus
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « l'incident survenu sur la ligne LeTEC
Ciney-Yvoir et le contrôle des missions confiées
aux loueurs privés »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Hanus à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'incident survenu sur la ligne LeTEC Ciney-Yvoir et le contrôle des missions confiées aux loueurs privés ».

La parole est à Mme Hanus pour poser sa question.

Mme Mélissa Hanus (PS). – Monsieur le Ministre, en lien avec la question précédente, je dirais que l'on continue avec le constructif ; cela dépend aussi des réponses. La presse a relayé un incident particulièrement préoccupant survenu le 16 juin dernier sur la ligne TEC 129 Ciney-Yvoir, exploitée par Hansea pour le compte du TEC. Selon les témoignages reçus, malgré une chaleur importante dans un bus complet, le chauffeur aurait refusé d'ouvrir les fenêtres. Le trajet

aurait ensuite été marqué par plusieurs arrêts non effectués, jusqu'au terminus, où la police était même présente. L'entreprise indique avoir mené une enquête interne sur la base d'images vidéo et de témoignages, et annonce que des mesures ont été prises à l'égard du chauffeur, sans en préciser la nature. Cet épisode a légitimement inquiété les élèves, leurs parents et les usagers.

Pouvez-vous faire le point sur cet incident ? Quelles informations ont été transmises au groupe LeTEC par l'opérateur privé ? Des mesures spécifiques ont-elles été prises afin d'éviter qu'une telle situation se reproduise, en particulier sur les lignes scolaires ou empruntées massivement par des élèves ? Plus largement, comment l'OTW contrôle-t-elle l'accomplissement des missions confiées aux loueurs privés ?

Quels mécanismes existent pour vérifier la qualité du service, le respect des arrêts, la sécurité des passagers, le comportement des chauffeurs et la gestion des situations sensibles, notamment en période de fortes chaleurs ? Existe-t-il des sanctions contractuelles lorsque les obligations de service ne sont pas respectées ? Combien de plaintes ou incidents ont été recensés ces dernières années sur des lignes exploitées par des sous-traitants privés ?

Quelles garanties pouvez-vous apporter aux familles quant au maintien d'un service public sûr, fiable et correctement contrôlé, y compris lorsque l'exploitation est confiée à un opérateur privé ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, l'OTW 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. J'ai donc sollicité l'OTW afin de disposer d'un état précis de la situation. Celui-ci m'indique avoir été informé par le transporteur dès le lendemain des faits. Une enquête interne a été réalisée par ce dernier sur la base des témoignages recueillis et des images disponibles. Je peux vous dire que le chauffeur concerné ne travaille plus pour cette entreprise.

Je veux être très clair : les sous-traitants qui agissent pour le compte de l'OTW sont soumis à des obligations précises portant notamment sur la ponctualité, le respect des itinéraires et des arrêts, la disponibilité des véhicules, le comportement des conducteurs et l'application stricte des règles de sécurité. Le suivi de ces prestations est assuré quotidiennement par les services de LeTEC au travers de contrôles administratifs et de terrain, de l'analyse des prestations réalisées, du traitement des réclamations des voyageurs et des retours des services opérationnels. Les sous-traitants sont

également tenus de respecter l'ensemble des obligations légales applicables au transport de personnes, tant pour l'état du matériel roulant que pour la qualification et la formation des conducteurs. Lorsque des manquements sont constatés, différents leviers peuvent être mobilisés par l'OTW. Selon la gravité des faits, cela peut aller du rappel des obligations contractuelles à la mise en œuvre d'actions correctrices, voire à l'application de sanctions financières prévues par lesdits contrats.

S'agissant plus particulièrement des épisodes de fortes chaleurs, dans l'attente du plan d'action que j'ai sollicité, les mesures prévues par l'OTW pour garantir un service minimal s'appliquent également aux services confiés aux sous-traitants. J'ai déjà eu l'occasion de vous les détailler dans ma réponse à la question groupée précédente.

Enfin, les plaintes et incidents recensés sur les lignes exploitées par des opérateurs privés font l'objet d'un suivi par les services compétents de l'OTW. Il convient toutefois de distinguer les incidents directement imputables à l'exploitation sous-traitée – comme ce fut le cas sur la ligne 129 – des perturbations plus générales qui peuvent toucher l'ensemble du réseau. Le recours à un opérateur privé ne constitue donc en aucun cas un transfert de responsabilité ; l'OTW demeure pleinement responsable de la qualité du service rendu et veille au respect des engagements pris par l'ensemble de ses partenaires afin de garantir un transport public sûr, fiable et conforme aux exigences du service public.

Si vous souhaitez des informations chiffrées, je vous invite à m'adresser une question écrite, ce qui me donnera le temps de vous répondre de façon circonstanciée.

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

Mme Mélissa Hanus (PS). – Monsieur le Ministre, il vous restait 2 minutes et 40 secondes pour me fournir les chiffres que je vous ai demandés dans le cadre de ma question orale. Évidemment, on peut toujours poser des questions écrites complémentaires quand on a besoin d'informations en plus, mais, ici, il s'agissait tout de même d'un pan important de ma question et vous aviez le temps de me fournir ces éléments. On va faire le suivi par écrit, mais, en termes de suivi, pour aujourd'hui, c'est un peu limite. Vous auriez pu nous les fournir, puisque c'était le sens de la question.

Au-delà de cet exemple spécifique intervenu sur la ligne Ciney-Yvoir, il s'agissait évidemment d'avoir un regard général sur les éventuels incidents qui arriveraient parmi les opérateurs privés et sur la capacité de l'autorité publique à les contrôler et, le cas échéant, à les sanctionner. Aujourd'hui, j'entends que l'incident survenu sur cette ligne a conduit au licenciement du chauffeur concerné. C'est noté. Néanmoins, le recours à la sous-traitance ne doit jamais constituer un prétexte à un affaiblissement des exigences de qualité et de

sécurité ou des contrôles. On espère vraiment que cet épisode servira de véritable signal d'alerte.

Je reviendrai par écrit pour le suivi du dossier.

Question orale
de Mme Christine Maue
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la résolution du Parlement de la
Communauté germanophone sur les transports
publics »

Question orale
de Mme Christine Maue
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « le suivi de la résolution du Parlement de la
Communauté germanophone relative à la gare
d'Eupen »

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

- Mme Maue, sur « la résolution du Parlement de la Communauté germanophone sur les transports publics » ;
- Mme Maue, sur « le suivi de la résolution du Parlement de la Communauté germanophone relative à la gare d'Eupen ».

La parole est à Mme Maue pour poser ses questions.

Mme Christine Maue (MR). – Monsieur le Ministre, le 7 novembre 2016, le Parlement de la Communauté germanophone a adopté une résolution relative à l'amélioration durable de l'offre de transports publics. Cette résolution mettait en évidence plusieurs difficultés propres à notre région rurale et frontalière : l'offre insuffisante de transports en commun, la desserte ferroviaire, la coordination entre les différents modes de transport, la saturation de certaines lignes de bus scolaires, ainsi que la nécessité d'améliorer les liaisons transfrontalières et l'accessibilité pour tous les usagers.

Toutes les compétences visées par cette résolution ne sont évidemment pas de nature régionale. Néanmoins, depuis lors, la Wallonie a engagé plusieurs réformes de la mobilité, notamment avec la mise en œuvre progressive de la vision FAST, l'évolution de l'offre de LeTEC et le développement de nouvelles solutions de mobilité. Or, dans les communes germanophones, les attentes restent importantes en matière d'accessibilité, de fréquence des lignes et de qualité du service.

Quel bilan tirez-vous de la mise en œuvre des objectifs poursuivis par cette résolution ? Quelles améliorations concrètes ont été apportées à l'offre de transports publics et aux lignes desservant la Communauté germanophone depuis 2016 ?

Enfin, quelles sont les priorités du Gouvernement wallon pour continuer à renforcer durablement la mobilité de notre région, en particulier pour les élèves, les navetteurs et les habitants des communes rurales ?

Je reviens sur la dernière résolution. Le 16 octobre 2023, le Parlement de la Communauté germanophone a adopté une résolution consacrée au développement de la gare d'Eupen et au renforcement de son offre ferroviaire. Si plusieurs demandes s'adressaient au Gouvernement fédéral, le Parlement invitait également le Gouvernement wallon à suivre de près ce dossier compte tenu de son importance pour la mobilité régionale, l'intermodalité et l'accessibilité de l'est de la Wallonie.

La gare d'Eupen constitue, en effet, un pôle de mobilité essentiel pour les habitants de la Communauté germanophone, mais également pour les nombreux navetteurs, étudiants et visiteurs qui se déplacent quotidiennement entre l'est de la Wallonie, le reste du pays et les régions frontalières.

De quelle manière le Gouvernement wallon assure-t-il aujourd'hui le suivi de ce dossier auprès des autorités fédérales et des opérateurs ferroviaires ? Comment la Wallonie veille-t-elle à intégrer le développement de la gare d'Eupen dans sa politique régionale de mobilité et dans l'amélioration de l'intermodalité entre le rail et le réseau TEC ?

Enfin, quelles sont, selon vous, les priorités communes que la Wallonie et la Communauté germanophone devraient poursuivre afin de renforcer durablement l'accessibilité de l'est de 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. – Madame la Députée, je vous remercie pour votre question. Depuis l'adoption de ces différentes résolutions voici bientôt 10 ans, des avancées concrètes ont été réalisées pour renforcer l'offre de transports publics, notamment dans les communes de la partie germanophone de la Wallonie.

Ces progrès traduisent une volonté constante de mieux connecter les territoires, d'améliorer le quotidien des usagers et d'offrir une mobilité toujours plus performante. Les informations transmises par le TEC permettent d'en mesurer les résultats. En mars 2021, une réorganisation des lignes desservant Eupen a permis d'améliorer la couverture de l'ensemble des quartiers et de mieux répondre aux besoins de la population.

En septembre 2022, une étape importante a été franchie avec la mise en service de la ligne de bus express E23 reliant Eupen à Büllingen, Saint-Vith et Burg-Reuland. Grâce à une fréquence attractive, cette ligne est devenue la colonne vertébrale de la mobilité dans les communes de la Communauté germanophone.

Elle relie efficacement le nord et le sud du territoire, et son offre sera encore renforcée dès la rentrée prochaine. Des investissements ont également été réalisés sur les infrastructures. En effet, le réaménagement de la gare des bus d'Eupen a permis d'améliorer les conditions d'attente, les correspondances et, plus largement, le confort des voyageurs.

Cependant, des défis subsistent, notamment en matière d'intermodalité. Aujourd'hui, l'arrêt principal de la ligne E23 en direction de Saint-Vith se situe à plus de 200 mètres de la gare ferroviaire. Certes, des correspondances sont organisées avec les trains vers Liège et Bruxelles, mais cette situation n'est, je le reconnais, pas encore optimale. Une meilleure interface entre le bus et le train est essentielle si nous voulons rendre les transports publics plus attractifs.

C'est d'ailleurs, Madame la Députée, l'une de mes priorités en matière de mobilité pour l'OTW, non seulement pour les communes de la Communauté germanophone, mais pour l'ensemble des communes wallonnes. Elle est d'ailleurs dorénavant inscrite dans le contrat de service public révisé de l'OTW.

J'en viens maintenant à votre question relative à la gare d'Eupen. Des travaux importants sont en cours, notamment la création d'un passage sous-voies. Celui-ci améliorera l'accessibilité des quais tout en permettant l'intégration de la future liaison cyclable de la Vesdrienne entre Liège et Aix-la-Chapelle, portée par la Wallonie. Le train, le bus et le vélo vont se compléter pour offrir une véritable alternative à la voiture.

De plus, dans le cadre de son plan de transport 2026-2029, la SNCB prévoit d'étendre l'amplitude horaire des dessertes. C'est une évolution attendue qui offrira davantage de possibilités de déplacement aux voyageurs.

Enfin, le TEC étudie actuellement l'élargissement du système de bus à la demande. Là encore, l'objectif est clair : proposer une offre mieux adaptée aux réalités des territoires ruraux, tout en veillant à une utilisation responsable des moyens publics. Cette mesure figurait parmi les priorités que j'ai défendues lors de la révision du contrat de service public de l'OTW et de la mise en œuvre du fonds social Climat.

Au fond, notre ambition est simple : offrir à chaque citoyen, où qu'il vive en Wallonie, une mobilité plus efficace, plus accessible et mieux connectée, parce que l'égalité des territoires passe aussi par la qualité des transports publics.

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

Mme Christine Mauel (MR). – Merci pour votre réponse. Ces deux résolutions montrent que pour notre région rurale et frontalière, comme l'est la nôtre, la mobilité ne se résume pas à une seule infrastructure. C'est l'ensemble de la chaîne des déplacements qui doit fonctionner : le rail, LeTEC, les correspondances et l'intermodalité. C'est précisément cette vision d'ensemble qui est importante pour les habitants de notre Communauté germanophone.

Je me réjouis aussi du renforcement de l'offre des transports en commun que vous avez annoncé avec une amélioration des interfaces, bien sûr, pour l'ensemble des communes wallonnes. Je suis aussi heureuse aussi d'avoir entendu ces objectifs fixés relatifs à la gare d'Eupen.

Question orale
de M. Germain Mugemangango
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « le risque d'augmentation des tarifs de
LeTEC »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Mugemangango à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le risque d'augmentation des tarifs de LeTEC ».

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

M. Germain Mugemangango (PTB). – Monsieur le Ministre, lors de l'ajustement budgétaire, nous avons alerté sur la trajectoire imposée à l'OTW. Nous n'avons pas obtenu de réponse claire du ministre-président. Nous revenons donc aujourd'hui sur une conséquence très concrète : le risque d'augmentation des tarifs du TEC.

Ce que l'on sait, c'est que votre Gouvernement demande à l'OTW d'augmenter ses recettes propres. En clair, il faut trouver plus d'argent.

On parle d'un passage d'environ 10 % à 14 % de recettes propres. Cela représente environ 35 millions d'euros à trouver. Cependant, cet argent ne viendra pas de la lutte contre la fraude : elle rapporterait moins d'un million d'euros. Il reste donc un trou énorme.

La vraie question est simple : qui va payer ? Si ce ne sont pas les usagers avec des tickets plus chers, si ce ne sont pas les abonnés avec des abonnements plus chers, si ce n'est pas l'offre avec moins de bus ou moins de

fréquence, si ce ne sont pas les travailleurs avec plus de pression, alors qui ?

Les Wallons ont le droit de savoir si le Gouvernement prépare une hausse des tarifs du TEC. Pouvez-vous garantir aujourd'hui qu'il n'y aura pas d'augmentation des tickets et des abonnements du TEC ? Pouvez-vous garantir qu'il n'y aura pas de réduction de l'offre ni de pression supplémentaire sur les travailleurs ? Si vous ne pouvez pas le garantir, pouvez-vous dire clairement qui paiera les 35 millions d'euros manquants ?

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, il faut d'abord rétablir les faits. J'entends bien votre tentative de faire croire qu'il n'existerait que deux options : soit augmenter les tarifs, soit dégrader le service. C'est une vision particulièrement réductrice.

Le Gouvernement fait un autre pari : celui de la responsabilité. En effet, nous demandons à l'OTW de mieux gérer ses moyens, d'améliorer son efficacité et d'attirer davantage de voyageurs. C'est précisément ce que l'on attend d'un opérateur public. Plus de voyageurs, c'est plus de recettes propres.

Oui, le Gouvernement et l'OTW ont inscrit dans le CSP révisé que la part des recettes propres devrait revenir à un seuil de 14 % des recettes totales alors qu'elle est aujourd'hui de 10,45 % ; 14 %, c'est le niveau actuel de De Lijn et un seuil largement inférieur à celui de la SNCB. C'est aussi 86 % de financement par les recettes propres de la Région wallonne, il ne faut jamais l'oublier.

Parallèlement, et contrairement à ce que vous laissez entendre, cet objectif ne s'accompagne pas d'un désengagement de la Wallonie. Au contraire, la dotation régionale à l'OTW continuera d'augmenter : elle passera de 877 à 915 millions d'euros en quatre ans, sans même tenir compte du soutien complémentaire du fonds social Climat de plusieurs dizaines de millions d'euros.

Vous demandez qui paiera.

Je vous répondrai, comment le précédent Gouvernement a-t-il agi ? Il a décidé de ne plus indexer les tarifs, ce qui représente un coût de plusieurs dizaines de millions d'euros et autant de définancement du service de transport public. Il a également financé ses baisses de tarifs et donc de revenus propres de l'OTW par des subventions exceptionnelles dans le cadre du PRW, subventions totalement financées par de l'emprunt long terme et, comme il n'y en avait pas assez, mon prédécesseur a dû aller chercher d'autres moyens sur une mesure du PRW destinée à la

reconstruction à la suite des inondations. Était-ce un mécanisme sérieux de financement ? Non !

Cerise sur le gâteau, le CSP initial dont j'ai hérité était un CSP sur lequel il était bien indiqué que les moyens budgétaires étaient à titre indicatif. Comment peut-on être sérieux vis-à-vis d'une entreprise publique comme LeTEC qui emploie plus de 5 000 personnes en lui disant que le budget est à titre indicatif ?

La vraie question est de savoir pourquoi les citoyens choisissent ou non les transports publics. Sur ce point, tous les experts sont unanimes : ce qui fait venir de nouveaux voyageurs, ce n'est pas d'abord le prix, c'est la qualité du service. Un bus à l'heure, une fréquence adaptée, des correspondances efficaces avec le train, une billettique moderne, un réseau lisible ; voilà ce qui change réellement les comportements. C'est exactement la feuille de route que le Gouvernement a fixé dans le cadre du contrat de service public révisé. L'offre de référence est garantie et ne peut diminuer. Au contraire, elle sera renforcée avec le déploiement des 60 bus à la demande qui viendront compléter l'offre existante.

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

M. Germain Mugemangango (PTB). – Monsieur le Ministre, vous choisissez d'attaquer le Gouvernement précédent. Je ne suis pas son défenseur, il le fera bien lui-même ; en tout cas, les partis qui le composaient. Vous dites qu'il y aura plus de moyens, mais, même avec l'augmentation de moyens que vous évoquez, on reste en dessous du niveau de l'inflation actuelle. Cela veut dire que cette augmentation ne sera pas une augmentation, mais une baisse de moyens. C'est un élément.

Un second élément : vous demandez 35 millions en plus de recettes et 20 millions d'économies en plus. C'est la réalité. Je vous pose la question de savoir d'où viendra l'argent, et vous dites qu'il viendra de l'accroissement du nombre de personnes qui vont prendre le bus. La prochaine question que je vais vous poser, c'est de savoir sur quel accroissement vous comptez pour aller trouver ces 35 millions, compte tenu du fait que, par exemple, les indexations des deux dernières années ont seulement rapporté 4 millions d'euros. Maintenant, on demande des efforts beaucoup plus importants. Vous tournez autour du pot et, à un moment donné, ceux qui vont payer sont les citoyens. Si vous êtes capable de dire le contraire en précisant combien de personnes devraient fréquenter les bus pour avoir ces 35 millions sans augmenter les tickets, nous serions évidemment tous attentifs. Mais, à cela, vous n'avez pas de réponse.

- La séance est suspendue à 16 heures 17 minutes.

REPRISE DE LA SÉANCE

- La séance est reprise à 16 heures 20 minutes.

M. le Président. – La séance est reprise.

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES (Suite)

Question orale de Mme Dorothée De Rodder à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'encadrement du contrôle démocratique dans les CPAS »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme De Rodder à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'encadrement du contrôle démocratique dans les CPAS ».

La parole est à Mme De Rodder pour poser sa question.

Mme Dorothée De Rodder (PS). – Monsieur le Ministre, je reviens une nouvelle fois avec la question que je vous ai déjà posée à plusieurs reprises, et j'espère que vous avez pu vous positionner. J'évoque à nouveau l'affaire de la fausse demande d'aide sociale introduite au CPAS de Tournai par un conseiller de l'action sociale qui a suscité une vive émotion.

Ce conseiller de l'action sociale a le droit et le devoir de s'assurer du bon fonctionnement de l'institution, mais il ne s'agissait pas de cela ici. Il s'agissait d'un contrôle arbitraire et irrespectueux des travailleurs sociaux, avec une fausse demande d'aide sociale.

Les CPAS traitent des situations humaines souvent fragiles, dans un cadre marqué par la confidentialité, la dignité des personnes et la relation de confiance, lequel a été amoindri. Lorsque ce cadre est brouillé, c'est l'ensemble d'un service public social qui peut être fragilisé.

Ma question centrale est : où placez-vous la limite entre le contrôle démocratique légitime d'un mandataire de CPAS et des démarches individuelles qui mettent les agents sous pression ? Les conseillers de l'action sociale disposent-ils aujourd'hui d'un cadre suffisamment clair quant à leurs droits, leurs devoirs et les méthodes admissibles de contrôle ou d'évaluation des services ? Envisagez-vous un rappel aux CPAS et à leurs mandataires sur les voies réglementaires de contrôle

démocratique, ainsi que sur le respect dû aux travailleurs sociaux et aux bénéficiaires ?

Ne faudrait-il pas, par exemple, développer, avec les fédérations de CPAS et les représentants du personnel, des outils d'évaluation objectifs et surtout respectueux du travail social, afin d'éviter que des initiatives individuelles de ce type puissent être présentées comme une méthode acceptable ? Où en est l'enquête concernant la fausse déclaration de demande d'aide au CPAS de Tournai ? Avez-vous pris attitude en ce qui concerne ce conseiller de l'action sociale ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, comme j'ai déjà eu l'occasion de le préciser devant cette assemblée, dès que mon cabinet a été informé de l'affaire relative au conseil de l'action sociale de Tournai et que mon administration m'a indiqué avoir été saisie d'une plainte, j'ai demandé à l'IAS de mener une instruction complète.

Les informations sollicitées ont été transmises par la Ville et font actuellement l'objet d'une analyse par l'administration. L'instruction est toujours en cours et je n'ai, à ce stade, reçu ni rapport définitif ni rapport intermédiaire de l'IAS. Il m'est impossible d'en commenter le contenu ou d'en tirer des conclusions.

S'agissant du volet disciplinaire, cette question sera également examinée dans le cadre du rapport qui me sera remis. Je me prononcerai sur l'opportunité d'engager une éventuelle procédure disciplinaire qu'une fois l'ensemble des éléments d'instruction réunis. Comme vous le savez, l'instruction doit se faire à charge et à décharge.

Pour répondre à vos interrogations sur le cadre du contrôle démocratique au sein des CPAS, je rappelle que celui-ci est prévu par la loi organique des centres publics d'action sociale. Il doit toutefois s'exercer dans le respect des compétences de chacun et des principes qui garantissent le bon fonctionnement de l'institution.

À cet égard, les conseillers de l'action sociale n'exercent aucune autorité hiérarchique sur le personnel du CPAS. Ils ne peuvent donc ni donner des instructions aux agents, ni exercer des pressions sur ceux-ci, ni s'immiscer dans la gestion quotidienne des services ou en perturber le fonctionnement.

Le contrôle démocratique doit s'exercer dans le cadre des prérogatives que la loi leur confère, dans le respect de la confidentialité des dossiers, de l'indépendance des travailleurs sociaux et de la dignité des bénéficiaires. Le cadre juridique applicable est clair à cet égard. Il appartient à chaque mandataire de l'exercer avec le sens des responsabilités qu'impliquent ses fonctions.

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

Mme Dorothée De Rodder (PS). – Je suis étonnée, Monsieur le Ministre, que cela prenne autant de temps. Cela fait près de quatre mois que l'on vous demande de statuer sur une situation que je considère comme grave. Introduire une fausse demande d'aide sociale pour mettre la pression sur des travailleurs sociaux, des assistantes sociales, pour voir si les services fonctionnent bien, il ne faut pas être grand clerc pour se dire si c'est bien ou si c'est mal.

On doit essayer de mettre la priorité sur ce dossier pour avoir une décision finale. Ici, on a l'impression que les choses traînent, que les vacances arrivent. Cependant, je vous assure que je vais rester particulièrement attentive, parce que nous attendons une réponse. Nous attendons que vous preniez attitude par rapport à ce fait d'armes que nous n'avons jamais vu nulle part de la part d'un conseiller, qui continue maintenant de fanfaronner parce qu'il n'y a pas de décision de votre part. C'est inacceptable. Je suis déjà venue plusieurs fois vous demander une réponse. Je vous demande donc, Monsieur le Ministre, d'accorder une priorité particulière à ce dossier pour que, au minimum, à la rentrée, nous puissions avoir une réponse quant à l'évolution de ce dossier.

Question orale

de M. Bruno Lefèbvre

**à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « l'évolution de l'institution provinciale »**

Question orale

de Mme Mélissa Hanus

**à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « l'étude confiée à Ernst & Young relative
au profil financier des provinces wallonnes »**

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

- M. Lefèbvre, sur « l'évolution de l'institution provinciale » ;
- Mme Hanus, sur « l'étude confiée à Ernst & Young relative au profil financier des provinces wallonnes ».

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, vous indiquiez récemment que plus de 200 délibérations, dont celles des cinq provinces,

avaient été reçues dans le cadre de la consultation sur l'évolution de l'institution provinciale. Vous précisiez qu'une analyse, compétence par compétence, devait être menée pour juillet. Nous y sommes.

Où en est aujourd'hui cette analyse ? Quelles orientations concrètes le Gouvernement retient-il à ce stade ?

Vous avez évoqué le principe de neutralité budgétaire pour les pouvoirs locaux, celui de neutralité fiscale pour les citoyens, ainsi que le maintien des droits du personnel via le mécanisme du « sac à dos ». Comment ces garanties seront-elles juridiquement et budgétairement sécurisées ?

Quelles compétences le Gouvernement envisage-t-il de maintenir à une échelle supracommunale ou de transférer vers d'autres niveaux de pouvoir ? Je pense notamment aux zones de secours, aux services techniques, à la sécurité, mais aussi à la culture, au tourisme, à l'enseignement provincial, aux centres de recherche et aux services sociaux ou sanitaires.

Concernant l'enseignement provincial, des contacts ont-ils été pris avec la Fédération Wallonie-Bruxelles ? Quelles garanties seront apportées pour que les moyens transférés servent effectivement au maintien des établissements, des filières, de l'emploi et de l'offre d'enseignement sur les territoires concernés ?

Plus largement, quelle est l'orientation institutionnelle retenue ? Pouvez-vous confirmer que le financement des zones de secours, les charges de pensions, les bâtiments, les dettes éventuelles et les engagements existants seront intégralement pris en compte afin d'éviter tout report de charge vers les communes, les travailleurs ou le citoyen ?

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

Mme Mélissa Hanus (PS). – Monsieur le Ministre, je reviendrai plus spécifiquement sur l'étude confiée à Ernst & Young quant au profil financier des provinces wallonnes. En effet, le 2 juin dernier, vous confirmiez qu'une étude relative au profil financier des provinces wallonnes avait été commandée dans le cadre de la réforme des provinces. Vous indiquiez que ce marché avait été attribué au cabinet susmentionné, pour un montant de 80 000 euros hors TVA, afin d'harmoniser les données budgétaires et financières provinciales. Vous précisiez également que cette mission devait aider le Gouvernement à disposer d'éléments objectifs avant la clause de rendez-vous annoncée pour le mois de juillet.

Cette étude est-elle aujourd'hui finalisée ? Dans l'affirmative, quelles en sont les premières et principales conclusions ? Dans la négative, quel est l'état d'avancement de la mission et à quelle date le rapport final est-il attendu ?

Toutes les provinces ont-elles pu être consultées de manière complète et équitable ? Ont-elles pu transmettre leurs remarques, contextualiser leurs données et faire valoir les spécificités de leurs missions, notamment en matière sociale, sanitaire, culturelle, d'enseignement ou de soutien aux communes ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame et Monsieur les Députés, je vous remercie pour vos questions qui me permettent de revenir sur l'état d'avancement des travaux menés dans le cadre de la réforme de l'institution provinciale.

Madame Hanus, je vous confirme qu'une première analyse du rapport provisoire réalisé par le cabinet Ernst & Young dans le cadre du marché relatif à l'analyse du profil financier des provinces wallonnes m'a été transmise. Une réunion de travail avec le prestataire s'est par ailleurs tenue en ma présence et en présence de l'administration le 7 juillet afin d'examiner les premiers enseignements utiles et le travail d'affinage nécessaire pour aboutir à une première image financière.

À ce stade, ce document fait l'objet d'un examen au sein de mon cabinet et par les services du SPW Intérieur et Action sociale. Il serait donc prématuré de tirer aujourd'hui des conclusions de façon anticipée. Les premiers constats mettent toutefois en évidence la complexité de l'exercice. Les analyses et tableaux élaborés par Ernst & Young reflètent notamment la difficulté de recueillir, auprès des cinq provinces, des données homogènes, harmonisées et directement comparables. Les réalités institutionnelles, organisationnelles et budgétaires propres à chaque province nécessitent un important travail de consolidation et de mise en perspective.

Ceci constitue donc une première base de travail utile, mais forcément incomplète ; cela permet de disposer d'un socle commun d'informations et met en lumière l'ampleur des données à analyser afin d'objectiver les réflexions relatives à l'avenir de l'institution provinciale.

S'agissant de la méthodologie, les provinces ont été associées à la démarche et sollicitées dans le cadre de la collecte des informations nécessaires à l'étude. Les éléments transmis ont alimenté les travaux du prestataire et contribué à l'élaboration des tableaux de synthèse. Pour donner un exemple concret des éléments : une province n'est pas capable de donner exactement le nombre de personnes qu'elle emploie, selon les mêmes paramètres de l'une et l'autre. C'est donc difficile de faire des comparaisons.

Les enseignements qui pourront être tirés de cette étude seront examinés dans le cadre des travaux relatifs

à la réforme de l'institution provinciale, une fois l'analyse finalisée

Monsieur Lefèbvre, vous m'interrogez sur les contacts avec la Fédération Wallonie-Bruxelles, notamment sur l'enseignement provincial. Je peux vous confirmer que mon cabinet entretient des échanges réguliers avec mes homologues de la Fédération Wallonie-Bruxelles sur ces enjeux.

Vous m'interrogez également sur le suivi des délibérations des conseils communaux et provinciaux réceptionnées ces dernières semaines. Sur 262 communes consultées, 198 ont transmis une délibération, soit 75,6 % ; les cinq provinces ont également répondu. Les avis ne s'opposent pas par principe à la suppression des provinces, mais conditionnent la réforme à une mise en œuvre progressive, concertée, objectivée et juridiquement sécurisée. Les communes demandent surtout la neutralité budgétaire, la continuité des services, la sécurité du personnel et le maintien d'un niveau de proximité. Les provinces soulignent l'ampleur de la succession administrative, financière, patrimoniale et humaine. Ces axes sont précisément ceux que le Gouvernement poursuit.

Enfin, s'agissant des diverses garanties et orientations que vous évoquez, je souhaite être très clair. Les orientations qui seront arrêtées respecteront les principes qui guident cette réforme depuis son lancement : le maintien des droits des agents provinciaux – le sac à dos –, la neutralité budgétaire pour les pouvoirs locaux et la neutralité fiscale pour les citoyens.

Dans cette logique, la reprise d'une compétence s'accompagnera de la reprise de l'ensemble des moyens qui y sont liés, qu'il s'agisse des bâtiments, du personnel, des droits et obligations et du financement. L'objectif est d'assurer la continuité des missions et d'éviter tout report de charges vers les communes, les travailleurs ou les citoyens. Les modalités concrètes seront arrêtées à l'issue de l'analyse complète du rapport et des concertations nécessaires avec les acteurs concernés.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, vous comprendrez que nous ne sommes pas rassurés. Nous vous avons dit dès le départ que votre réforme et votre feuille de route étaient mal fichues. Je vous invite à relire nos premières interventions en la matière.

Remettre les difficultés, liées aux différentes réponses que vous avez posées, sur les administrations provinciales n'est pas correct.

Je suis inquiet, voire fâché, car vous avez sans doute vu, dans votre revue de presse de ce matin, la réaction des cadres et des élus luxembourgeois et hennuyers. Il

semble en outre – j’espère que ce n’est pas vrai – que le SPW IAS ait réalisé un rapport de conclusions sur la base des réponses des différents pouvoirs locaux. Apparemment, ce rapport ne convenait pas à votre cabinet et aurait été modifié avec l’aide de l’intelligence artificielle pour répondre davantage à vos objectifs politiques. J’espère vraiment qu’il s’agit d’une *fake news*, car nous allons continuer à enquêter.

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

Mme Mélissa Hanus (PS). – Monsieur le Ministre, vous indiquez, lorsque vous êtes sorti sur cette idée de confier à Ernst & Young une étude sur le profil financier des provinces wallonnes, la nécessité d’obtenir des éléments objectifs. Or, force est de constater, eu égard à vos propos, que cette même étude rencontre des difficultés à obtenir des données comparables en termes budgétaires.

En réalité, cet état de fait, que vous rapportez de l’étude dont – j’espère – nous pourrions avoir une copie dès que possible, ne m’étonne pas. On ne cesse de vous répéter, depuis le début de votre prise de fonction, que chaque province dispose de spécificités ; qu’elles disposent de spécificités budgétaires ne peut pas m’étonner.

Sur la question de se doter d’éléments objectifs, je tiens vraiment à souligner l’intervention de mon collègue en ce qui concerne la consultation des pouvoirs locaux. Il me revient la même rumeur en ce qui concerne votre cabinet, comme quoi il y aurait deux versions de la synthèse de la consultation des pouvoirs locaux : une version administration, et une version cabinet. Serait-il possible d’obtenir les deux copies concernées ? On reviendra par écrit. Nous avons besoin de ces informations pour faire une analyse objective. Si c’est vrai, Monsieur le Ministre, c’est grave.

**Question orale
de M. Germain Mugemangango
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « l’avenir du théâtre de l’Ancre à Charleroi
et l’annonce de 7,1 millions d’euros de subsides
régionaux »**

M. le Président. – L’ordre du jour appelle la question orale de M. Mugemangango à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l’avenir du théâtre de l’Ancre à Charleroi et l’annonce de 7,1 millions d’euros de subsides régionaux ».

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

M. Germain Mugemangango (PTB). – Monsieur le Ministre, le théâtre de l’Ancre est une institution culturelle majeure à Charleroi et dans l’ensemble de notre région. Pourtant, son avenir est aujourd’hui encore plus qu’incertain. Selon les informations parues dans la presse, le Conseil d’État a annulé le permis d’urbanisme lié au projet de rénovation du théâtre après 12 années de changements souhaités par la Ville, qui avait la maîtrise d’ouvrage.

La Ville de Charleroi a déjà renoncé aux 8 millions d’euros qu’elle devait investir en complément sur ce projet, en raison de sa situation financière. Il ne restait donc plus, pour maintenir une perspective de relance, que les 7,1 millions d’euros de subsides promis par la Région wallonne.

Pendant ce temps, le théâtre de l’Ancre fonctionne dans une solution provisoire, sous chapiteau, dans un bâtiment non isolé, dans lequel il doit investir sur fonds propres plus de 120 000 euros. Cette situation ne peut pas durer. Elle met en difficulté les équipes, les artistes, les publics et pourrait mener à du chômage économique d’ici la fin de l’année.

À l’approche des 60 années de création du théâtre de l’Ancre, il serait incompréhensible qu’une institution culturelle aussi importante soit laissée dans une telle incertitude.

Pouvez-vous confirmer que les 7,1 millions d’euros de subsides régionaux promis pour le théâtre de l’Ancre sont toujours bien disponibles ? Cet argent est-il toujours réservé à ce projet ou a-t-il changé de destination ? Enfin, quelles garanties le Gouvernement wallon peut-il donner pour assurer l’avenir du théâtre de l’Ancre, de ses travailleurs et de ses activités à Charleroi ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, je vous confirme qu’il existe bien un arrêté de subvention datant de 2014 et prévoyant un subside de 7,134 millions d’euros TVAC pour le théâtre de l’Ancre. Ce subside a fait l’objet d’une confirmation par le Gouvernement wallon en date du 17 janvier 2024, avec une adaptation de la répartition du budget des travaux. Ces moyens restent réservés à ce projet et n’ont pas été réaffectés à une autre destination.

Mon cabinet a pu prendre contact avec la Ville de Charleroi à ce sujet. Il ressort de ces échanges que des discussions sont toujours en cours quant à la localisation du théâtre. À ce stade, la Région attend donc une position officielle de la Ville de Charleroi sur l’option retenue. Si cette option implique une localisation différente de celle visée initialement, une nouvelle décision du Gouvernement devra être prise afin d’adapter le cadre du subventionnement.

Je reste évidemment attentif à l'avenir du théâtre de l'Ancre, mais il revient à la Ville, en tant qu'acteur directement concerné par le projet, de prendre attitude afin de permettre la poursuite du dossier.

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

M. Germain Mugemangango (PTB). – Le premier élément à constater, c'est que vous avez levé tout doute sur la disponibilité de ces montants importants suite à cette décision qui a été prise il y a plusieurs années : 7,1 millions d'euros sont en principe disponibles pour l'avenir du théâtre de l'Ancre. C'est un élément important.

Le second élément, c'est qu'on sera attentif à sa destination et à sa concrétisation. Vous dites à juste titre que si le projet prévu à la base devait être modifié de manière substantielle, il faudrait une nouvelle décision. De ce point de vue, je ne peux qu'inviter tout un chacun à concrétiser la décision qui avait déjà été prise de soutenir ce théâtre de création.

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

**Question orale
de M. Maxime Daye
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « les possibilités de flexi-jobs au sein des
pouvoirs locaux »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Daye à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les possibilités de flexi-jobs au sein des pouvoirs locaux ».

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

M. Maxime Daye (MR). – Monsieur le Ministre, les flexi-jobs ont la cote ! Sauf dans la presse de ce matin. Le nombre d'heures prestées en flexi-job a triplé en trois ans, de quoi orienter les actions du Gouvernement en la matière. Concrètement, ils sont dorénavant ouverts à tous les secteurs, aussi bien publics que privés, et ce depuis ce premier juillet. Parmi les mesures, on peut notamment noter que les pensionnés pourront exercer leur flexi-job dès leur premier jour de leur pension tandis que les salariés auront droit d'en exercer un dans une entreprise liée à leur employeur principal.

Ces adaptations ont vocation à booster l'emploi, à l'heure où les exclusions du chômage se poursuivent. En plus de bénéficier aux citoyens désireux de trouver un job, l'augmentation des possibilités de flexi-jobs

profite également aux employeurs, qui peuvent faire des économies tout en bénéficiant d'une plus grande flexibilité organisationnelle.

Leurs attraits séduisent les pouvoirs locaux. Dans les différentes communications concernant ce développement des flexi-jobs, je ne trouve cependant que très peu d'informations concernant nos pouvoirs locaux, et je ne suis pas le seul à me poser la question.

Monsieur le Ministre, pouvez-vous m'en dire plus sur les possibilités qui s'offrent aux Villes et communes en termes de flexi-jobs ? Peuvent-elles également en bénéficier depuis ce 1^{er} juillet, comme de nombreux autres secteurs ? Une circulaire provenant de votre cabinet est-elle nécessaire pour informer davantage les pouvoirs locaux sur le modus operandi ?

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 loi du 28 juin 2026 portant des dispositions diverses concernant les flexi-jobs a modifié la loi du 16 novembre 2015, notamment quant au champ d'application des flexi-jobs.

Le recours aux flexi-jobs est, depuis le 1^{er} juillet 2026, possible dans tous les secteurs, y compris dans le secteur public. La loi maintient toutefois une exclusion pour les fonctions artistiques, artistiques-techniques et de soutien artistique. Les pouvoirs locaux peuvent donc recourir aux flexi-jobs pour toute fonction contractuelle, pour autant que les conditions prévues par la loi du 16 novembre 2015 soient respectées.

En ce qui concerne le secteur public, la loi prévoit toutefois que les ministres compétents de l'entité fédérale et des entités fédérées peuvent demander d'exclure en tout ou en partie l'emploi via flexi-jobs ou de les autoriser en tout ou en partie. Le délai fixé pour cette demande est le 30 septembre 2026. Une analyse des secteurs sera menée d'ici cette date afin que l'autorité puisse prendre attitude.

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

M. Maxime Daye (MR). – Merci pour les informations plus qu'utiles.

**Question orale
de M. Maxime Daye
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la protection des élus locaux contre les
menaces et les pressions des citoyens »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Daye à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la protection des élus locaux contre les menaces et les pressions des citoyens ».

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

M. Maxime Daye (MR). – Monsieur le Ministre, les élus locaux font face à de plus en plus de menaces et de pressions de citoyens. Ce phénomène a pris davantage d'ampleur avec l'essor des messages et commentaires anonymes sur les réseaux sociaux. Certains ne se cachent même pas derrière l'anonymat avant de s'en prendre physiquement ou verbalement à leurs élus locaux.

À Nivelles, par exemple, l'ancien bourgmestre a fait face, lors du Tour Sainte-Gertrude 2022, à un homme qui aurait mimé le fait d'avoir une arme de poing et de tirer en sa direction. Ces menaces auraient été confirmées aussi bien par le tribunal correctionnel du Brabant wallon que par la Cour d'appel. Initialement condamné à trois mois de prison ferme, l'homme reconnu coupable de ces menaces s'en sort finalement avec du sursis.

Au-delà de sa peine revue à la baisse, ce jugement interroge sur la protection de nos élus locaux. Il ne faudrait pas attendre que quelqu'un passe des menaces à l'acte avant de réagir et d'avancer en la matière. La DPR prévoit en outre de « protéger les élus locaux – comme d'ailleurs l'ensemble des citoyens – contre les discours de haine, les menaces et les fausses informations qui circulent entre autres sur les réseaux sociaux. Le Gouvernement plaidera ainsi auprès de l'autorité fédérale pour correctionnaliser ces délits ».

Dans une précédente réponse à une de mes questions, vous indiquiez être sensible à cette problématique. Vous aviez ainsi saisi le Collège des procureurs généraux pour traiter des dérives liées au cyberharcèlement. Pouvez-vous m'en dire plus sur les avancées en la matière ?

Au-delà du cyberharcèlement, quelles actions allez-vous mener pour protéger nos élus locaux contre toutes sortes de pressions et menaces ? Avez-vous déjà pu vous entretenir avec le Gouvernement fédéral à ce sujet, comme cela est prévu par la DPR ?

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 dans votre question, la DPR indique clairement que « le Gouvernement protégera les élus locaux – comme d'ailleurs l'ensemble des citoyens – contre les discours de haine, les menaces et les fausses informations qui circulent entre autres sur les réseaux sociaux. Le Gouvernement plaidera ainsi auprès de l'autorité fédérale pour correctionnaliser ces délits ».

La protection des mandataires locaux face aux menaces, aux pressions et au cyberharcèlement demeure une préoccupation importante du Gouvernement.

Les constats que vous rappelez démontrent qu'il est indispensable de poursuivre les efforts afin que les mandataires puissent exercer leur mandat dans un climat serein et sécurisé.

Depuis nos précédents échanges, les démarches engagées se poursuivent. À cet égard, j'ai notamment adressé un courrier formel à l'Union des villes et communes de Wallonie afin de poursuivre le travail en concertation avec les représentants des pouvoirs locaux et d'identifier les besoins ainsi que les pistes d'amélioration en matière d'accompagnement et de protection des élus.

Les contacts établis par mon cabinet avec le Collège des procureurs généraux ont confirmé que les évolutions relatives à la correctionnalisation des délits de presse et, plus largement, au cadre pénal applicable relèvent avant tout d'une initiative de l'autorité fédérale.

Enfin, lors de la première CIM Intérieur, j'ai pu porter la question auprès des collègues du Fédéral et des autres entités fédérées, mais il s'agissait surtout d'une réunion méthodologique. Je veillerai à ce que cette question importante puisse être plus formellement inscrite à l'ordre du jour d'une prochaine réunion de cette CIM.

Avec mes collègues du Gouvernement wallon, nous continuerons, dans le cadre de nos compétences propres, à soutenir toute initiative permettant de renforcer l'indispensable protection des mandataires locaux. Non pas pour les protéger uniquement eux-mêmes, mais pour protéger la démocratie qu'ils incarnent.

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

M. Maxime Daye (MR). – Monsieur le Ministre, c'est justement cela. Sur la fin, vous avez dit que la première CIM Intérieur était plutôt méthodologique pour voir comment vous alliez fonctionner. Ce qui serait intéressant, ce serait d'insuffler une nouvelle réunion avec un ordre du jour relatif à cela.

Cela empire, si j'ose m'exprimer ainsi. Souvenez-vous qu'à l'époque, l'Union des villes et communes de Wallonie – et sa super équipe avec M. Bastin à la vice-

présidence et moi-même à la présidence – avait mis en avant que, déjà à l’époque, les réseaux sociaux – soucieux ou asociaux, comme je les appelle – induisaient les femmes et les hommes à quitter la vie politique ou à ne pas s’engager sur les listes électorales. C’était en 2024 ; 2030 va arriver très vite et je ne pense pas que l’on ait amélioré la situation en termes de respect des femmes et hommes qui s’engagent pour les pouvoirs locaux. Il faudra lancer l’agenda au niveau du Fédéral.

**Question orale
de M. Maxime Daye
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la possible fusion des Communes de
Hensies et de Bernissart »**

M. le Président. – L’ordre du jour appelle la question orale de M. Daye à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la possible fusion des Communes de Hensies et de Bernissart ».

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

M. Maxime Daye (MR). – Monsieur le Ministre, nous allons du côté de Hensies et de Bernissart, puisque la presse s’est récemment fait l’écho des réflexions engagées par les communes en vue d’une éventuelle fusion volontaire.

Au-delà de ce dossier particulier, cette initiative intervient alors que votre Gouvernement a profondément relancé la politique de fusion volontaire des communes et poursuit l’adoption des textes destinés à faciliter ces rapprochements.

Cette actualité offre l’occasion de dresser un premier bilan de la dynamique créée depuis le début de la législature.

Le projet Hensies-Bernissart constitue-t-il, selon vous, le premier signe d’une nouvelle dynamique en Wallonie ou reste-t-il aujourd’hui une exception ? Depuis votre entrée en fonction, votre perception de l’état d’esprit des mandataires locaux a-t-elle évolué ? Constatez-vous davantage d’ouverture qu’au début de la législature à l’égard des fusions volontaires ?

Au travers des contacts que vous entretenez avec les communes, quels sont aujourd’hui les principaux arguments avancés par les élus qui envisagent une fusion ? Les considérations financières demeurent-elles prépondérantes ou d’autres motivations prennent-elles désormais le dessus ?

Enfin, au-delà des textes adoptés, quelle est votre ambition politique ? Souhaitez-vous simplement permettre les fusions lorsqu’elles émergent localement ou considérez-vous qu’elles doivent devenir un véritable levier de modernisation de l’organisation territoriale wallonne et d’amélioration de l’efficacité 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. – Monsieur le Député, comme vous le savez, le Gouvernement s’est engagé, dans sa DPR, à accompagner et soutenir les fusions volontaires de communes. Ainsi, je me réjouis de constater que plusieurs communes s’interrogent aujourd’hui sur l’opportunité d’une fusion volontaire. Les réflexions engagées, semble-t-il, entre Hensies et Bernissart illustrent cette évolution des mentalités, même si ce dossier est sans doute encore à un stade exploratoire. Je tiens d’ailleurs à souligner qu’aucune décision n’a été prise à ce jour.

Depuis le début de la législature, je perçois une ouverture croissante des mandataires locaux. Les contraintes financières jouent naturellement un rôle important, mais elles ne sont plus les seules motivations. Les communes évoquent également la volonté de renforcer leurs capacités administratives, d’améliorer la qualité des services rendus aux citoyennes et aux citoyens, de mutualiser certaines fonctions et de mieux relever les défis futurs.

L’ambition du Gouvernement est claire : créer un cadre stable, incitatif et sécurisé pour les communes qui souhaitent – librement – s’engager dans une telle démarche. Suite à l’expérience de la fusion de Bastogne et Bertogne, j’ai fait valider en première lecture un avant-projet de décret qui permettra de faciliter et de simplifier administrativement les opérations de fusion de communes.

Je suis convaincu que, lorsqu’elles sont mûrement réfléchies et portées par les autorités locales, les fusions volontaires peuvent constituer un véritable levier de modernisation de l’organisation territoriale wallonne au bénéfice de l’efficacité de l’action publique et de la qualité des services aux citoyens. Le Gouvernement continuera donc à accompagner les communes qui souhaitent explorer cette voie, dans le respect de leur autonomie locale.

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

M. Maxime Daye (MR). – Monsieur le Ministre, vous avez totalement raison sur le stade exploratoire. D’ailleurs, hier, j’étais dans une ville que vous connaissez très bien, au bord d’un étang. Il faisait beau. Avec des collègues bourgmestres, on discutait justement

de cette fusion des communes et l'on se questionnait sur la jauge : faut-il 15 000 habitants, 20 000 habitants ?

Ainsi, beaucoup de monde se pose de nombreuses questions ; il serait donc intéressant, à un moment donné, de la part du Gouvernement – que ce soit via l'Union des villes et communes de Wallonie ou pas –, d'accompagner ce processus exploratoire pour aller éventuellement vers un processus de fusion volontaire, qui sera évidemment davantage accepté qu'une fusion imposée.

**Question orale
de M. Maxime Daye
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la concertation avec la zone de secours
Hainaut-Centre dans le cadre de son
financement »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Daye à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la concertation avec la zone de secours Hainaut-Centre dans le cadre de son financement ».

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

M. Maxime Daye (MR). – Monsieur le Ministre, je suis très étonné d'être tout seul sur le sujet ; en effet, lors de la séance publique du conseil de cette zone de secours – organisée de manière présentielle pour assurer le show, de surcroît –, il y a eu des paroles fortes de tout un chacun, dont des collègues du Parlement de Wallonie. Je m'attendais donc à ce que l'on soit plusieurs à vous interpeller ici, mais, visiblement, le soufflé est déjà retombé.

Le nouveau mécanisme de financement des zones de secours prévu par le décret-programme suscite des interrogations dans certaines zones. Ainsi, la zone de secours Hainaut-Centre estime que la nouvelle clé de répartition lui serait défavorable par rapport à d'autres zones de secours, notamment au sein de la province de Hainaut. Dans ce contexte, elle a évoqué la possibilité d'introduire un recours contre le nouveau mécanisme devant la Cour constitutionnelle.

Toutefois, à l'issue des débats francs et lourds intervenus au sein de notre conseil de zone, il a été décidé de privilégier, dans un premier temps, la voie du dialogue avec le Gouvernement wallon. Une délégation de bourgmestres a ainsi été chargée de vous rencontrer afin d'examiner les difficultés soulevées, un délai de quelques mois étant laissé à la concertation avant toute décision définitive ou action belliqueuse.

Avez-vous été officiellement informé des préoccupations exprimées par la zone de secours Hainaut-Centre concernant le nouveau mécanisme de financement ? Avez-vous été sollicité par la délégation des bourgmestres ou par les représentants de la zone ? Une réunion a-t-elle déjà eu lieu ou est-elle programmée prochainement ?

Quel regard portez-vous sur ces critiques quant à la clé de répartition retenue ? Envisagez-vous des adaptations ou des mesures d'accompagnement si des déséquilibres devaient être objectivés entre les différentes zones de secours hennuyères ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, comme vous le savez, la Déclaration de politique régionale prévoit que le Gouvernement stabilisera juridiquement le transfert des dotations provinciales aux zones de secours et fixera une trajectoire budgétaire pour finaliser la reprise totale du financement des zones de secours, déchargeant ainsi au maximum les villes et communes de leur charge en effaçant le quatrième P.

C'est précisément l'un des objectifs poursuivis par le décret-programme du 19 décembre 2025, que je vous remercie d'avoir voté. À l'horizon 2030, ce mécanisme permettra de mettre fin, pour les communes, à la prise en charge des dépenses liées aux services d'incendie. Il convient toutefois de bien comprendre l'évolution du mécanisme.

Avant 2019, la répartition des dotations communales au sein d'une même zone de secours était déterminée sur la base de critères légaux et d'accords locaux. Parallèlement, les provinces consacraient volontairement une partie du Fonds des provinces au financement des zones de secours. La répartition de cette intervention pouvait varier d'une province à l'autre et résulter d'accords entre entités locales tenant notamment compte d'indicateurs socioéconomiques ou de disparités territoriales.

Entre 2020 et 2024, le Gouvernement wallon a organisé, par voie de circulaire, une reprise progressive par les provinces d'une partie des dotations communales aux zones de secours. En 2020, les provinces devaient ainsi prendre en charge l'équivalent de 20 % des dotations communales de l'année précédente, sur la base d'un montant de référence figé. Cette intervention a progressivement augmenté pour atteindre, en 2024, 60 % des dotations de 2019.

Le décret-programme du 19 décembre 2025 a donné une base juridique à cette reprise progressive, tout en organisant sa finalisation. Il prévoit ainsi une reprise de :

- 15 % de la dotation communale en 2026 ;

- de 30 % en 2027 ;
- de 50 % en 2028 ;
- de 80 % en 2029.

En 2030, l'intégralité de la dotation communale aux zones de secours sera reprise à charge des provinces.

Pour la période allant de 2026 à 2029, le mécanisme repose sur les dotations communales de l'année 2025. L'objectif est notamment d'organiser une trajectoire claire, prévisible et juridiquement stabilisée, tout en corrigeant progressivement certaines différences résultant des mécanismes antérieurs.

Les données budgétaires utiles ont été communiquées aux provinces et zones durant ce premier semestre. Une ultime mise à jour des paramètres doit encore intervenir sur base des comptes communaux 2025, ainsi que le prévoit la législation. Une fois cette mise à jour réalisée, la trajectoire ne sera plus modifiée que par l'inflation jusqu'à la reprise totale.

Les provinces doivent maintenant mettre à jour leurs conventions avec les zones de secours pour tenir compte de la nouvelle législation, mais aussi des demandes du ministre de l'Intérieur qui a fait quelques remarques. J'ai mandaté mon administration pour effectuer le suivi de cette séquence et j'invite fortement chaque bourgmestre à, en outre, s'assurer que cette mise à jour des conventions s'effectue bien par les provinces et les zones.

Par ailleurs, il m'est effectivement revenu que la zone de secours Hainaut-Centre souhaitait pouvoir rediscuter de la répartition. Elle considère que le mécanisme antérieur, amplifié sous le précédent Gouvernement, lui est défavorable. Je rappelle toutefois que le mécanisme de reprise des dotations communales est, par définition, neutre pour la zone de secours elle-même, puisqu'il vise à transférer progressivement une dépense aujourd'hui supportée par les communes vers les provinces. La zone continue donc à percevoir le financement qui lui est dû ; c'est la répartition de la charge entre niveaux de pouvoir qui évolue. Dès lors, la zone de secours en tant que telle ne peut se considérer comme défavorisée par ce mécanisme.

J'ai cependant bien entendu les préoccupations exprimées par les communes de la zone de secours Hainaut-Centre à cet égard. Je rencontrerai donc les représentants de la zone afin d'examiner avec eux les difficultés qu'ils soulèvent et de leur permettre d'exposer précisément leur analyse.

Vous comprendrez dès lors que je ne vais pas préjuger aujourd'hui des conclusions d'une concertation qui doit encore avoir lieu. Je serai naturellement attentif aux éléments objectifs qui me seront présentés dans le cadre de cette rencontre.

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

M. Maxime Daye (MR). – Monsieur le Ministre, merci pour cette réponse qui, à nouveau, est très claire. Je rappelle, et vous l'avez rappelé, mais c'est vrai que c'est bien d'insister, que le Gouvernement s'est enfin engagé sur une réelle reprise à 100 %.

J'émetts juste une petite remarque que je vous ai formulée par une question écrite, mais le CRAC, notamment, émet des réserves quant à cette reprise à 100 %, au niveau notamment de la ville de La Louvière, par exemple, et l'oblige à ne pas mettre zéro euro pour la dotation à la zone de secours en 2030 dans leur tableau. Je vous laisserai voir cela avec l'administration. J'en ai fait une question écrite, car c'est plus technique, même si c'est important que vous gardiez cela en tête.

Je remarque aussi votre volonté du dialogue sur la base de faits anciens ou de décisions prises à l'époque. Je vous remercie évidemment pour cela et vivement la fin de l'été pour que l'on en sache un peu plus.

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

Question orale de M. Julien Liradelfo à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les aménagements des zones de baignade face aux vagues de chaleur »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Liradelfo à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les aménagements des zones de baignade face aux vagues de chaleur ».

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

M. Julien Liradelfo (PTB). – Monsieur le Ministre, la Wallonie connaît une période de forte chaleur provoquée par la canicule et le dérèglement climatique. C'est une situation qui va devenir de plus en plus fréquente.

Dans ce contexte, les zones de baignade deviennent de plus en plus importantes. Elles permettent aux habitants de se rafraîchir, en particulier aux familles qui ne partent pas en vacances, aux jeunes, aux personnes âgées ou aux personnes qui vivent dans des logements mal isolés.

La Wallonie compte 24 zones officielles de baignade pour la saison 2026. Néanmoins, pour accueillir correctement le public lors des fortes chaleurs, il faut des aménagements concrets : de l'ombre, des points d'eau potable, des toilettes, une bonne signalisation, des accès sécurisés, des informations claires sur la qualité

de l'eau et, quand c'est possible, un accès en transports en commun. Ces aménagements ont un coût. Or, beaucoup de communes sont déjà sous pression financière. Elles ne peuvent pas porter seules l'adaptation de ces lieux aux vagues de chaleur.

Le Gouvernement wallon a-t-il réalisé un état des lieux des aménagements dans les zones officielles de baignade ? Des moyens sont-ils prévus pour aider les communes à améliorer l'accès et la sécurité de ces zones ? Le Gouvernement compte-t-il mettre en place un plan pour adapter les zones de baignade aux vagues de chaleur ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, les épisodes de forte chaleur renforcent légitimement l'attrait des citoyens pour les cours d'eau et les plans d'eau. Ils rappellent la nécessité de disposer d'espaces de baignade accessibles et sécurisés, tout en poursuivant les efforts de prévention dans les zones où la baignade demeure interdite. La gestion des zones officielles de baignade relève de plusieurs autorités.

L'établissement de la liste de ces zones, le suivi de la qualité des eaux, ainsi que les autorisations ou interdictions arrêtées dans le cadre de la saison balnéaire relèvent des compétences de mon collègue le ministre Coppieters et du SPW ARNE. Les équipements évoqués dans votre question – zones ombragées, points d'eau potable, sanitaires, surveillance, information ou accessibilité – relèvent, selon les sites, de leurs gestionnaires et des autorités locales. Mes services ne disposent dès lors pas d'un état des lieux global de ces équipements pour les 24 zones officielles de baignade, et ne sont pas compétents pour établir un programme général d'aménagement ou de soutien financier en la matière.

Sur le domaine hydraulique régional, le SPW Mobilité et Infrastructures veille à la sécurité des usagers ainsi qu'à la compatibilité des activités avec l'exploitation des ouvrages et la navigation. La règle demeure claire : la baignade est interdite sur les voies navigables, sauf dans les zones où elle est expressément autorisée. C'est important de le souligner, parce que c'est aussi une question de sécurité.

Le Gouvernement est ouvert au développement d'activités de baignade ou de nage en eau libre lorsqu'elles sont portées localement et que les conditions de qualité des eaux, de sécurité et de compatibilité avec les autres usages sont réunies. Des activités, par exemple, de nage sportive en eau libre sont ainsi autorisées à Namur, à Huy et plus récemment à Godinne. Elles sont organisées dans un cadre strict, comprenant notamment un encadrement adapté, le port

d'une bouée de flottaison individuelle, la présence de kayaks de sécurité ainsi que le respect d'horaires et de seuil de débit déterminés. Le SPW Mobilité et Infrastructures continuera à apporter son expertise aux projets concernant le domaine hydraulique régional afin de concilier, lorsque les conditions le permettent, les usages récréatifs de l'eau avec les exigences de sécurité et la vocation première des voies navigables.

Je vous renvoie pour le menu détail des différents endroits concernés à une question écrite à laquelle j'ai répondu il y a quelques jours en la matière, qui identifie tous les endroits relevant de la gestion du SPW MI et pour lesquels l'accès aux plans d'eau ou aux morceaux de voies hydrauliques est autorisé.

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

M. Julien Liradelfo (PTB). – Merci, Monsieur le Ministre, pour vos éléments de réponse. Effectivement, avec les canicules, il est légitime que les personnes cherchent des points d'eau. Cela pose la question de la sécurité. De trop nombreux épisodes se soldent malheureusement par des décès puisque, avec la canicule, tout le monde se rue sur les points d'eau. Cela souligne l'importance de sécuriser ces zones. Tous les endroits ne sont pas adaptés à la baignade, mais il faut au moins identifier des points où elle devrait être possible. Cela me paraît important.

Surtout, il ne faut pas laisser les communes seules avec ces zones de baignade. L'enjeu dépasse la question locale. Aujourd'hui, un soutien de la Région pour disposer d'une vue globale sur les zones utilisables serait pour moi important.

Je reviendrai certainement chez votre collègue Coppieters pour mes autres questions.

**Question orale
de M. Stéphane Hazée
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « l'enquête conduite par la tutelle relative
au financement d'une procédure-bâillon
illégal »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Hazée à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'enquête conduite par la tutelle relative au financement d'une procédure-bâillon illégale ».

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Monsieur le Ministre, nous connaissons bien l'affaire, le collègue

communal d'Andenne – pour la rappeler en quelques mots – a décidé de payer les frais d'avocat, les autres frais et une partie de l'indemnité de procédure liée à la procédure-bâillon conduite contre Wilfried et contre sa journaliste, et de ne pas récupérer l'ensemble de ces frais engagés auprès de l'ancien bourgmestre, alors même que la décision du conseil communal de principe a été annulée à deux reprises par la tutelle – par vos soins – pour illégalité.

Vous avez donc demandé à votre administration de faire un rapport à ce sujet et avez précisé avoir demandé « d'examiner si les frais d'avocats pris en charge par la Ville respectaient les conditions de licéité des paiements ». J'avais attiré votre attention quant au fait qu'il y avait d'autres éléments dans le questionnement – l'ensemble des frais – et que les actes annulés sont censés ne jamais avoir existé.

Comme vous l'aviez très justement indiqué dans la décision que vous aviez prise la deuxième fois – celle qui portait sur le fond, puisque la première fois portait sur des éléments de calendrier, de mémoire –, « les intérêts électoraux d'une personne, même si c'est le bourgmestre, n'ont rien à voir avec l'intérêt communal. Il y a une confusion entre les intérêts électoraux d'un candidat et les intérêts de la commune ».

Derrière ces rétroactes, il y a un enjeu constant : l'enjeu de la liberté de la presse et les entraves qui sont multipliées contre cette liberté. Conduite avec des fonds publics, elle est d'autant plus insupportable.

Le 2 juin dernier, vous m'indiquiez que l'instruction était toujours en cours. Je viens aux nouvelles un peu plus d'un mois plus tard.

Avez-vous à présent reçu le rapport de votre administration ou un rapport intermédiaire de l'instruction ? L'enquête a-t-elle bien été élargie à l'ensemble des frais de cette procédure – et non les seuls honoraires d'avocats – et donc à l'ensemble des pièces qui y sont liées ? Le cas échéant, quel est le contenu du rapport ? Quelles sont les conclusions de la tutelle et votre appréciation sur l'utilisation de deniers publics pour mener cette procédure en justice ? Est-elle légale ? Est-elle conforme à l'intérêt général ? C'est une deuxième dimension qui fait partie des pouvoirs de tutelle. Qu'en est-il par ailleurs d'éventuels indices d'infractions d'ordre pénal ? C'est une question subsidiaire au questionnement.

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 ce dossier, les principes sont clairs. Je les ai exécutés dans le cadre de ma compétence de tutelle sur les pouvoirs locaux, et cela n'a pas été contesté par l'autorité, par les personnes concernées par voie judiciaire.

Si les principes sont clairs, la mise en œuvre et l'application nécessitent davantage d'analyse. Les faits doivent être démêlés les uns des autres. Pour l'heure, le dossier est toujours en cours d'instruction, et l'administration ne m'a pas encore communiqué son rapport.

Je peux toutefois vous indiquer que l'analyse se poursuit en lien avec les comptes 2025 de la Ville d'Andenne qui ont été transmis à l'administration dans le cadre de la tutelle spéciale d'approbation sur les comptes des communes. Je dis tutelle spéciale, mais c'est une tutelle spécifique qui s'applique à tous les comptes. Il n'y a pas de particularité visant la Commune d'Andenne, mais il se fait que les pièces comptables et les questions posées viennent se télescoper.

À la suite d'informations reçues en mai dernier, le SPW IAS a réinterrogé récemment la ville, afin d'obtenir des précisions sur le contenu d'une partie des factures concernées et transmises.

Comme vous, je suis quelque peu impatient de disposer du rapport du SPW IAS, afin de prendre une attitude concernant cet enjeu et la mise en œuvre des principes que j'ai énoncés dans le cadre de la tutelle, et qui n'ont – je le rappelle – pas été contestés par voie judiciaire par les intéressés.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Je prends note de la réponse du ministre. Il y a une impatience à voir ce dossier clairement tranché, et cette dépense d'argent public illégitime et illégale, complètement vidée. Je ne peux que prendre acte et laisser l'administration poursuivre son travail, laisser le ministre recevoir le rapport qu'il a demandé.

Je rappelle que, comme le ministre l'a fait, au-delà des décisions prises, la Ville d'Andenne n'a pas contesté l'annulation, pas davantage que le bourgmestre n'a contesté le jugement qui l'a débouté.

Le ministre dispose d'une tutelle de légalité, mais aussi de conformité à l'intérêt général. Je ne voudrais pas qu'il y ait une forme de jeu avec le temps de la part de l'administration communale. J'imagine que vous avez donné les instructions à votre administration pour empêcher toutes mesures dilatoires en jouant la montre. Ce ne serait pas acceptable.

En conclusion, comme le ministre, je souhaite redire que les intérêts électoraux d'une personne n'ont rien à voir avec l'intérêt communal et qu'il y a dès lors une confusion entre patrimoine privé et patrimoine public. J'espère que la décision qui sera prise pourra complètement purger ce dommage.

**Question orale
de M. Nicolas Janssen
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « l'encadrement des redevances
communales demandées lors du dépôt des
projets éoliens »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Janssen à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'encadrement des redevances communales demandées lors du dépôt des projets éoliens ».

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

M. Nicolas Janssen (MR). – Monsieur le Ministre, les porteurs de projet éoliens font régulièrement état de difficultés liées aux montants réclamés par certaines communes lors du dépôt ou de l'instruction de leur demande de permis.

Si les communes peuvent légitimement percevoir des redevances destinées à couvrir les coûts administratifs liés au traitement de ces dossiers, il apparaît que certaines d'entre elles demandent des montants particulièrement élevés, sans lien évident avec les frais réellement engagés. Cette situation peut entraîner des disparités importantes entre communes et constituer un frein au développement de projets d'intérêt régional.

Dès lors, il semble opportun de s'interroger sur l'encadrement de ces pratiques afin de garantir une plus grande prévisibilité et une égalité de traitement entre les porteurs de projet.

Monsieur le Ministre, disposez-vous d'un état des lieux des montants réclamés par les communes wallonnes dans le cadre du dépôt de l'instruction des demandes de permis relatives aux projets éoliens ? Avez-vous connaissance de situations dans lesquelles les redevances communales apparaissent manifestement disproportionnées par rapport au coût réel du traitement administratif de ces dossiers ? Considérez-vous que le cadre juridique actuel offre des garanties suffisantes pour éviter d'éventuels abus ? Enfin, envisagez-vous de fixer un plafond ou d'encadrer les montants pouvant être réclamés par les communes afin d'assurer une plus grande harmonisation du développement des projets éoliens ?

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 préciserai tout d'abord qu'il convient de bien distinguer la fiscalité communale

applicable aux projets éoliens des redevances perçues en contrepartie de l'instruction administrative d'un dossier.

Sur le premier volet, j'ai récemment rencontré les représentants du secteur éolien afin d'échanger plus largement sur la fiscalité locale applicable à leurs installations. Ces échanges ont effectivement mis en évidence une forte attente de prévisibilité de la part des opérateurs. Nous devons éviter d'aboutir à une forme de « jungle fiscale », avec des pratiques très différentes d'une commune à l'autre. C'est précisément la raison pour laquelle je souhaite poursuivre le travail avec le secteur et les pouvoirs locaux afin de moderniser le cadre régional applicable à la fiscalité des projets éoliens et, d'une façon générale, d'énergie renouvelable.

En revanche, s'agissant spécifiquement des redevances liées à l'instruction des permis, le cadre est différent et déjà relativement clair. Je rappelle qu'une redevance constitue la contrepartie d'un service effectivement rendu. Son montant doit donc être en lien avec le coût du service presté par la commune. Il ne peut être question, sous couvert d'une redevance administrative, d'organiser une taxation supplémentaire d'un secteur ou d'un projet particulier.

La circulaire budgétaire rappelle clairement ce principe. Elle prévoit des montants forfaitaires recommandés pour l'instruction des demandes de permis. Lorsqu'un dossier présente un caractère exceptionnel et nécessite un travail administratif particulier, la commune peut évidemment récupérer les frais réellement engagés. Il peut notamment s'agir du temps de travail consacré au dossier, du coût salarial ou encore des autres charges directement liées à son traitement.

Le principe est donc clair : une commune peut couvrir le coût réel de l'instruction d'un dossier, mais une redevance ne peut pas devenir un instrument de taxation déguisée.

Enfin, concernant votre demande de cadastre, je vous invite à m'interroger par écrit afin que je puisse vous fournir ces données plus aisément.

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

M. Nicolas Janssen (MR). – Merci pour les informations apportées.

Question orale
de M. Nicolas Janssen
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « le recours introduit par la Commune
d’Ittre dans le dossier éolien de Haut-Ittre »

M. le Président. – L’ordre du jour appelle la question orale de M. Janssen à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le recours introduit par la Commune d’Ittre dans le dossier éolien de Haut-Ittre ».

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

M. Nicolas Janssen (MR). – Monsieur le Ministre, en octobre 2024, vous avez accordé un permis à la société VDH DEV pour l’installation de quatre éoliennes de 150 mètres – sur cinq demandées – à Ittre, malgré les avis défavorables de la Commune, des fonctionnaires technique et délégué, des réserves de la cellule GISER quant à la gestion du ruissellement, ainsi qu’une forte opposition citoyenne.

Le 11 mars 2026, le Conseil d’État a annulé ce permis à la suite d’un recours communal. Le 10 juin 2026, vous avez rectifié l’acte, cette fois en autorisant cinq éoliennes. Le 30 juin 2026, le Conseil communal d’Ittre a décidé d’introduire un nouveau recours contre cette décision.

Parallèlement, le promoteur a introduit une nouvelle demande pour quatre éoliennes de 180 mètres sur le même site, actuellement à l’instruction. Deux procédures distinctes portent aujourd’hui sur des projets très similaires.

Ces projets suscitent cependant toujours les mêmes inquiétudes en matière de ruissellement, dans un village sujet aux inondations et où les pouvoirs publics ont réalisé des investissements conséquents dans des ouvrages de prévention depuis plusieurs années, notamment dans la création de bassins d’orage et de zones d’immersion temporaires.

Les travaux d’une cinquième zone d’immersion temporaire viennent d’ailleurs de débuter à Baudémont dans le cadre du projet LIFE Belini, à proximité du site envisagé pour l’implantation des éoliennes. Les récents épisodes de fortes pluies ont une nouvelle fois démontré toute l’utilité de ces infrastructures, vu que le village a été peu touché comparativement aux impacts observés en 2014, notamment.

Comment, Monsieur le Ministre, les avis défavorables de la Commune, des fonctionnaires technique et délégué, ainsi que l’avis réservé de la cellule GISER quant aux risques de ruissellement ont-ils été pris en compte dans votre décision ? Le cas échéant, pour quelle raison avez-vous choisi de vous en écarter ?

Quels éléments nouveaux ont justifié l’autorisation de la cinquième éolienne, pourtant refusée dans l’arrêté d’octobre 2024 ?

Avez-vous connaissance de la seconde demande de permis portant sur quatre éoliennes de 180 mètres sur le même site, par le même promoteur ? Quelle est votre analyse à ce stade de la procédure ? Si ce second projet venait à être autorisé, se substituerait-il au permis délivré le 10 juin 2026 ?

Comment le Gouvernement garantit-il que les aménagements prévus ne compromettent pas l’efficacité des investissements publics réalisés en prévention des inondations ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, les décisions en matière de permis éolien sont liées aux objectifs de développement des énergies renouvelables prévus dans le PACE, dans lesquels le Gouvernement s’inscrit pleinement, conformément à la Déclaration de politique régionale.

En date du 5 août 2025, et conformément aux prescriptions du Code de l’environnement, la société VDH DEV a introduit une demande de désignation des communes susceptibles d’être affectées par un projet éolien sur la commune d’Ittre. Il s’agit de la première étape pour tout projet de classe 1. Outre la Commune d’Ittre, sept autres communes ont été désignées. La réalisation de la réunion d’information préalable – la fameuse RIP – à la réalisation de l’étude d’incidences s’est tenue le 2 octobre 2025. Aucune demande de permis n’a donc été introduite pour ce projet qui n’en est qu’à ses prémices.

Cependant, sur la base des quelques informations fournies à ce stade, ce nouveau projet comporterait quatre éoliennes au lieu de cinq pour le premier projet que vous évoquez. Ces nouvelles éoliennes seraient effectivement plus hautes et auraient donc une puissance plus élevée. La suppression de la cinquième éolienne permettrait d’éloigner le parc des premières habitations. C’est un choix de l’opérateur en la matière. Faute d’autres informations, je ne me prononcerai pas sur cette future seconde demande de permis – je rappelle qu’on n’en est qu’à la RIP –, d’autant qu’il n’est pas inhabituel qu’un projet évolue entre sa présentation initiale et le moment où la demande est introduite.

Cependant, d’une manière générale, je constate que la technologie évolue rapidement et que la puissance des éoliennes croît régulièrement. Privilégier les modèles d’éoliennes plus récents est donc cohérent avec la volonté d’optimiser la production d’énergie sur un site donné.

Depuis 2024, deux éléments nouveaux ont modifié l'évaluation de la balance des intérêts. En effet, il y a, d'une part, un contexte où le besoin d'énergies renouvelables et électriques sur notre territoire est croissant, et, d'autre part, un besoin d'accessibilité à la puissance qui s'est développé. Ces éléments doivent être pris en compte dans la balance des intérêts menée de façon générale pour des projets de cette nature.

Je précise enfin que l'emprise au sol des éoliennes est limitée, et qu'elle n'est pas de nature à impacter les risques d'inondation sur la zone où elles s'implantent dans la mesure où la gestion des ruissellements et des eaux pluviales a fait l'objet de conditions imposées par la cellule GISER.

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

M. Nicolas Janssen (MR). – Merci, Monsieur le Ministre, pour ces éléments de réponse qui permettent de clarifier quelque peu cette situation assez inhabituelle. Le dossier illustre, comme vous l'avez dit, la nécessité de concilier les objectifs de transition énergétique avec les réalités locales, les contraintes environnementales et aussi la vie des acteurs du territoire, en particulier celui des communes concernées à Ittre, commune particulièrement exposée au risque d'inondation.

Les risques de ruissellement et d'inondation ne sont pas théoriques. Des investissements publics importants ont été réalisés pour protéger le village et les riverains. Il est donc essentiel de garantir que les aménagements liés à ces projets ne compromettent ni l'efficacité de ces dispositifs ni les résultats déjà obtenus. Comme le MR l'a toujours défendu, il ne s'agit pas de faire de l'éolien partout et à n'importe quel prix ; chaque projet doit être viable et présenter un réel impact social et environnemental maîtrisé.

ORGANISATION DES TRAVAUX (Suite)

Interpellations et questions orales transformées en questions écrites

M. le Président. – Les questions orales de :

- Mme Özen, sur « la suppression des lignes A2 et A3 vers l'aéroport de Charleroi » ;
- M. Lefèbvre, sur « la désignation du secrétaire général de Ceneo » ;
- M. Chintinne, sur « le courrier de l'Union des villes et communes de Wallonie (UVCW) du 9 juin concernant la reconversion des friches de petite et moyenne taille » ;
- M. de Wasseige, sur « la reconversion du site du haut-fourneau B à Seraing » à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sont transformées en questions écrites.

Interpellations et questions orales retirées

M. le Président. – Les questions orales de :

- M. Hazée, sur « la suppression des horaires des bus LeTEC et le suivi de la suspension de cette décision » ;
- M. Hazée, sur « la fausse demande d'aide sociale introduite par un mandataire local au CPAS de Tournai » ;
- Mme Greco, sur « le développement des enveloppes d'ensevelissement » 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 17 heures 20 minutes.

LISTE DES INTERVENANTS

M. Jean-Paul Bastin, Les Engagés
M. Vincent Crampont, PS
M. Maxime Daye, Président
Mme Valérie De Bue, MR
Mme Dorothée De Rodder, PS
M. Olivier de Wasseige, Les Engagés
M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux
M. Laurent Devin, PS
M. Arnaud Dewez, MR
Mme Sophie Fafchamps, Les Engagés
Mme Mélissa Hanus, PS
M. Stéphane Hazée, Ecolo
M. Nicolas Janssen, MR
M. Bruno Lefèbvre, PS
M. Julien Liradelfo, PTB
Mme Christine Mauel, MR
M. Germain Mugemangango, PTB
M. Guillaume Soupard, MR
Mme Éliane Tillieux, PS

ABRÉVIATIONS COURANTES

ADAS	advanced driver assistance systems (systèmes avancés d'aide à la conduite)
AOT	Autorité organisatrice du transport
ARNE	Agriculture, Ressources naturelles et Environnement (SPW)
AWSR	Agence wallonne pour la sécurité routière
BIM	bénéficiaire de l'intervention majorée
BSCA	Brussels South Charleroi Airport (SA) (aéroport de Charleroi Bruxelles-Sud)
CA	conseil d'administration
CADA	Commission d'accès aux documents administratifs
Celex	cellule(s) d'expertise
CESE	Conseil économique, social et environnemental de Wallonie
CIM	conférence interministérielle
CO ₂	dioxyde de carbone
CoMBaLi	Collectif pour la mobilité du bassin liégeois
CORTEX	Centre régional de coordination des risques et de la transmission d'expertise
CPAS	centre(s) public(s) d'action sociale
CRAC	Centre régional d'aide aux communes
CSP	contrat(s) de service public
DEV	dispositif électronique de vote
DPR	Déclaration de politique régionale
FAST	Fluidité, accessibilité, santé/sécurité et transfert modal (plan)
GISER	Gestion intégrée Sol-Érosion-Ruissellement (cellule)
IAS	Intérieur et Action sociale (SPW)
IDEA	Intercommunale de développement économique et d'aménagement des régions de Mons-Borinage et du Centre (SCRL)
ISA	intelligent speed adaptation (adaptation intelligente de la vitesse)
LIFE	L'Instrument financier pour l'environnement (fonds de l'Union européenne pour le financement de sa politique environnementale)
MI	Mobilité et Infrastructures (SPW)
OCBM	organe(s) de consultation de bassin de mobilité
OMS	Organisation mondiale de la santé
OTW	Opérateur de transport de Wallonie (précédemment appelé groupe TEC)
PACE	plan Air-Climat-Énergie
Perex	Centre de trafic de la Région wallonne
PIVH	Plan d'investissement dans les voies hydrauliques
PRW	Plan de relance de la Wallonie
PV	procès-verbal
RAVeL	réseau autonome des voies lentes
RGPD	Règlement général sur la protection des données
RIP	réunion d'information préalable
RTBF	Radio-télévision belge de la Communauté française
SNCB	Société nationale des chemins de fer belges
SNCV	Société nationale des chemins de fer vicinaux
SOFICO	Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures
SPGE	Société publique de gestion de l'eau (SA)
SPW	Service public de Wallonie
SRWT	Société régionale wallonne du transport public de personnes
STIB	Société des transports intercommunaux de Bruxelles
STIL	Société de transports intercommunaux liégeois
SWDE	Société wallonne des eaux
TEC	Société de transport en commun
TVA	taxe sur la valeur ajoutée

TVAC	taxe sur la valeur ajoutée comprise dans le prix
UAP	unité(s) d'administration publique
UE	Union européenne
UVCW	Union des villes et communes de Wallonie
WPR	Wegpolitie - Police de la route