

# PARLEMENT WALLON

SESSION 2025-2026

## COMPTE RENDU INTÉGRAL\*

Séance publique de commission

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

Mardi 21 avril 2026

---

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

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

## SOMMAIRE

<b>OUVERTURE DE LA SÉANCE</b> .....	1
<b>ORGANISATION DES TRAVAUX</b> .....	1
Examen de l'arriéré.....	1
Les installations électriques du Service public de Wallonie – Auditions.....	1
Intervenants : M. le Président – M. Stéphane Hazée – M. Jean-Paul Bastin – M. Bruno Lefèbvre – Mme Caroline Cassart-Mailleux.	
<b>PROJETS ET PROPOSITIONS</b> .....	2
Mission d'étude d'une délégation de la Commission de l'aménagement du territoire, de la mobilité et des pouvoirs locaux sur la résilience du territoire wallon après les inondations de juillet 2021 à Bad Neuenahr-Ahrweiler (Allemagne) le 27 février 2026 – Rapport présenté en application de l'article 165 du règlement par M. J.-P. Bastin (Doc. 517 (2025-2026) N° 1).....	2
Présentation du rapport par M. J.-P. Bastin, Rapporteur.....	2
Intervenants : M. le Président – M. Jean-Paul Bastin.	
Pétition pour mettre fin au plan d'aménagement actuel du <i>busway</i> sur l'avenue des Martyrs.....	3
Échange de vues.....	3
Intervenants : M. le Président – Mme Sophie Fafchamps – M. Thierry Witsel – Mme Diana Nikolic.	
Votes.....	6
Confiance au président et au rapporteur.....	6
<b>INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES</b> .....	7
Question orale de M. Vincent Crampont à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la RN54 » ;	
Question orale de Mme Caroline Desalle à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la RN54 ».....	7
Intervenants : M. le Président – M. Vincent Crampont – Mme Caroline Desalle – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de M. Vincent Crampont à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les difficultés concernant la signalisation des chantiers ».....	8
Intervenants : M. le Président – M. Vincent Crampont – 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 bilan du service d'hiver 2025-2026 ».....	10
Intervenants : M. le Président – M. Bruno Lefèbvre – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de M. Carlo Di Antonio à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'état des voiries régionales à Quévy ».....	11
Intervenants : M. le Président – M. Carlo Di Antonio – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de M. Grégory Chintinne à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la sécurité du carrefour de Rosée entre la N97 et la N977 ».....	12
Intervenants : M. le Président – M. Grégory Chintinne – M. François Desquesnes, Ministre.	

Question orale de M. Eddy Fontaine à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la présence de cadavres de sangliers le long du contournement de Couvin »..... 13

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

Question orale de Mme Valérie Dejardin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les retards dans les travaux de réhabilitation du viaduc de Lambermont »..... 14

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

Question orale de Mme Éliane Tillieux à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la dégradation rapide du pont de Tamines à la suite de l'accroissement du trafic »..... 16

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

Question orale de M. Jean-Paul Bastin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'entretien des voiries régionales et les courses cyclistes »..... 17

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

Question orale de M. Carlo Di Antonio à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'accès nord de Pairi Daiza »..... 18

Intervenants : M. le Président – M. Carlo Di Antonio – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de M. Vincent Crampont à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'équivalence du permis de conduire théorique » ;

Question orale de M. Maxime Daye à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les failles concernant les nouvelles mesures d'obtention du permis M18 en Wallonie »..... 19

Intervenants : M. le Président – M. Vincent Crampont – 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 « les avancées dans la réforme permettant aux communes de percevoir les amendes pour les petits excès de vitesse »..... 21

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

Question orale de M. Olivier Maroy à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la sécurité routière à géométrie variable en Belgique »..... 22

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

Question orale de M. Vincent Crampont à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les alternatives envisagées par le TEC pour suppléer à l'abandon de la navette de l'IFAPME entre Chimay et Dinant »..... 24

Intervenants : M. le Président – M. Vincent Crampont – 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'utilisation des conclusions du baromètre d'Europ Assistance sur la mobilité » ;

Question orale de M. Jean-Paul Bastin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le retard à combler concernant les bornes de recharge en Wallonie » ;

Question orale de M. Olivier Maroy à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'état d'avancement du déploiement des bornes de recharge pour véhicules électriques en Wallonie »..... 25

Intervenants : M. le Président – M. Bruno Lefèbre – M. Jean-Paul Bastin – M. Olivier Maroy – 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'accessibilité réelle du réseau du TEC pour les personnes à mobilité réduite (PMR) » ;

Question orale de M. Arnaud Dewez à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'accessibilité dans les bus du TEC et les mesures pour les annonces sonores » .....28

Intervenants : M. le Président – Mme Mélissa Hanus – M. Arnaud Dewez – 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 « les nouveaux retards dans l'adoption du contrat de service public (CSP) révisé de l'Opérateur de transport de Wallonie (OTW) » .....31

Intervenants : M. le Président – Mme Mélissa Hanus – 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 « les évolutions de la grille tarifaire du TEC » .....32

Intervenants : M. le Président – Mme Mélissa Hanus – 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 garantie d'emprunt 2026 pour l'Opérateur de transport de Wallonie (OTW) » .....34

Intervenants : M. le Président – Mme Mélissa Hanus – 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 « les recours introduits contre le plan de réaménagement du carrefour du ring à Groenendael » ..... 34

Intervenants : M. le Président – M. Nicolas Janssen – 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 gestion des déviations autoroutières pour les poids lourds » .....36

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

**REPRISE DE LA SÉANCE** ..... 37

**INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES (SUITE)** ..... 37

Question orale de M. Stéphane Hazée à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le financement d'une procédure-bâillon illégale » .....37

Intervenants : M. le Président – M. Stéphane Hazée – 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 « le rôle des pouvoirs locaux et des CPAS dans la remise à l'emploi des Wallons » .....39

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 « les actions de lutte contre la hausse des violences envers des membres de CPAS » ..... 41

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

Question orale de M. Laurent Devin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le financement des zones de secours » ..... 42

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 « la mixité au sein des jurys des pouvoirs locaux ».....43

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

Question orale de M. Stéphane Hazée à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la crise sociale et éthique au sein du CPAS de Tournai » ;

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'introduction d'une demande fictive d'aide sociale par un mandataire au CPAS de Tournai ».....44

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

Question orale de M. Bruno Lefèbvre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la gouvernance et le contrôle des montages financiers entre la Ville de Mouscron et l'Intercommunale d'étude et de gestion (IEG) ».....46

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 « les modalités de désignation d'un nouveau secrétaire général au sein de l'intercommunale Ceneo ».....47

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

Question orale de M. Bruno Lefèbvre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la réforme des plans de cohésion sociale (PCS) ».....48

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

Question orale de M. Bruno Lefèbvre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la nécessité de maintenir un ancrage public dans le cadre de la réforme du décret relatif aux zones d'activité économique (ZAE) » ;

Question orale de Mme Éliane Tillieux à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les difficultés rencontrées en province de Namur pour accueillir de nouvelles entreprises » ;

Question orale de Mme Veronica Cremasco à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la mobilisation du territoire pour l'activité économique » ;

Question orale de Mme Veronica Cremasco à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la réforme des missions des intercommunales et le redéploiement économique de la Wallonie » ;

Question orale de M. Maxime Daye à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la réforme des zones d'activité économique (ZAE) ».....49

Intervenants : Mme la Présidente – M. Bruno Lefèbvre – Mme Éliane Tillieux – M. le Président – Mme Veronica Cremasco – M. Maxime Daye – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de Mme Veronica Cremasco à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'appel des expertes en assurance à mettre fin à la construction en zone inondable ».....55

Intervenants : M. le Président – Mme Veronica Cremasco – 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'état du projet de la Boucle du Hainaut » ;

Question orale de M. Bruno Lefèbvre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'intervention de M. le Ministre de la Santé dans le dossier de la Boucle du Hainaut » ;

Question orale de M. Olivier Maroy à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la Boucle du Hainaut et le tournant décisif pour la Wallonie » ;

Question orale de M. Laurent Devin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la mobilisation des organisations patronales, des syndicats et des associations environnementales en faveur de la Boucle du Hainaut » ;

Question orale de M. Loris Resinelli à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'état d'avancement du dossier de la Boucle du Hainaut et les perspectives de décision »..... 57

Intervenants : Mme la Présidente – M. Maxime Daye – M. Bruno Lefèbre – M. Olivier Maroy – M. Laurent Devin – M. Loris Resinelli – 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 politique d'aménagement des sols par des panneaux photovoltaïques »....63

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

Question orale de M. Bruno Lefèbre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la nécessité d'une réponse concertée du Gouvernement wallon face à la stratégie d'implantation des enseignes de fast-food »..... 64

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

**ORGANISATION DES TRAVAUX (SUITE)**..... 66

Interpellations et questions orales transformées en questions écrites..... 66

Interpellations et questions orales retirées..... 66

**LISTE DES INTERVENANTS**..... 67

**ABRÉVIATIONS COURANTES**..... 68



# 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

### *Examen de l'arriéré*

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

Personne. Merci.

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

**M. le Président.** – Par courrier du 14 avril dernier, M. Hazée a demandé, au nom du groupe Ecolo, l'inscription à l'ordre du jour de notre Commission d'un point relatif à l'audition du directeur général du Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures, le SPW MI, sur un état des lieux complet et précis des installations électriques.

Avant d'entendre M. Hazée, je porte également à votre connaissance que la Conférence des présidents, qui était exceptionnellement réunie le 15 avril dernier, un mercredi, a décidé que les modalités de consultation des documents transmis par M. le Ministre et relatifs au cadastre des installations électriques seront fixées lors de sa réunion du 13 mai prochain. On parle de nombreuses pages, des centaines de milliers. Une circulaire précisant ces modalités sera adressée à l'ensemble des parlementaires wallons à l'issue de la réunion de la Conférence des présidents du mois de mai.

La parole est à M. Hazée.

**M. Stéphane Hazée** (Ecolo). – Vous vous souviendrez que le ministre a été interpellé début février au sujet de l'état des cabines électriques. C'était à la suite du jugement du Tribunal de Namur relatif au drame qui est intervenu à quelques dizaines de mètres d'ici, en bord de Sambre, en 2020. À cette occasion, le ministre a pu avoir des propos rassurants sur la

situation, le travail qui a déjà été effectué et celui qui est en cours de finalisation. Il y avait toutefois des éléments de différentiel dans les chiffres qui nous avaient conduits à laisser une question en suspens. Nous sommes revenus en question écrite. Nous avons aussi écrit au ministre pour avoir accès au cadastre hors *data room*, comme il l'avait évoqué. C'était au mois de février.

Depuis lors, chacun et chacune a pu prendre connaissance du travail d'investigation assez fouillé qui a été réalisé par le journal *L'Avenir*. Nous avons d'ailleurs eu l'occasion d'échanger à ce sujet largement il y a 15 jours, ici, dans le cadre de nouvelles interpellations. Ce travail du journal *L'Avenir* a conduit le ministre à devoir faire le constat qu'il avait fourni des informations incorrectes au Parlement à la suite du travail proposé par son administration. Le ministre a indiqué qu'il était absolument nécessaire d'avoir la plus grande transparence sur cet enjeu. C'est une préoccupation que nous partageons, puisque ce travail d'investigation a pu montrer que l'état de la situation était plus préoccupant que l'idée que nous en avons, potentiellement gravement plus préoccupant.

Dès lors, la demande est assez simple et, à mon sens, élémentaire puisqu'il y a ce travail qui a donné lieu à ces interprétations variées. C'est que l'on puisse dissiper tout flou dans le dossier, exiger la totale transparence du SPW MI comme le ministre l'indiquait.

Dans cette perspective, nous proposons que le SPW MI puisse faire un exposé du dossier en commission. Nous invitons le directeur général, mais cela peut être un autre représentant habilité en fonction de la compétence au sein de l'administration, c'est le ministre qui est le mieux placé, avec son administration, pour identifier les interlocuteurs. Nous souhaitons un état complet du dossier qui permette d'avoir connaissance de l'état d'avancement du cadastre, de la proportion des installations qui ont été mises en conformité ou qui doivent encore l'être, de l'état de danger – question centrale qui peut subsister –, de la priorisation des interventions et l'état du plan de mise en conformité d'ici 2027 pour une partie du réseau, d'ici 2029 – puisque l'échéance a été postposée – pour une autre partie. Voilà, Monsieur le Président, de manière extrêmement synthétique, l'objet de la demande à agender dans les prochaines séances de notre Commission.

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

**M. Jean-Paul Bastin** (Les Engagés). – Dans le cadre de ce dossier qui, malheureusement, a débuté par un drame à quelques mètres d’ici, le ministre a toujours joué la totale transparence en fonction de toutes les informations dont il disposait, les a relayées et éventuellement corrigées si celles-ci venaient à évoluer dans le cours du temps en fonction de ce qu’il recevait de son administration, et ce, avec la plus grande honnêteté intellectuelle.

Par ailleurs, il a mis à disposition et accepté à tout moment que tous les éléments puissent être accessibles via la technique dite de la *data room*. Par ailleurs, nous pouvons soutenir la demande, si elle est formulée, d’entendre le directeur du SPW MI, sachant que dans le calendrier, cela nous amènerait à début juin, s’il y avait un accord – on va regarder dans un deuxième temps.

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

**M. Bruno Lefèbvre** (PS). – On rejoint la demande de M. Hazée.

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

**Mme Caroline Cassart-Mailleux** (MR). – Il est vrai, Monsieur le Président, que le ministre s’est toujours positionné pour une totale transparence quand il a répondu à nos questions en commission. D’ailleurs, je l’en remercie vivement. Il a transmis tous les documents afin qu’une *data room* puisse être consultée par les différents parlementaires.

Un deuxième élément qui démontre une totale transparence est le souhait que les parlementaires aient la totale information également. Avoir une audition du directeur du SPW MI au début du mois de juin, lorsque les parlementaires auront pu prendre connaissance de la *data room*, me paraît une bonne chose au regard de notre agenda et de son organisation. Notre groupe marque donc son accord aussi et je pense que cela va dans la bonne direction.

**M. le Président.** – Ayant reçu l’assentiment de notre Commission, je vous propose de demander au secrétaire de notre Commission de travailler sur la date du 2 juin, parce que, le 16 juin, nous aurons l’ajustement budgétaire. Ce sera une semaine assez chargée. Avant cela, on aura déjà d’autres auditions. On va travailler en ce sens et l’on vous reviendra évidemment à notre plus prochaine réunion.

*En conclusion, la Commission décide de procéder à l’audition de représentants habilités du Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures (SPW MI).*

## PROJETS ET PROPOSITIONS

### **Mission d’étude d’une délégation de la Commission de l’aménagement du territoire, de la mobilité et des pouvoirs locaux sur la résilience du territoire wallon après les inondations de juillet 2021 à Bad Neuenahr-Ahrweiler (Allemagne) le 27 février 2026 – Rapport présenté en application de l’article 165 du règlement par M. J.-P. Bastin (Doc. 517 (2025-2026) N° 1)**

**M. le Président.** – L’ordre du jour appelle l’examen de la mission d’étude d’une délégation de la Commission de l’aménagement du territoire, de la mobilité et des pouvoirs locaux sur la résilience du territoire wallon après les inondations de juillet 2021 à Bad Neuenahr-Ahrweiler (Allemagne) le 27 février 2026 – Rapport présenté en application de l’article 165 du règlement par M. J.-P. Bastin (Doc. 517 (2025-2026) N° 1).

#### ***Présentation du rapport par M. J.-P. Bastin, Rapporteur***

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

**M. Jean-Paul Bastin**, Rapporteur. – Depuis maintenant un peu plus d’un an et dans le cadre des travaux qui se déroulent dans une certaine cohésion, concertation et pluralisme, nous avons décidé d’aller voir ce qu’il se passait de l’autre côté de la frontière, pas seulement linguistique, mais également étatique, à savoir en Allemagne. Du côté de la vallée de l’Ahr, et plus précisément dans la ville de Bad Neuenahr-Ahrweiler, cette ville a connu des inondations au même moment que les dramatiques inondations du bassin de la vallée de la Vesdre et même d’une grande partie de la Wallonie, les 14 et 15 juillet 2021. Le phénomène dit « de la goutte blanche » ne s’est pas arrêté à la frontière ; il a été également de l’autre côté, avec des conséquences tout aussi dramatiques.

On tient évidemment à remercier les services du greffe, les traducteurs, notre secrétaire de Commission pour le travail minutieux effectué afin que cette mission puisse se dérouler dans les meilleures conditions. Dès lors que l’on se rend dans un autre pays, les conditions sont toujours un peu plus sensibles et rigoureuses, mais M. Pace a été à la hauteur de sa réputation, qui le précède désormais.

Comme vous pourrez le lire dans le rapport, si ce n’est déjà fait, notre visite a permis d’échanger sur la gestion de crise avec les autorités de la Ville, singulièrement avec le bourgmestre, dont on peut remercier la disponibilité, et ce malgré qu’il était en dernière ligne droite de leur campagne électorale. Surtout, le focus de la mission concernait le processus

de reconstruction. Comment faisaient-ils avec des données similaires aux nôtres ? Comment répondaient-ils à l'équation et aux différents problèmes ?

On a pu noter différents sujets d'attention communs entre nos deux Régions, mais également des différences sur la philosophie de reconstruction et sur la manière d'organiser la gouvernance de la reconstruction. On a pu visiter le chantier du parc thermal de la ville ainsi qu'observer différents points d'attention, comme notamment le niveau des ponts. On a pu remarquer qu'ils considéraient les phénomènes comme exceptionnels, avec une récurrence estimée à une fois tous les 100 ans, mais aussi une volonté de pouvoir vivre à nouveau sur le site et de reconstruire quasiment au même endroit, en faisant évidemment des adaptations de manière à augmenter la capacité de résistance, mais sans en éliminer totalement le risque de par l'ampleur qui avait frappé la ville en juillet 2021.

La rencontre avec la société de reconstruction et de développement local a permis également de mieux appréhender le modèle retenu en Allemagne, qui confie à ce type de structure à un niveau local ou en associant plusieurs communes la responsabilité de superviser le processus de reconstruction et d'adaptation du territoire aux phénomènes climatiques extrêmes, dont on espère qu'ils seront moins nombreux, mais dont on peut craindre qu'ils soient plus fréquents et plus intenses.

Voilà ce rapport concis pour présenter notre mission juste de l'autre côté de la frontière, dans ce minibus qui nous a guidés au site de Bonn.

**M. le Président.** – Je l'avais déjà signalé juste après cette émission : je corrobore tous les remerciements qui ont été effectués d'autant plus que, entre-temps, le bourgmestre a pu être élu député. En effet, c'était une de ses aspirations et surtout celle de son épouse ; on a donc une pensée pour elle. Comprendront celles et ceux qui étaient dans cette délégation.

Je remercie aussi les services qui ont travaillé avec M. Bastin sur la rédaction de ce rapport.

Y a-t-il des remarques sur ce rapport ? Je pense que c'était effectivement clair.

Personne. Merci beaucoup.

### **Pétition pour mettre fin au plan d'aménagement actuel du *busway* sur l'avenue des Martyrs**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle l'examen de la pétition pour mettre fin au plan d'aménagement actuel du *busway* sur l'avenue des Martyrs.

MM. Lefèbvre et J.-P. Bastin ont déjà été désignés en qualité de rapporteurs.

### **Échange de vues**

**M. le Président.** – Nous avons, le 24 mars dernier, procédé à l'audition de Mmes Pottier, Szpak et de M. Del Bigo, en qualité de représentants des pétitionnaires. Il nous revient d'adopter des conclusions en sachant que nous avons reçu des conclusions du groupe PS en date du 7 avril dernier, et que la majorité a déposé également un projet de conclusions.

La parole est à Mme Fafchamps.

**Mme Sophie Fafchamps** (Les Engagés). – Chers collègues, pour introduire mon propos, je tiens d'abord à remercier les représentants des pétitionnaires, en particulier Mme Pottier, pour l'exposé particulièrement pédagogique qu'elle a livré en commission. Nous avons également pris connaissance avec attention du courrier de M. Del Bigo adressé au ministre et accessible sur la plateforme. Nous en avons tenu compte afin de tenter de concilier l'ensemble des intérêts dans le document que nous présentons aujourd'hui.

Sur la forme, le groupe socialiste avait proposé des conclusions il y a 15 jours. Nous avons redécalé les nôtres à cette semaine pour intégrer les demandes du PS dans nos conclusions. J'espère que l'opposition relèvera cette volonté de la majorité d'avancer de manière constructive. Nous avons d'ailleurs envoyé nos conclusions vendredi pour que tout le monde puisse en prendre connaissance.

Sur le fond, ensuite, la majorité a souhaité coconstruire et intégrer les différents apports de chacun. Deux grands constats structurent nos considérants.

Premièrement, la nécessité d'une mobilité fluide, fiable, décarbonée et inclusive, en cohérence avec la Déclaration de politique régionale et du Plan urbain de mobilité de Liège, qui porte notamment le principe STOP qui établit une hiérarchie claire : priorité aux piétons et aux cyclistes, puis aux transports publics et enfin seulement à la voiture individuelle. Dans ce cadre, la modernisation et l'électrification de la flotte s'inscrivent pleinement dans une approche à la fois environnementale et sanitaire de la mobilité ; un point que nous avons particulièrement tenu à rappeler.

Deuxièmement, la réalité fléronnaise. Vous savez que je la vis au quotidien et que, en tant qu'ancienne commerçante, j'y suis particulièrement sensible. Il était essentiel de reconnaître les difficultés rencontrées, notamment le manque de stationnement à proximité qui fragilise la clientèle et, au-delà, la viabilité économique des commerces. Partant de ce constat, la majorité a jugé opportun de rappeler l'importance d'une concertation large et d'un dialogue constant entre l'OTW, les commerçants, les citoyens, mais aussi la Commune. L'objectif est clair : rassurer les acteurs concernés, faire émerger des solutions adaptées aux réalités de terrain et limiter autant que possible l'impact des travaux sur l'activité commerciale. Nous rappelons également que

des indemnités compensatoires existent pour les commerçants, dont l'activité serait perturbée par les travaux publics.

Par ailleurs, la Commission adresse au Gouvernement plusieurs demandes essentielles. Je précise d'emblée que les deux premières recoupent précisément les trois demandes contenues dans la proposition de conclusions déposée par le groupe socialiste. Il s'agit :

- d'assurer un phasage du chantier mené par l'OTW et de garantir son exécution dans les meilleures conditions – c'est là le principal enjeu –, notamment via des clauses strictes dans le cahier des charges prévoyant des sanctions en cas de non-respect des délais, mais aussi des bonus en cas de chantier exécuté plus rapidement que prévu ;
- de poursuivre, en concertation avec la Commune de Fléron, les efforts visant à répondre aux besoins des commerçants, en particulier en maintenant un minimum de stationnement pour la clientèle. Comme nous l'avons dit, il y a des réflexions à ce sujet pour la création d'un P+R ;
- de renforcer la concertation au-delà des obligations légales, en instaurant un dialogue structuré, continu et concret avec les autorités communales, les commerçants et les citoyens, tout en améliorant la coordination avec les impétrants afin d'éviter la multiplication des chantiers.

Nous avons voulu être rigoureux, attentifs à la réalité fléronnaise et ouverts aux contributions de l'opposition.

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

**M. Thierry Witsel (PS).** – Nous avons bien reçu la proposition de conclusions de la majorité relative à la pétition sur le *busway* de Fléron. Celle-ci appelle quelques commentaires.

Le premier concerne la façon dont ces conclusions sont préparées. Il y a 15 jours, ne voyant rien venir de la majorité, nous avons déposé nos propres conclusions. Vous avez été clairs en indiquant que nous ne serions pas associés à la rédaction de vos conclusions, ce qui est dommage parce que j'ai cru percevoir une forme d'unanimité au sein de cette Commission. Nous soutenons tous le projet de *busway* à Liège et nous souhaitons tous que les chantiers aient le moins d'impact possible sur la mobilité, les riverains et les commerçants. Partant de ce constat, il me semble qu'il aurait été plus correct pour les 3 333 pétitionnaires d'avoir des conclusions coconstruites.

Le deuxième commentaire concernant le contenu de la motion. Vous faites trois demandes au Gouvernement :

- que le chantier mené par l'OTW soit phasé et exécuté dans les meilleures conditions possibles, notamment via des clauses rigoureuses dans le cahier des charges incluant des sanctions en cas de non-respect des délais ;
- que l'OTW, en concertation avec la Commune de Fléron, poursuive ses efforts pour tenir compte des besoins des commerçants, notamment en assurant un minimum de stationnement pour la clientèle ;
- que soit renforcée la concertation au-delà des obligations légales via un dialogue structuré, continu et concret avec les autorités communales, les commerçants et les citoyens afin d'assurer transparence, suivi des préoccupations et confiance, en insistant auprès de l'OTW sur ce point essentiel, et de mettre en place une coordination intégrant les impétrants pour éviter la multiplication des chantiers.

Nous pouvons vous suivre et soutenir ces propositions parce qu'elles ne sont pas en contradiction avec les nôtres, même si nous insistons un peu plus sur le volet « Mobilité locale » en anticipant les désagréments du chantier. C'est pourquoi nous proposons d'amender vos conclusions en ajoutant une série de demandes déjà reprises dans notre proposition de conclusions déposée la semaine dernière, à savoir :

- de préparer, en collaboration avec l'OTW et la Commune de Fléron, un plan de circulation pour la durée des travaux, c'est-à-dire déviations, signalisation, sécurisation des traversées piétonnes et cyclables, maintien d'une accessibilité minimale en anticipant la congestion redoutée ;
- d'examiner et de publier les itinéraires de délestage avec les communes concernées ainsi que les mobilités et l'information signalétique via Waze, Google et canaux TEC ;
- de conditionner le démarrage des travaux les plus impactants à la mise à disposition effective de solutions de stationnement de proximité – P+R, parking de report, dépose-minute, PMR – et d'un plan de rotation – zones bleues, contrôles, et cetera – car l'enjeu du parking est central pour éviter la perte durable de clientèle ;
- d'imposer un phasage par tronçons garantissant l'accès aux commerces et riverains. Pas de tranchée continue, avec maintien d'une circulation minimale.

Pour le surplus, je ne vais pas redire ce que j'ai déjà exprimé lors de la dernière commission du 27 mars et le 7 avril dernier. Cela étant, je voudrais remercier une nouvelle fois les pétitionnaires pour leur mobilisation. Quand une pétition rassemble 3 333 signatures, ce n'est pas un bruit de fond, c'est un signal clair – celui d'une

inquiétude réelle et d'un sentiment de ne pas être entendu.

Le débat d'aujourd'hui n'oppose évidemment pas d'un côté les gentils défenseurs de la mobilité durable et, de l'autre, des commerçants arc-boutés sur le « tout voiture ». Les pétitionnaires l'ont dit : ils ne contestent pas l'idée d'améliorer l'offre de transports publics. Ils contestent une méthode et un phasage qui, en l'état actuel, font peser sur un centre commerçant déjà fragile un risque d'asphyxie durable. Ils ont parlé d'incohérences, d'absence de réponse après l'enquête, de réunions vécues comme descendantes, et surtout d'un enjeu central qu'est l'accessibilité et le stationnement de proximité. Chers collègues, essayons de leur apporter une réponse à la hauteur de leur mobilisation.

**M. le Président.** – Un amendement du groupe PS aux propositions de conclusions des groupes MR-Les Engagés est déposé.

La parole est à Mme Nikolic.

**Mme Diana Nikolic (MR).** – Au MR, nous abordons ce dossier dans un esprit de responsabilité, mais aussi d'équilibre. Cela a été dit, tout le monde est conscient que le projet de *busway* répond à des enjeux importants en matière de mobilité. Personne ne le conteste. Cependant, ce que nous avons entendu de la part des pétitionnaires dans cette commission rappelle une réalité essentielle et que l'on entend souvent dès qu'il y a des projets structurants et impactants, aussi pertinents soient-ils sur papier : c'est la nécessité que ces projets, particulièrement en matière de mobilité, soient compris, partagés et acceptés sur le terrain. À cet égard, les pétitionnaires ont exprimé des préoccupations tout à fait légitimes.

Au-delà du fond, c'est souvent la méthode qui est pointée avec un sentiment de manque d'écoute, une impression que le dialogue n'est pas toujours à la hauteur des attentes et des impacts concrets vécus localement. Ce ressenti doit être pris au sérieux, non pas pour freiner les projets, mais pour mieux les réussir et les accompagner. Cela a été dit aux pétitionnaires, et eux-mêmes l'ont exprimé : nous avons tous encore, en région liégeoise, le traumatisme des travaux du tram.

C'est en ayant tout cela à l'esprit que je vous présente ces conclusions, en insistant sur deux notions qui nous paraissent essentielles, au MR. La première concerne le renforcement des mécanismes de dialogue et de concertation. J'ai insisté, lors de la discussion sur la pétition, pour que l'on dépasse les obligations minimales et que l'on ne s'inscrive pas uniquement dans une concertation légale, mais dans une concertation structurée, continue et opérationnelle – pas un simple exercice formel, mais un véritable outil de suivi, d'échange et d'adaptation – qui permette aux commerçants – pas uniquement aux commerçants, il y a aussi les habitants, les riverains –, et aux autorités

locales – j'aurai l'occasion d'y revenir – d'être pleinement associés tout au long du chantier. C'est, à nos yeux, une condition indispensable pour créer ou recréer la confiance.

La seconde notion importante est la coordination des chantiers. Je parle « des » chantiers, parce qu'il n'y a pas que le *busway*. La commune et les impétrants en profitent – c'est normal, c'est même heureux que cela se fasse en une seule fois – pour faire des travaux. Le dire est facile, mais il faut que ce soit concrètement mis en œuvre dans la gestion du chantier. Ce qui est souvent difficile à vivre et à gérer pour les acteurs locaux, ce n'est pas un chantier en soi, mais leur accumulation et, parfois, un certain manque de coordination. Les conclusions que la majorité propose envoient un signal clair : il faut éviter la multiplication des interventions et, à tout le moins, mieux organiser leur enchaînement.

Au-delà de ces éléments – cela se retrouve dans nos conclusions –, il y a la question d'un phasage maîtrisé et d'un maintien de l'accessibilité pour les commerces. Ce n'est pas propre à ces conclusions ni à ce dossier. C'est une question de bon sens, qui doit guider tous les chantiers, mais qui devra guider spécifiquement la mise en œuvre concrète du projet de *busway* à Fléron.

Monsieur Witsel, j'ai entendu votre intervention, mais je n'ai pas encore eu l'occasion de prendre connaissance en détail de vos amendements, puisque je les ai reçus au moment où je prenais la parole. Comme première réaction à chaud, je veux dire qu'il faut faire attention à ne pas déposséder les autorités locales de leurs prérogatives. Tout ce qui concerne la signalisation et les déviations est souvent géré par le bourgmestre et le collègue avec la zone de police. Je ne préjuge pas de vos amendements, mais, dans votre intervention orale, c'est un petit peu la réflexion que je me suis faite. Le petit signal d'alarme est que ce n'est pas non plus à l'OTW, à un pouvoir supérieur, de prendre le pas sur tout ce qui se passe et doit se gérer au niveau de la commune. On aura certainement l'occasion d'y revenir.

Pour revenir sur la dimension régionale, il faut le dire avec lucidité, les mécanismes d'indemnisation pour les commerçants impactés par les travaux existent, et c'est heureux. Ils sont utiles, mais ils ne remplaceront jamais une activité préservée. La priorité doit être une gestion rigoureuse du chantier dans ses délais comme dans son organisation.

Au travers de ces conclusions, on envoie un message clair et constructif : encore permettre de grands chantiers, de grands dossiers structurants, faire avancer les projets et les travaux, mais en embarquant et en associant pleinement celles et ceux qui en vivent les conséquences au quotidien. C'est ainsi que l'on peut concilier l'ambition publique régionale et les réalités de terrain.

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

**Mme Sophie Fafchamps** (Les Engagés). – Monsieur Witsel, je viens de parcourir vos amendements. Dans un sens, vous dites, dans votre intervention, que nos conclusions convergent vers les vôtres. Merci d'avoir reconnu que l'on avait tenu compte de ce que vous demandiez. Cependant, vos amendements reprennent les quelques points de vos conclusions, mot à mot, que l'on n'avait, nous, pas repris dans nos conclusions. Vu que l'on n'en a pas tenu compte mot à mot dans nos conclusions, vous imaginez bien que l'on ne va pas pouvoir voter vos amendements.

*(Réaction d'un intervenant)*

Oui, vous essayez une deuxième fois, cela n'empêche pas de les proposer, en effet. Cela ne nous empêchera pas non plus de ne pas les voter.

Merci à Mme Nikolic d'avoir insisté sur l'autorité communale. Il faut laisser la légitimité et l'organisation de ces travaux par l'autorité communale. Dans les tout prochains jours, le collège va devoir rendre son avis dans le cadre du permis. Pour en avoir discuté brièvement avec eux, je sais que dans leur avis, beaucoup de leurs recommandations convergent avec tout ce que l'on vient de dire ici : plus de concertation, la volonté d'avoir un parking P+R si l'on arrive à aboutir à un accord avec le propriétaire privé. L'objectif est bien d'essayer qu'il soit mis en œuvre avant le début des travaux du *busway*, même si l'on sait comment cela fonctionne. On verra bien.

Si l'objectif est d'essayer d'y arriver, il n'est pas de postposer non-stop ces travaux du *busway*, qui sont nécessaires pour la commune de Fléron, mais aussi pour tout l'arrondissement liégeois. On relance ici régulièrement la discussion sur les difficultés du TEC liégeois depuis l'arrivée du tram, et on sait que le réseau sera complet quand les *busways* seront mis en circulation. Quand le réseau sera complet, la circulation en transport en commun de tout l'arrondissement liégeois sera positive et renforcée. Merci à Mme Nikolic d'avoir insisté à nouveau sur cette autorité communale. Dès lors, je peux vous annoncer que l'on ne votera pas pour vos amendements.

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

**M. Thierry Witsel** (PS). – J'ai bien entendu, Madame Fafchamps. Cela ne nous a pas empêchés de les redéposer une énième fois pour essayer de vous faire comprendre qu'il faut passer par ce genre de méthode de travail.

Madame Nikolic, loin de moi l'idée de penser que le collège communal n'est pas légitime pour quoi que ce soit. Ce n'est pas ce que j'ai voulu faire entendre dans mes propos. Par contre, j'entends bien les vôtres. Vous nous dites que « c'est un projet qui doit être compris et accepté sur le terrain ». C'est justement ce que les pétitionnaires sont venus dire ici, à la majorité : on ne comprend pas et on a du mal à accepter le mode de

fonctionnement. Vous pouvez aussi les entendre, même si, dans votre conclusion, il y a des reprises des conclusions que nous vous avons fournies les semaines précédentes.

Madame Nikolic, vous parlez aussi d'un manque d'écoute. Évidemment qu'il y a un manque d'écoute. Sinon, les 3 333 signataires ne signeraient pas cette pétition, et ne viendraient pas exposer la situation au sein du Parlement.

Nous sommes également d'accord pour dire qu'il faut un renforcement au niveau du dialogue et au niveau de la concertation que la Commune de Fléron doit avoir avec ses citoyens. Je rappelle que Mme Fafchamps, lors de sa prise de parole à l'arrivée des pétitionnaires, a dit qu'il y avait une concertation avec la commune ; lorsque je me suis tourné vers les pétitionnaires, ce n'était pas le cas. En conséquence, vous m'excusez de vouloir vous proposer à nouveau ces amendements et de demander à la majorité d'accepter nos trois amendements.

### *Votes*

**M. le Président.** – L'amendement du groupe PS aux propositions de conclusions des groupes MR-Les Engagés est rejeté par 6 voix contre 3.

La proposition de conclusions du groupe PS est rejetée par 6 voix contre 3.

La proposition de conclusions des groupes MR-Les Engagés est adoptée à l'unanimité des membres.

### *Confiance au président et au rapporteur*

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

## INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

**Question orale  
de M. Vincent Crampont  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « la RN54 »**

**Question orale  
de Mme Caroline Desalle  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « la RN54 »**

**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. Crampont, sur « la RN54 » ;
- Mme Desalle, sur « la RN54 ».

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

**M. Vincent Crampont (PS).** – Monsieur le Ministre, à la faveur de nos derniers échanges sur le sujet le 24 mars dernier, vous m'indiquiez que la rencontre prévue le 19 mars entre le secrétaire général, les directeurs généraux du support de la SOFICO et du Gouvernement avait été postposée au 9 avril dernier.

Cette présentation a-t-elle bien eu lieu ? Le cas échéant, pouvez-vous nous en faire une synthèse et nous indiquer si, pour le dossier de la nationale 54, on dispose d'informations actualisées en termes de calendrier et de budget, voire de problèmes administratifs ou tout autre problème identifié ?

Outre le dossier de la nationale 54 et du contournement de Lessines, quels autres dossiers ont été abordés lors de cette présentation ?

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

**Mme Caroline Desalle (Les Engagés).** – Monsieur le Ministre, je reviens vers vous concernant le dossier de la RN54. Je viens aux nouvelles depuis ma dernière intervention. Où en sommes-nous dans l'état d'avancement du dossier ? Pouvez-vous nous indiquer quels sont les enseignements de la présentation réalisée par le secrétaire général, les directeurs généraux et la SOFICO devant le Conseil des ministres du 9 avril ? Des obstacles particuliers à la réalisation de la RN54 ont-ils été identifiés ? Le calendrier de réalisation a-t-il pu être précisé ? Enfin, le coût du chantier est-il confirmé ?

**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, comme je l'avais indiqué lors de la séance de commission du 24 mars, le dossier des infrastructures, abandonné sous la précédente législature, est important pour le Gouvernement, qui a souhaité être informé de son état d'avancement avec les responsables des diverses administrations concernées. Ainsi, lors du Conseil des ministres du 9 avril dernier, les directeurs généraux du SPW Mobilité et Infrastructures, Territoire, Logement, Patrimoine et Énergie, Agriculture, Ressources naturelles et Environnement, et Finances, ainsi que la SOFICO, sont venus faire le point sur divers dossiers d'infrastructures importants, dont celui de la RN54, mais également le contournement de Lessines, la route d'accès nord à Pairi Daiza, ainsi que le contournement de Tubize ou encore les réfections de routes autour de l'aéroport de Liège.

Pour ce qui concerne la nationale 54, votre question plus particulière, il s'agit d'un projet qui mobilise différentes administrations et compétences ministérielles : l'aménagement foncier rural – ce que l'on appelait avant le remembrement –, le comité d'acquisition pour les expropriations ou les rachats, le territoire pour les permis, l'environnement et l'infrastructure.

Pour ce qui le concerne, le directeur général du SPW MI a présenté l'état d'avancement des différents contacts et démarches engagées en vue de la préparation d'un marché de services visant à intégrer toutes les composantes des études nécessaires à la réalisation de la nationale 54. Le choix est de faire une approche holistique.

En effet, ce marché inclura non seulement les études de génie civil et la production des divers plans pour réaliser la route, mais également la rédaction des plans d'expropriation, des études agroenvironnementales nécessaires pour le remembrement, ainsi que l'élaboration du dossier de demande de permis d'urbanisme proprement dit. Ce marché de services intégrés sera proposé au conseil d'administration de la SOFICO dans les toutes prochaines semaines. Son exécution est prévue en 2027.

L'objectif du SPW MI est de déposer la demande de permis en 2028 et de débiter les travaux en 2029, sous réserve d'imprévu, ce que nous ne souhaitons pas. Le directeur général de la SOFICO a confirmé qu'un budget de 71 millions d'euros était bien prévu pour ce projet routier. Le directeur général du SPW Territoire, quant à lui, nous a confirmé que le permis sera bien instruit sous le régime des permis gouvernementaux. Vous savez que l'on a modifié le CoDT de cette façon.

En ce qui concerne le volet de l'aménagement foncier rural, le directeur général de l'Agriculture a présenté les différentes étapes du processus d'aménagement foncier rural ainsi que les collaborations déjà engagées avec le SPW MI pour les études préparatoires – c'est la première étape – et avec le comité d'acquisition concernant les expropriations ou rachats qui seront menés de pair avec la phase transitoire du remembrement. La prise de possession des terrains et la réorganisation du foncier agricole sont les préalables nécessaires à la bonne réalisation de ce chantier.

Je rappelle à ce propos que, le 5 mars dernier, le Gouvernement a adopté un arrêté attribuant un droit de préemption à la Région dans les communes d'Anderlues, Binche, Erquelines, Estinnes, Fontaine-l'Évêque, Lobbes, Merbes-le-Château et Thuin afin de constituer une réserve foncière. Il a également mobilisé un budget d'un montant de 3,2 millions d'euros pour l'acquisition de terrains par la Région en vue de cet aménagement foncier rural. Les choses sont donc déjà en cours.

Enfin, concernant les expropriations en particulier, le directeur général du SPW Finances, dont dépend le comité d'acquisition d'immeubles – le CAI –, a exposé la possibilité de recourir à l'outil de prise de possession anticipée des terrains, ce qui permet d'accélérer la procédure, conformément à la législation.

Comme vous pouvez le constater, Madame et Monsieur les Députés, le dossier de la nationale 54 mobilise quasiment l'ensemble des services du Gouvernement. Notre volonté est d'avancer avec célérité dans ce dossier important pour la Wallonie et stratégique pour toute la région sud de Charleroi et de la Thudinie.

Si vous souhaitez davantage d'informations sur les procédures d'expropriation ou de remembrement, je vous inviterai à solliciter mes collègues concernées, à savoir principalement Mmes Dalcq et Galant.

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

**M. Vincent Crampont (PS).** – Monsieur le Ministre, tant mieux si la réunion du 9 avril a bien eu lieu parce que c'est une bonne chose. Ce que les citoyens attendent, c'est un calendrier clair et que les travaux débutent avant 2029 au plus tard. La vraie inquiétude des citoyens, c'est que ce dossier soit encore reporté et qu'il y ait une possibilité de rétropédalage. Non, il faut absolument faire en sorte que ces travaux et ces dossiers avancent, et que l'on mette au moins le premier coup de pelle en 2029.

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

**Mme Caroline Desalle (Les Engagés).** – Monsieur le Ministre, je vous remercie pour vos réponses prolixes. En effet, nous savons que ce projet est fondamental pour

la survie de la région et hautement stratégique, comme vous l'avez confirmé. Ces 11 kilomètres pour relier deux métropoles, Charleroi à Maubeuge, vont faire toute la différence afin que cette région puisse se développer. Le développement économique et touristique qui va tendre à favoriser des mobilités, notamment transfrontalières, est essentiel.

J'ai coutume de dire que le projet fait partie de vos priorités et de celles de votre Gouvernement, comme nous venons encore de l'entendre. Le projet mobilise plusieurs administrations, le droit de préemption, notamment dans les communes d'Anderlues et d'Erquelines, est une bonne nouvelle et démontre que vous avancez. Le marché de services est en bonne voie et l'approbation de la SOFICO vise un début des travaux en 2029 pour un budget de 72 millions d'euros.

Face à ces bonnes nouvelles, je pense à tous les travailleurs qui empruntent des routes de campagne avant de pouvoir atteindre Lobbes avec des minutes perdues chaque jour ainsi qu'à tous les riverains pour qui le charroi est insupportable. Je veux leur dire que nous avançons ; nous en avons encore la preuve aujourd'hui avec vos réponses concrètes.

**Question orale  
de M. Vincent Crampont  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « les difficultés concernant la signalisation  
des chantiers »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Crampont à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les difficultés concernant la signalisation des chantiers ».

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

**M. Vincent Crampont (PS).** – Monsieur le Ministre, début avril, un dramatique accident est survenu sur l'E40 à hauteur de Melen-Soumagne, où un conducteur de 26 ans a perdu la vie après avoir percuté un engin de chantier présent sur l'autoroute. Selon les témoignages publiés dans les journaux, plusieurs usagers s'interrogeraient sur la présence de cet engin depuis de nombreux jours et surtout sur la qualité et la visibilité de la signalisation autour du chantier, en particulier pendant la nuit. Une expertise est en cours pour déterminer les circonstances et vérifier si la signalisation était conforme.

Il y a quelques mois, notre collègue, Eddy Fontaine, posait des constats similaires sur un chantier de la nationale 5. Quelques jours plus tard, malheureusement, là aussi, un accident dramatique est survenu. Ces

événements interpellent : la Wallonie connaît de nombreux chantiers nécessaires, voire indispensables, et les zones de travaux sont des environnements à risque où la signalisation temporaire, la gestion des voies, la vitesse et la présence d'obstacles doivent être abordés de manière irréprochable.

Quelles sont les responsabilités respectives en matière de signalisation de chantier ? S'agit-il du SPW MI, des entrepreneurs, de l'auteur de projet, de la police ? Qui valide le dispositif avant sa mise en œuvre ? Quelles procédures de contrôle existent pendant toute la durée du chantier ? Y a-t-il des inspections ? Quelle est la fréquence des inspections ? Quel est le contrôle de nuit ? Qu'en est-il de la traçabilité ? Des corrections sont-elles imposées ? Quelles sanctions sont prévues en cas de non-conformité ?

L'accident de Soumagne donnera-t-il lieu à un retour d'expérience formalisé, tel qu'un audit de signalisation, et à des recommandations ? Serez-vous en mesure d'en communiquer les enseignements au Parlement sans préjuger de l'enquête judiciaire ?

Comptez-vous renforcer les exigences sur les chantiers autoroutiers à risque, particulièrement en ce qui concerne les obstacles fixes, les engins stationnés et les zones longues, notamment via des standards plus stricts, des inspections renforcées et une meilleure information pour les usagers ?

**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, mes premiers mots vont, bien sûr, à la famille et aux proches du jeune homme décédé dans le tragique accident survenu dans la nuit du 5 au 6 avril sur l'autoroute E40, à hauteur de Melen. Chaque accident grave est un accident de trop et doit nous rappeler que jamais nos efforts ne doivent être relâchés, qu'il s'agisse de sécuriser nos infrastructures et nos chantiers ou de renforcer les moyens de prévention et de sanction à l'égard des comportements dangereux sur nos routes.

Pour en revenir à l'accident sur l'E40, je précise que les circonstances exactes de ce drame font actuellement l'objet d'une enquête judiciaire, laquelle devra établir les faits, analyser la configuration du chantier, examiner la signalisation en place et, le cas échéant, déterminer d'éventuelles responsabilités. Dans ce contexte et par respect tant pour la séparation des pouvoirs que pour le travail du parquet et des autorités judiciaires, je ne suis pas en mesure de me prononcer à ce stade sur les éléments précis évoqués dans votre question ni de commenter des informations qui relèvent encore des investigations en cours. Il serait prématuré de tirer quelque conclusion que ce soit ou de formuler des appréciations sur la conformité ou non du chantier et

des dispositifs de sécurité avant que l'ensemble des faits n'ait été dûment établi par l'enquête du parquet. Toutefois, sans interférer dans l'enquête judiciaire, j'ai sollicité une note d'information auprès du SPW MI.

Pour répondre à vos questions sur le cadre général applicable, je rappellerai que la signalisation de chantier s'inscrit dans les obligations légales, contractuelles et techniques qui encadrent l'exécution des travaux sur voirie. L'entrepreneur demeure responsable de la bonne exécution du marché conformément aux documents contractuels, notamment le cahier spécial des charges, qui reprend, par l'intermédiaire du cahier général des charges type Qualiroutes, l'ensemble des arrêtés royaux et arrêtés du Gouvernement wallon en vigueur, ainsi que les règles de l'art. Cette responsabilité couvre tous les aspects de l'exécution, y compris la mise en place, l'entretien, l'adaptation et le retrait de la signalisation de chantier tout au long de son déroulé. Le pouvoir public gestionnaire de la voirie conserve, pour sa part, un rôle de direction et de contrôle général. Toutefois, pendant la durée des travaux, la responsabilité principale liée à la signalisation du chantier incombe à l'entreprise chargée de son exécution, en sa qualité de gardienne du chantier et en vertu de ses obligations contractuelles.

Enfin, je précise que l'arrêté du Gouvernement wallon du 16 décembre 2020 relatif à la signalisation des chantiers, des conteneurs et des obstacles placés sur la voie publique fait l'objet d'un processus régulier d'évaluation et d'adaptation, sa dernière modification datant du 6 juin 2024. Un nouveau cycle d'évaluation et d'adaptation est en cours.

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

**M. Vincent Crampont** (PS). – Monsieur le Ministre, merci pour vos éléments de réponse. On déplore les situations évoquées, que ce soit sur la nationale 5 ou sur l'E40. Au-delà des procédures, il y a une réalité : aujourd'hui encore, on meurt sur les chantiers routiers en Wallonie. Chaque défaut de signalisation, chaque obstacle mal protégé et chaque contrôle insuffisant peuvent coûter une vie. On doit tout mettre en œuvre pour l'éviter.

Si nous croyons réellement à l'objectif zéro mort à l'horizon 2050, cela doit se traduire concrètement par une tolérance zéro pour les manquements. Il faut des contrôles renforcés et des chantiers pensés d'abord pour la sécurité de nos usagers. En matière de sécurité routière, il n'y a pas de compromis possible.

**Question orale**  
**de M. Bruno Lefèbvre**  
**à M. François Desquesnes, Ministre du**  
**Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et**  
**des Pouvoirs locaux,**  
**sur « le bilan du service d’hiver 2025-2026 »**

**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 bilan du service d’hiver 2025-2026 ».

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

**M. Bruno Lefèbvre (PS).** – Monsieur le Ministre, en 2024-2025, l’organisation du service d’hiver a coûté environ 33,5 millions d’euros. Ce chiffre reprend l’achat du sel, le coût de personnel, le matériel et les factures des prestataires privés. C’est le dernier poste qui coûte le plus cher, avec un coût de 21,5 millions d’euros.

Qu’en est-il pour l’hiver 2025-2026 ? Qu’aviez-vous budgétisé ? Le cas échéant, quelle est la hauteur des marges récupérées et à quoi vont-elles être affectées ?

Au SPW MI, l’hiver dure six mois et s’étend du 15 octobre au 15 avril. Il est évident que l’organisation de ce service doit être particulièrement flexible et réactive pour faire face aux aléas de la météo.

Quel bilan peut-on tirer de l’organisation du service d’hiver 2025-2026 ? Quelles sont les pistes d’amélioration envisagées pour l’organisation de ce service pour 2026-2027 ? Peut-on envisager de travailler avec des substances moins nocives pour la biodiversité ?

Pour terminer, je voudrais profiter de cette intervention pour saluer évidemment les nombreux travailleurs de l’ombre, que ce soit au sein du SPW MI, des administrations publiques locales ou des entreprises sous-traitantes qui travaillent d’arrache-pied sur la matière. On ne le fait jamais suffisamment.

**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 Déclaration de politique régionale rappelle la nécessité de garantir des infrastructures routières de qualité, sécurisées, en assurant une gestion rigoureuse et efficace des moyens publics.

Comme j’ai déjà eu l’occasion de le préciser, le dispositif mis en place en Wallonie en matière de service hivernal repose sur une anticipation rigoureuse, une mobilisation coordonnée des moyens et une capacité d’adaptation permanente aux conditions

météorologiques. Comme vous, je salue le travail des équipes de terrain – je suis allé moi-même les voir sur site, ils sont mobilisés 24 heures sur 24 – ainsi que les renforts des entreprises privées qui permettent par tout temps une très large disponibilité de notre réseau routier dans les meilleures conditions possibles.

S’agissant du coût du service pour l’hiver 2025-2026, les données issues de l’application de gestion du service hiver « NEVE » permettent d’établir les éléments suivants :

- concernant les fondants, les coûts d’achat et de livraison s’élèvent à 4 674 766 euros pour le sel sec ;
- 22 733 euros pour le fondant rapide ;
- 646 997 euros pour la saumure ;
- soit un total de 5 344 496 euros.

Les coûts liés au personnel et au matériel s’élèvent à :

- 5 933 494 euros pour le personnel ;
- 19 451 euros pour le matériel, ce qui est fait en régie par le SPW MI ;
- soit un total de 5 952 945 euros.

Les prestations du secteur privé représentent un montant de 24 359 298 euros. C’est effectivement le plus gros morceau de l’ardoise. Le coût total du service hiver 2025-2026 s’élève donc à 35 656 739 euros.

Chers membres de la Commission, maintenir des routes en bon état par rapport aux conditions hivernales, coûte 35 millions d’euros par an à la Wallonie.

En ce qui concerne les budgets, des visas ont été sollicités en 2025 pour :

- la saumure, à hauteur de 370 949 euros ;
- le sel, à hauteur de 4 014 571 millions d’euros ;
- le fondant rapide, à hauteur de 40 249 euros ;
- soit un total de 4 425 769 euros pour la part relevant de l’administration.

Ces marchés sont réalisés conjointement avec la SOFICO selon une répartition habituelle : environ 60 % pour la Région et 40 % pour la SOFICO.

Le bilan du service hiver 2025-2026 est donc positif. Aucun événement majeur n’a été relevé. Le dispositif a permis d’assurer la sécurité et la praticabilité du réseau dans des conditions satisfaisantes.

S’agissant de l’impact environnemental, j’ai déjà eu l’occasion de m’exprimer sur ce point en réponse à plusieurs de vos précédentes questions et à celles de certains de vos collègues. Je peux toutefois rappeler que l’action se concentre prioritairement sur une utilisation optimisée du sel, notamment via le recours à la saumure, qui en améliore l’efficacité, ainsi que l’affinement des prévisions météorologiques permettant d’ajuster au mieux le moment des interventions. De plus, des dispositifs tels que les bassins d’orage équipés

de végétaux assurent une filtration naturelle des eaux de ruissellement et contribuent à limiter l'impact du sel.

Enfin, le dispositif fait l'objet d'un retour d'expérience systématique, tant après les épisodes marquants qu'à l'issue de chaque saison hivernale, afin d'adapter en permanence l'organisation, les procédures et la formation des équipes.

Pour ce qui concerne les éléments alternatifs au sel, je vous renvoie vraiment aux questions précédentes, parce que peu de choses ont changé dans le contenu des réponses.

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

**M. Bruno Lefèbvre (PS).** – Merci, Monsieur le Ministre, pour ces éléments d'information. C'est effectivement impressionnant de voir que nous utilisons 35 millions d'euros pour la lutte contre l'hiver. Mais bon, c'est ainsi.

**Question orale  
de M. Carlo Di Antonio  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « l'état des voiries régionales à Quévy »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Di Antonio à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'état des voiries régionales à Quévy ».

La parole est à M. Di Antonio pour poser sa question.

**M. Carlo Di Antonio (Les Engagés).** – Monsieur le Ministre, le bourgmestre de Quévy s'est récemment ému dans la presse de l'état des voiries régionales sur le territoire de sa commune et vous a interpellé directement. J'imagine donc que vous connaissez parfaitement ses demandes.

Il a également mis en cause les services du SPW MI pour le manque de suivi des différents chantiers programmés ainsi que pour l'absence de réponses aux nombreux courriers et relances qui ont été adressés. Selon lui, les réponses restent floues, sans échéance et sans engagement concret. Des dossiers seraient en attente depuis 14 mois et plusieurs chantiers jugés prioritaires en matière de sécurité routière seraient au point mort.

Avez-vous pu prendre connaissance de cet appel ? Quelle est votre réponse ? Avez-vous pu avoir un contact direct avec les autorités communales de Quévy ? Pouvez-vous faire le point sur les dossiers relevant des compétences régionales en matière de sécurité routière

actuellement en attente sur le territoire de Quévy ? Un calendrier de ces travaux est-il établi ?

Le bourgmestre demande la fixation rapide d'une commission provinciale de la sécurité routière afin d'avoir des réponses claires sur chacun des dossiers. Celle-ci sera-t-elle rapidement fixée ?

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

**M. François Desquesnes,** Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, je tiens à vous rassurer et à vous assurer que les enjeux de sécurité routière et d'entretien des voiries pour l'ensemble de la Wallonie, tout comme pour la commune de Quévy, sont pleinement intégrés à l'action du SPW Mobilité et Infrastructures.

L'administration m'assure que ses services ne sont pas dans l'attente, mais assurent un suivi constant et méthodique des dossiers.

Ces dossiers font donc l'objet d'un suivi régulier par les services compétents de cette administration. Plusieurs échanges écrits ont eu lieu depuis 2025 entre la Commune de Quévy, la Direction des routes de Mons, le district concerné ainsi que les services centraux, notamment en ce qui concerne :

- le carrefour dit du « cheval blanc » entre les nationales 6 et 546 ;
- la traversée du village de Givry sur la nationale 546 pour rejoindre la nationale 40 ;
- la sécurisation de la nationale 543 avec divers aménagements de sécurité – zones de vitesse, traversées piétonnes, marquages et priorités ;
- le stationnement des poids lourds le long de la nationale 6 avant la frontière française.

Les autorités communales de Quévy ont maintenu des échanges réguliers avec mes services et la Direction des routes de Mons. Le bourgmestre a été informé par écrit de l'avancement des études, des contraintes techniques et réglementaires, ainsi que des étapes restant à franchir avant toute concrétisation. Je déplore que ces communications aient pu être perçues comme peu claires ou être jugées insuffisantes.

Concernant l'état d'avancement des dossiers et plus particulièrement pour le carrefour entre les nationales 6 et 546, une commission provinciale de sécurité routière s'est tenue le 30 janvier 2025. À la suite de celle-ci, une étude relative à l'aménagement du carrefour et à l'installation de feux tricolores a été confiée aux services centraux compétents. Cette étude se poursuit au sein de la Direction des systèmes de transports intelligents, qui gère simultanément un volume très important de dossiers dans le cadre du marché wallon de rénovation des feux tricolores.

Pour ce qui est de la traversée du village de Givry via la N546, une analyse technique a bien été réalisée par les services du SPW, sur base des documents transmis par la commune.

Les aménagements envisagés répondent à un objectif partagé d'amélioration de la sécurité routière, mais ils impliquent des investissements significatifs qui ne peuvent être pris en charge dans le cadre de simples interventions d'entretien ou de baux.

Aujourd'hui, force est de constater qu'aucun budget correspondant ne figure dans le plan « Infrastructures et mobilité pour tous », validé par le précédent Gouvernement et qui se termine cette année.

Le projet a dès lors été intégré aux demandes d'investissements transmises en vue du prochain programme budgétaire régional – le nouveau plan Infra – sur lequel le Gouvernement travaille actuellement.

S'agissant des demandes relatives à la sécurisation de la nationale 543, celles-ci ont fait l'objet de réponses circonstanciées : l'élargissement de la zone 50 kilomètres par heure a déjà été examiné à plusieurs reprises en commission provinciale de sécurité routière en 2012, 2015 et 2019 et se heurte à des éléments réglementaires et factuels. Toutefois, dans la foulée des États généraux de la sécurité routière, il est prévu de mettre à jour la méthodologie de détermination des vitesses maximales sur les routes régionales. C'est un chantier important ; c'est même la priorité numéro un des États généraux de la sécurité routière. Une première zone pilote est en cours de travail entre la zone de police et l'administration régionale en Famenne. Elle sera ensuite élargie au reste du réseau régional wallon.

L'implantation de passages piétons supplémentaires fait actuellement l'objet d'analyses complémentaires. Certaines demandes, comme la modification de priorités sur un axe régional, ne sont pas compatibles avec la hiérarchisation des voiries. Une route régionale a une fonction de voirie prioritaire. Mettre des cédez-le-passage à chaque carrefour au profit des routes locales ne correspond pas à la logique. Des solutions alternatives ont été proposées en matière de signalisation.

Une réunion spéciale de la CPSR dédiée à Quévy doit être programmée pour regrouper tous les dossiers, y compris l'enjeu du stationnement des poids lourds sur la N6. Pour que cela avance, le SPW MI me dit être en attente, afin de compléter le dossier, de certains éléments relevant de la responsabilité de la commune.

Monsieur le Député, vous l'aurez compris, les dossiers évoqués font l'objet d'un suivi rigoureux, s'inscrivent dans un cadre technique, réglementaire et budgétaire strict, qui impose – et s'impose d'ailleurs à moi également – certains délais, mais ne remet nullement en question la volonté d'aboutir. Je resterai attentif à ce que le dialogue avec les autorités

communales de Quévy se poursuive de manière constructive et transparente.

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

**M. Carlo Di Antonio** (Les Engagés). – Merci, Monsieur le Ministre. Je ne peux que marquer mon accord sur, au minimum, la dernière phrase. À la suite des déclarations quelque peu excessives du bourgmestre, il était important que vous puissiez préciser les choses pour rassurer les élus et les citoyens sur l'avancement de toute une série de dossiers sur la commune de Quévy.

**Question orale  
de M. Grégory Chintinne  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « la sécurité du carrefour de Rosée entre la  
N97 et la N977 »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Chintinne à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la sécurité du carrefour de Rosée entre la N97 et la N977 ».

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

**M. Grégory Chintinne** (MR). – Monsieur le Ministre, le carrefour entre la N97, appelée « route Charlemagne », et la N977, situé à Rosée, coupe littéralement le village en deux et pose d'importantes difficultés de traversée pour les piétons, notamment en raison d'absence de passage sécurisé. Ce carrefour présente un caractère accidentogène préoccupant. Malgré une limitation de vitesse fixée à 50 kilomètres par heure, celle-ci est insuffisamment respectée. De plus, pour les usagers circulant sur la N977 en provenance de Corenne, la visibilité afin d'emprunter la route Charlemagne est fortement réduite, ce qui accentue davantage les risques.

Monsieur le Ministre, avez-vous été informé de cette problématique ? Des aménagements sont-ils envisagés à court terme ou à moyen terme afin d'améliorer la sécurité de ce carrefour, tant pour les automobilistes que pour les usagers faibles ? Un dossier est-il à l'étude au sein du SPW ? Dans l'affirmative, pouvez-vous en préciser l'état d'avancement et les éventuelles échéances ? Qu'en est-il du projet de réhabilitation du revêtement de la N971 entre Philippeville et Rosée, y compris des aménagements cyclopiétons, inscrit dans le plan Infra 2020-2026 ?

**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'objectif du Gouvernement est clair. 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.

En date du 1<sup>er</sup> février 2024, la Direction des routes de Namur a sollicité un avis de sécurité pour le carrefour formé par la N97 et la N977 à Rosée. La demande faisait suite à une interpellation des autorités communales de Florennes. Une commission provinciale de sécurité routière a été organisée le 4 juin qui a suivi. La solution privilégiée consiste à réduire la vitesse à 50 kilomètres par heure sur la nationale 97 et à mettre en place un carrefour régulé par feux tricolores, en combinaison avec une sécurisation des traversées piétonnes, afin d'améliorer la sécurité tant des automobilistes que des usagers dits faibles. Un arrêté de police a donc été pris à partir du 7 juin 2024 pour limiter la vitesse à 50 kilomètres par heure sur la nationale 97 entre les bornes kilométriques 11.8 et 12.7.

Concernant l'installation des feux tricolores, les prééquipements, c'est-à-dire la pose des gaines dans les traversées, ont déjà été réalisés lors de la réfection de la nationale 97 courant 2024. Le plan de phasage est en cours et une installation est prévue pour 2027. Ceci devrait représenter un investissement de l'ordre de 160 000 euros hors TVA.

Concernant la N971, ce tronçon doit faire l'objet d'un racleage-pose dont la commande a été attribuée par la SOFICO. Cela concerne plus précisément la zone comprise entre les BK 7.9 et 11.9 – quatre kilomètres –, hormis la zone centrale qui sera considérée en même temps que l'aménagement du carrefour. Les travaux seront programmés après les Belgian Air Force Days de la Défense, organisée sur la base militaire de Florennes du 26 au 28 juin 2026. Cet événement accueille environ 50 000 personnes et le SPW MI et la SOFICO se devaient d'en tenir compte.

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

**M. Grégory Chintinne (MR).** – Merci, Monsieur le Ministre, voilà une bonne nouvelle. En 2024, j'étais présent au niveau du collègue, on se souvient des différents éléments et autres. C'est bien, les gaines sont posées, puis ce sera 2027 pour les feux. Voilà tout de même une bonne nouvelle pour ce carrefour qui a rencontré et créé pas mal de difficultés pour les usagers.

Concernant la N971, il y aura bientôt un événement important, je comprends la chose.

**Question orale  
de M. Eddy Fontaine  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « la présence de cadavres de sangliers le  
long du contournement de Couvin »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Fontaine à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la présence de cadavres de sangliers le long du contournement de Couvin ».

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

**M. Eddy Fontaine (PS).** – Monsieur le Ministre, le 24 février dernier, notre éminent collègue, Bruno Lefèbvre, vous interrogeait sur l'absence de gestion des dépouilles d'animaux morts le long des voiries régionales et son impact sur l'image de la Wallonie. Il évoquait le cas d'un sanglier de 100 kilos dont le cadavre était sur le contournement de Couvin depuis décembre. Nous étions en février.

Rassurez-vous, depuis quatre mois, il est bien mort et il n'a pas bougé. Depuis six semaines au moins, à quelques centaines de mètres de là, un autre sanglier gît. Rassurez-vous aussi, Monsieur le Ministre, lui aussi est bien mort et n'a toujours pas bougé. D'autres cadavres jonchent les abords des axes structurants. Mon collègue Vincent Crampont se fendra certainement d'une question écrite prochainement, puisqu'il en a dénombré plus d'une dizaine ce matin.

Cette situation est indigne à plus d'un titre. D'abord, elle dénote d'une forme de manque de respect pour la faune sauvage : on ne laisse pas ainsi des dépouilles d'animaux le long des routes, d'autant que l'on parle d'une autoroute fréquentée quotidiennement par des milliers d'automobilistes. Que doivent penser les milliers d'automobilistes étrangers qui rentrent en Wallonie par là et qui voient ces cadavres qui ne sont pas pris en charge ? Quelques semaines ou quelques mois plus tard, ils repassent pour repartir en vacances et les cadavres sont toujours là.

On a beau avoir une belle autoroute maintenant, qui est en voie de finalisation, mais c'est un problème. Quand entendez-vous mettre fin à cette situation et assurer une prise en charge des cadavres de ces animaux ? En février, vous annonciez : « Ma priorité est de structurer un dispositif clair, sécurisé juridiquement et efficace opérationnellement ». Où en êtes-vous en la matière ?

**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’espère que ce n’est pas Marco, le célèbre héros de la citadelle de Namur, qui se retrouve sur les bords de la E420. Plus sérieusement, la situation que vous décrivez n’est tout simplement pas acceptable. La présence prolongée de dépouilles animales le long d’un axe structurant porte atteinte à la sécurité, à la salubrité et aussi à l’image de la Wallonie.

La Région intervient en tant que gestionnaire de la voirie pour assurer la sécurité et organiser les interventions nécessaires. Cette intervention s’articule avec les compétences communales en matière de salubrité publique, qui peuvent imposer une action rapide en cas de danger. Si les délais d’enlèvement ont été constatés, ils s’expliquent par des difficultés rencontrées par les prestataires chargés de la collecte, comme cela a déjà été évoqué lors des précédentes questions.

C’est précisément pour corriger cette situation que j’ai demandé la mise en place d’un dispositif plus structuré. Pour le dire à nouveau, chaque direction territoriale avait ses propres logiques d’intervention, ses propres marchés. J’ai demandé que des instructions claires soient données à l’ensemble des directions des routes du SPW MI. Un nouveau marché-cadre est en cours de finalisation, pour lequel je vais vous décrire le champ d’action. Il couvrira l’ensemble du domaine régional et intégrera :

- une organisation par lots – il faut des interventions localisées, mais un seul marché unique – adaptée aux différents réseaux. Autoroutes, routes, voies hydrauliques n’auront en effet pas le même gabarit. Des délais d’intervention seront clairement définis et différenciés selon le type de voirie et la situation d’urgence ou pas ;
- un suivi renforcé des prestations.

Concrètement, sur le réseau autoroutier, les interventions devront être organisées 24 heures sur 24 s’il y a un motif de sécurité. L’enlèvement pourra toutefois avoir lieu le jour ouvrable suivant si le cadavre ne présente pas un risque pour les usagers. Sur les autres réseaux, les interventions seront assurées les jours ouvrables, avec des mécanismes de priorisation en fonction des risques. L’objectif est clair : réduire les délais d’enlèvement et garantir une prise en charge homogène sur l’ensemble du territoire wallon. Concernant les dépouilles dénoncées présentes sur le contournement de Couvin, j’ai interpellé directement l’administration afin qu’elle fasse procéder à l’enlèvement de la ou des carcasses sans délai.

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

**M. Eddy Fontaine** (PS). – Vous avez entamé votre réponse par « pas acceptable » : on est tout à fait d’accord. Vous avez évoqué le nouveau marché-cadre en

cours, vous avez expliqué les délais d’intervention qui seront définis. En termes de sécurité et de salubrité, tout y est, mais vous avez aussi expliqué que ce marché-cadre comprendrait aussi des interventions sur d’autres voiries qui dépendent de la Région wallonne. En effet, je vous parlais d’autoroute, mais ce matin, le long d’une régionale, j’ai vu un beau cadavre également. Je vous remercie pour les réponses et pour le nouveau marché que vous avez mis ou que vous allez mettre en place. Nous serons attentifs à tout ce qui se passe sur les voiries et nous n’hésiterons pas à revenir vers vous, le cas échéant.

**Question orale  
de Mme Valérie Dejardin  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « les retards dans les travaux de  
réhabilitation du viaduc de Lambermont »**

**M. le Président.** – L’ordre du jour appelle la question orale de Mme Dejardin à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les retards dans les travaux de réhabilitation du viaduc de Lambermont ».

La parole est à Mme Dejardin pour poser sa question.

**Mme Valérie Dejardin** (PS). – Monsieur le Ministre, depuis janvier 2024, la circulation est grandement perturbée sur la E42/A27 à hauteur de Verviers. Le chantier de réhabilitation du viaduc de Lambermont commençait à ce moment. C’était un travail indispensable, vu l’état de l’ouvrage, pour garantir la sécurité de tout un chacun, et un travail conséquent, comme vous avez pu le souligner à l’occasion d’une précédente question. La fin de ce chantier était initialement prévue pour le mois d’octobre 2026.

En décembre 2025, la SOFICO communiquait sur une clôture des travaux pour la fin de l’année 2026, mais de nombreux usagers, fatigués des embarras de circulation, se montrent assez pessimistes quant à la tenue de ce délai. La réfection et la sécurisation du tronçon dans le sens Spa-Battice ne sont pas encore terminées et il restera à s’attaquer au sens inverse. Par ailleurs, des automobilistes s’interrogent sur la présence, par intermittence, de prestataires sur le chantier, ce qui vient grossir les craintes quant au respect du timing.

Pouvez-vous faire le point sur l’état d’avancement de ce chantier ? Quelles sont les phases terminées et que reste-t-il encore à faire ? Selon vous, le timing, ajusté à la fin 2026, pourra-t-il être tenu ? Sinon, si l’on nous annonce encore différents retards, pouvez-vous nous dire la durée que l’on pourrait raisonnablement

attendre ? Le cas échéant, qu'est-ce qui a engendré ces retards ? Y a-t-il une incidence sur le prix final ou s'agit-il d'une enveloppe fermée ?

**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, pour commencer, une précision s'impose : le chantier de réhabilitation du viaduc de Lambermont n'a pas débuté en janvier 2024, mais bien en janvier 2025. Le délai contractuel prévu pour ce chantier est de 625 jours de calendrier, soit environ un an et sept mois. En février 2025, l'entreprise adjudicataire a informé le maître d'ouvrage de la présence d'écarteurs contenant de l'amiante dans le béton existant.

Cette découverte a nécessité des investigations complémentaires afin de déterminer si les travaux d'élargissement de l'ouvrage pouvaient être poursuivis conformément aux hypothèses initiales du projet. Ces investigations, qui se sont étendues sur une durée d'environ un mois, ont confirmé la possibilité de maintenir l'élargissement comme prévu.

Ce délai supplémentaire, lié à ces investigations, a toutefois entraîné un décalage de certaines phases du chantier, notamment celles de bétonnage et de pose de l'étanchéité, vers la période hivernale. Les conditions climatiques rencontrées durant cette période n'ont pas permis une exécution des travaux aussi fluide qu'en période estivale. En particulier, les opérations de bétonnage ont été ralenties, tandis que la mise en œuvre de produits résineux s'est trouvée contrainte par la nécessité de disposer d'un support sec et d'un taux d'humidité de l'air compatible avec ces techniques.

Concernant l'avancement du chantier, le SPW MI m'indique que, dans le sens Spa vers Battice, les travaux sur le viaduc proprement dit seront achevés à la fin du mois de mai prochain. Il est toutefois prévu que la bretelle de sortie de Lambermont demeure fermée jusqu'au 10 juillet. Dans le sens Battice vers Spa, le démarrage des travaux est programmé pour le mois de juin 2026. À ce stade, la fin du chantier est prévue en janvier 2027. Mais je suis toujours prudent par rapport à ce genre de prévision, des aléas climatiques ou autres pouvant toujours perturber un chantier.

Quant à la présence d'intervenants sur le chantier, jugée intermittente par certains automobilistes, il convient de préciser que les phases les plus critiques du projet sont celles relatives à la démolition et à la reconstruction des rives de l'ouvrage. Durant ces opérations, le chantier mobilise en moyenne une trentaine d'ouvriers. Il est ensuite indispensable de respecter un temps de séchage du béton de près de 28 jours avant de pouvoir poursuivre les travaux. Les opérations qui suivent, tel que la réparation de la dalle

du tablier ou la pose de l'étanchéité requièrent quant à elles moins de main-d'œuvre, soit en raison d'une charge de travail plus limitée, soit parce qu'elles reposent davantage sur l'utilisation de moyens mécaniques. Cette organisation peut donner l'impression, lors d'un aperçu en passant sur le chantier, d'une activité réduite sans pour autant traduire un arrêt des travaux.

En ce qui concerne les conditions de circulation, le dispositif mis en place permet de conserver deux bandes de circulation dans chaque sens, ce qui contribue à maintenir la capacité de l'autoroute et à éviter l'apparition de congestions majeures sur ce tronçon. À condition, bien sûr, de respecter les limitations de vitesse qui s'imposent, notamment pour la sécurité des personnes, que ce soit les travailleurs sur le chantier ou les automobilistes.

Sur le plan budgétaire, le montant de 19,4 millions d'euros ne constitue pas une enveloppe fermée. Des décomptes liés à des travaux complémentaires peuvent survenir. À ce stade, le dépassement budgétaire est estimé à environ 200 000 euros.

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

**Mme Valérie Dejardin (PS).** – Merci, Monsieur le Ministre. On essaie tout de même, que l'on soit bourgmestre ou ministre, de rester dans le montant de l'attribution du marché. C'est important de le dire. Par rapport aux travaux, merci pour vos réponses et vos explications. Effectivement, cela explique « l'absence » d'ouvriers sur le chantier. Cela explique également le report de délai. Je comprends tout à fait votre prudence par rapport à des délais de chantier. C'est un peu comme dans nos communes : on essaie de faire le maximum, mais on n'est jamais à l'abri de périodes hivernales ou de problématiques telles que celles que vous avez citées. Je serai attentive à l'évolution de ce chantier et j'espère vraiment, pour nos arrondissements et nos routes, que les délais pourront être tenus – malheureusement, ce n'est pas le seul chantier dans ce réseau routier très dense.

**Question orale  
de Mme Éliane Tillieux  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « la dégradation rapide du pont de Tamines  
à la suite de l'accroissement du trafic »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Tillieux à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la dégradation rapide du pont de Tamines à la suite de l'accroissement du trafic ».

La parole est à Mme Tillieux pour poser sa question.

**Mme Éliane Tillieux (PS).** – Monsieur le Ministre, on va parler de la dégradation assez rapide du pont de Tamines, puisque le trafic s'accroît. La destruction du pont du boulevard de l'Europe à Auvelais a profondément perturbé la mobilité locale à Sambreville. Depuis lors, l'ensemble du trafic s'est reporté sur le pont de Tamines, devenu un axe de passage incontournable pour relier les deux rives de la Sambre.

Cette situation n'est pas sans susciter de vives inquiétudes. Déjà identifiée comme une structure fragile, cette infrastructure fait aujourd'hui l'objet d'une pression accrue, alors même que les analyses techniques ne sont pas encore finalisées. Une première inspection menée par le SPW n'a pas permis de dégager d'éléments conclusifs. De nouveaux dispositifs de surveillance doivent encore être installés pour évaluer l'évolution de cet ouvrage.

Dans le même temps, il apparaît qu'aucun chantier n'est envisagé à court terme, notamment en raison du choix de ne pas engager de travaux avant la reconstruction du pont détruit, annoncée à l'horizon 2027. Cette temporalité pose question, tant pour la sécurité des usagers que pour la fluidité du trafic, déjà fortement impactée.

La situation met en lumière les enjeux liés à l'état de certaines infrastructures locales et à leur capacité à absorber des reports de trafic imprévus. Elle interroge également la planification des investissements, la gestion des priorités en matière d'entretien et la sécurisation des ouvrages d'art.

Quel est l'état précis des analyses en cours en ce qui concerne le pont de Tamines ? Quelles conclusions intermédiaires pouvez-vous nous partager quant à sa sécurité ? Comment entendez-vous garantir la sécurité des usagers dans l'intervalle, compte tenu de l'augmentation significative du trafic sur cet ouvrage ? Envisagez-vous d'adapter le calendrier des interventions ou de prévoir des mesures transitoires pour limiter les risques et les impacts sur la mobilité locale d'ici 2027 ?

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

**M. François Desquesnes,** Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, la DPR indique que « le Gouvernement développera une planification claire de la sécurisation, la réhabilitation et l'entretien du parc d'ouvrages d'art wallon ».

Effectivement, depuis la mise hors service du pont du boulevard de l'Europe à Auvelais, dont la reconstruction est programmée en 2027, le trafic s'est significativement reporté sur le pont de Tamines. La ville en est pleinement consciente et mesure l'impact quotidien que cela représente pour les usagers et les riverains. Une inspection approfondie de la structure a été réalisée l'an dernier par les experts du SPW MI et aucun signal de dégradation importante n'a été relevé. Le SPW MI me confirme que le pont ne présente donc pas de danger pour ses usagers.

Le pont de Tamines et celui du boulevard de l'Europe ont été construits à la même époque et selon les mêmes techniques de béton précontraint, bien qu'ils relèvent de typologies différentes. À l'issue des analyses menées en 2025, le SPW MI a estimé qu'une démolition et une reconstruction complète de l'ouvrage constituaient, à terme, la solution la plus pertinente au regard de la bonne gestion des deniers publics et de la cohérence avec les projets de redynamisation du centre de Tamines. Le futur ouvrage sera plus large, plus confortable et davantage sécurisé pour l'ensemble des catégories d'usagers.

Les travaux de démolition et de reconstruction ne pourront toutefois débuter qu'après la remise en service du pont du boulevard de l'Europe, prévue pour 2027. Ce séquençage est indispensable pour garantir la continuité de la mobilité sur le territoire. D'ici là, les études et la préparation du chantier seront conduites en amont, avec pour objectif de réduire au maximum la durée des travaux et leur impact sur la circulation. La ville a par ailleurs expressément demandé au SPW MI que toutes les mesures de mobilité nécessaires soient anticipées avant tout démarrage de chantier. C'est logique.

Le Gouvernement wallon a confirmé, le 26 février dernier, son soutien au portefeuille de projets incluant la connexion en modes doux à Tamines. Un budget de 1,5 million d'euros, combinant des fonds FEDER et une intervention régionale, est mobilisé pour les aménagements sur les deux rives qui viendront compléter le nouvel ouvrage à réaliser après le remplacement du pont du boulevard de l'Europe. La reconstruction du pont sera prise en charge par un budget régional.

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

**Mme Éliane Tillieux (PS).** – Je vous remercie pour ces éléments, que je relaierais aux riverains et citoyens intéressés par l'avenir de ces différents ponts à Auvelais et Tamines, ainsi que par la circulation et les voies de déplacement à modalités douces.

**Question orale  
de M. Jean-Paul Bastin  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « l'entretien des voiries régionales et les  
courses cyclistes »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Bastin à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'entretien des voiries régionales et les courses cyclistes ».

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

**M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés).** – Monsieur le Ministre, le retour du printemps s'accompagne, dans nos belles régions, de la reprise des courses cyclistes. Après les courses dites flamandes et les pavés, nous arrivons dans la séquence dite des courses ardennaises. Le week-end prochain et même dès ce mercredi, nous aurons la Flèche wallonne. Ce dimanche, nous aurons un monument, à savoir la Doyenne dite Liège-Bastogne.

Les deux courses se dérouleront quasiment sur l'ensemble de notre réseau routier régional. En 2023, la réputation de la Wallonie n'avait pas été grandie par l'accident d'un grand champion, à savoir M. Tadej Pogačar. Cet accident a été provoqué par un trou dans la chaussée régionale. La dégradation avait été signalée par les autorités communales de Bertogne, aujourd'hui fusionnée à Bastogne.

Monsieur le Ministre, une attention particulière a-t-elle été apportée ces dernières semaines quant à l'entretien ainsi qu'à des actions de réparation sur le tracé des courses, et singulièrement de la Doyenne ou de la Flèche wallonne ? Des contacts sont-ils pris avec les organisateurs et les autorités locales afin de permettre un échange d'informations et des actions de réparation jusqu'à la veille de la course ?

Enfin, plus globalement, une concertation et une réflexion sont-elles menées avec les responsables de courses cyclistes sur le rythme du calendrier d'entretien des tronçons fréquentés – parfois fréquemment – par d'autres groupes de cyclotouristes qui, en amont ou en aval de la course, aiment bien battre le pavé ou sentir les vibrations du bitume que leurs champions ont précédé ou poursuivront ?

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

**M. François Desquesnes,** Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, la DPR indique que l'état des routes fera l'objet d'une veille continue et prévoit de disposer d'infrastructures routières de qualité et sécurisées en vue de garantir une mobilité fiable et sûre pour l'ensemble des usagers.

Les interventions sur les voiries régionales sont priorisées sur la base de critères objectifs tels que l'état du réseau, l'intensité du trafic ainsi que les moyens budgétaires et humains disponibles. À titre d'exemple, pour la seule province de Luxembourg, 55 avis ont été délivrés en 2025 pour des manifestations cyclistes. Chaque autorisation rappelle explicitement que l'organisateur doit s'assurer que les tronçons empruntés correspondent aux standards de leur discipline. À ce sujet, ce n'est pas seulement la Doyenne, certes prestigieuse course des élites hommes, qui se déroule dans le cadre de Liège-Bastogne-Liège, mais également les courses élites femmes le même jour et espoirs et juniors, hommes et femmes à d'autres moments.

Les contacts avec les organisateurs se font principalement via les demandes d'organisation et les autorisations fournies. Concernant les demandes, l'itinéraire est précisé. La régie routière concentre ses efforts sur cette section, une, deux, voire trois semaines avant la course. S'agissant de moments post-hivernaux, on a quelquefois des surprises. Certaines sections font alors l'objet de réparations ponctuelles, bouchages de trous, mais la durée de réparation dépend principalement aussi des conditions climatiques d'avant-course.

Pour la Doyenne 2026 et les autres courses de Liège-Bastogne-Liège, les autorisations ont été octroyées dès janvier, sous conditions, comme pour chaque course. Celles-ci reprennent entre autres :

- la demande de mesures adéquates afin d'assurer la sécurité des usagers et la présence de signaleurs compétents ;
- la fermeture des routes régionales, limitée au passage de la course, sans entrave excessive ;
- la présence éventuelle de chantiers en cours au moment de la demande.

Elle rappelle également les lois et arrêtés en vigueur, ainsi que le fait que l'organisateur est censé avoir reconnu lui-même le parcours et pris toutes les mesures de sécurité qui lui incombent. Ni la responsabilité de la Région ni celle de ses agents et fonctionnaires ne peut dès lors être mise en cause. Ces autorisations, demandées via le Service des sports de la Province de Liège, sont communiquées aux districts concernés ainsi qu'à chacune des communes traversées.

Je note que la course Liège-Bastogne-Liège Espoirs, qui s'est déroulée ce samedi 18 avril, s'est tenue sans difficulté. J'espère bien sûr qu'il en sera de même ce dimanche pour l'épreuve masculine, mais également dans les semaines prochaines pour les courses juniors. Je remercie les services des districts et directions territoriales concernés pour leur bonne collaboration à cet effet.

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

**M. Jean-Paul Bastin** (Les Engagés). – Merci, Monsieur le Ministre, pour vos éléments de réponse. Comme évoqué, ces courses ont lieu ici en début de printemps, singulièrement pour Liège-Bastogne-Liège qui n'est pas la seule grande course en Wallonie, même si sans doute la plus célèbre et la plus élevée en question de *ranking* et de prestige. Elle passe par nombre de routes qui sont plus élevées en altitude et où les dégâts hivernaux sont par corrélation plus marqués. Il peut y avoir des éléments qui n'étaient pas connus encore il y a quelques mois et qui peuvent apparaître à la sortie de l'hiver, d'où l'importance d'avoir cette vigilance, comme vous l'avez mentionné.

Ces vitrines permettent à des centaines de milliers de téléspectateurs de voir nos magnifiques paysages. C'est donc surtout pour avoir une image positive de la Région et des retombées positives en termes de tourisme, plutôt qu'un scandale si un champion fait une mauvaise chute sur un nid de poule. Je suis donc heureux de lire que la gouvernance prévue essaie d'en limiter au maximum les dégâts potentiels.

**Question orale  
de M. Carlo Di Antonio  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « l'accès nord de Pairi Daiza »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Di Antonio à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'accès nord de Pairi Daiza ».

La parole est à M. Di Antonio pour poser sa question.

**M. Carlo Di Antonio** (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, ce 10 avril, le comité d'accompagnement formé à votre initiative a pu avancer sur le projet de tracé du contournement de Gages et l'accès nord du parc Pairi Daiza. Deux options demeurent sur la table et sont soumises à la réflexion des autorités de Silly. Il s'agit de faire un choix en deux variables d'un by-pass permettant de rejoindre la RN57.

Cet accord permet d'envisager le dépôt de la demande de permis pour le mois de mai pour ce projet qui permettra de réduire la pression sur les villages actuellement traversés par un important trafic routier de transit. Par ailleurs, les communes concernées par ce trafic sont parvenues à un accord sur des mesures ponctuelles à prendre en attendant la concrétisation de la nouvelle route.

Disposez-vous déjà d'une estimation du calendrier du dossier et de délai nécessaire à la réalisation de cette nouvelle voirie ? Quelle est l'estimation du budget nécessaire ? La Région soutiendra-t-elle l'initiative prise par les représentants des différentes communes afin de soulager l'impact du trafic routier dans l'attente de la réalisation de la voirie de contournement ?

**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 Pairi Daiza est devenu le premier site touristique en termes de fréquentation en Wallonie, avec plus de 2,6 millions de visiteurs. À mon avis, c'est même le premier site visité en Belgique. Ces visiteurs proviennent essentiellement de notre pays, mais également du nord de la France et même d'un peu plus loin. Concilier le développement de cette entreprise, son accessibilité, ainsi que la qualité de vie des habitants des communes voisines du parc est un défi, comme pour tout grand site touristique à l'échelle de notre continent.

En 2024, l'étude de mobilité concluait sur quatre éléments : la nécessité de développer l'accessibilité ferroviaire – c'est en cours avec Infrabel et l'extension de la gare de Brugelette –, l'accessibilité à vélo – le SPW MI travaille à la création d'un RAVeL entre le parc et le RAVeL qui longe la Dendre, à hauteur d'Ath –, la gestion de la demande qui relève du Parc lui-même – faire en sorte que les flux soient le plus lissés possible dans le temps – et, enfin, la nécessité d'un nouvel accès routier au nord avec l'option d'un contournement du village de Gages par l'est.

Pour ce nouvel accès routier au nord, un bureau d'études techniques a été désigné en janvier et a travaillé avec le comité d'accompagnement, que je préside, associant l'ensemble des communes concernées.

Comme vous l'évoquez dans votre question, l'objectif est que la demande de permis soit déposée en mai prochain. Suivant le délai d'obtention de ce permis, la procédure de passation du marché public de travaux est prévue pour la fin de cette année. En fonction de l'avancement de la procédure d'expropriation, le début des travaux est aujourd'hui prévu en 2027. L'objectif est une mise en service de la route à l'horizon 2028, c'est à dire concomitamment avec l'ouverture de la nouvelle

gare. Ce calendrier – comme tous les calendriers en matière de travaux routiers – est bien sûr prévisionnel et reste sujet à des aléas non gérables tels que des contestations des marchés publics, des acquisitions du foncier utile, ou d'éventuels recours dans les différentes procédures, notamment sur les permis.

Le budget prévu de 14,6 millions d'euros doit couvrir l'ensemble du projet routier à charge de la Région. Ce financement a été validé par le Conseil des ministres en décembre 2024.

À terme, la réalisation du contournement du village de Gages par l'est et la mise en œuvre d'un by-pass avant le hameau de Mauvinage sur le territoire de Silly, afin de rejoindre la nationale 7 à hauteur de Ghislenghien, permettront d'améliorer la fluidité du trafic vers le parc en préservant les hameaux via des mesures d'accompagnement.

Le SPW Mobilité et Infrastructures accompagne les communes dans leurs initiatives pour réguler le trafic, particulièrement lors des pics d'affluence au parc pour lesquels il est également demandé à ce dernier d'assurer une meilleure régulation au travers de ses outils de gestion.

Je me réjouis de l'état d'esprit des communes qui s'inscrivent dans une logique de dialogue et de collaboration constructive pour gérer efficacement le trafic, et ce, en étroite coordination avec les zones de polices, le SPW MI et la direction du parc Pairi Daiza.

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

**M. Carlo Di Antonio** (Les Engagés). – Effectivement, les différentes pistes évoluent bien. L'aspect cyclable est important aussi, avec le RAVeL ; le ferroviaire ; ce projet de contournement nord. On aspire à être en 2028, puisque l'objectif est multiple. Il y a, certes, les riverains, les autorités communales qui auront moins de problèmes à gérer et aussi l'attractivité du parc. Pour les visiteurs, se retrouver dans des situations compliquées de circulation ne facilite en effet pas l'accès. C'est aussi un dossier important pour notre Région.

*(M. J.-P. Bastin, Vice-Président, prend place au fauteuil présidentiel)*

**Question orale  
de M. Vincent Crampont  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « l'équivalence du permis de conduire  
théorique »**

**Question orale  
de M. Maxime Daye  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « les failles concernant les nouvelles mesures  
d'obtention du permis M18 en Wallonie »**

**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. Crampont, sur « l'équivalence du permis de conduire théorique » ;
- M. Daye, sur « les failles concernant les nouvelles mesures d'obtention du permis M18 en Wallonie ».

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

**M. Vincent Crampont** (PS). – Monsieur le Ministre, avant d'en venir à la question que j'ai déposée pour cette Commission, je voudrais prendre une précaution. En effet, en préparant la réunion de commission avec mon équipe, je me suis aperçu que cette question recoupait déjà une question écrite que je vous avais adressée en décembre dernier. J'en suis désolé. Néanmoins et cela étant, en 2024, vous avez fait passer au Gouvernement une révision de l'AGW encadrant le permis de conduire. Ainsi, quelqu'un ayant réussi son permis théorique en Flandre ne pourra plus passer son examen pratique en Wallonie.

À la faveur de la réponse que vous m'avez adressée en janvier, vous disiez ceci : « Initialement, cette mesure devait entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 2025. Toutefois, afin de préserver les droits de personnes qui ont entamé leur formation avant le 1<sup>er</sup> mars 2025, le Gouvernement wallon a décidé de repousser l'entrée en vigueur des articles liés au parcours monorégional au 1<sup>er</sup> janvier 2026, permettant ainsi concrètement à ceux qui ont déjà passé leur examen théorique dans une autre Région et qui avaient prévu de passer leur examen pratique en Wallonie ou en Flandre, de pouvoir encore le faire jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2026. »

Or il apparaît que ce report est insuffisant, puisque la presse a relayé le cas d'une jeune candidate qui a réussi l'examen théorique en Flandre et découvre ensuite, malheureusement, qu'elle ne peut plus présenter l'épreuve pratique en Wallonie. Vous avez justifié la modification des règles afin de lutter contre la fraude.

On peut l'entendre et le soutenir. Néanmoins, une évaluation a-t-elle été menée sur le nombre de candidats concernés et sur l'impact financier pour ceux-ci ? Pourquoi ne pas avoir prévu des mesures transitoires pour les personnes déjà engagées dans un parcours aussi bien théorique réussi que pratique planifié ? Face à ces difficultés, envisagez-vous de revoir les délais et selon quel calendrier concret ?

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

**M. Maxime Daye (MR).** – Monsieur le Ministre, la législation concernant l'obtention du permis M18 a été revue en 2026, changement qui semble connaître quelques failles. En effet, alors que le Test de capacités techniques de conduite – TCTC – pouvait, jusqu'alors, être passé dans une autre Région, la nouvelle réglementation impose que l'ensemble du processus se passe en Wallonie. Une dérogation est possible, mais n'engloberait pas l'ensemble des cas.

Prenons un exemple qui illustrera bien mes propos. Un Wallon désireux d'obtenir son permis M18 a pu passer son examen théorique dans un centre de la Région. Il peut alors suivre ses 20 heures d'auto-école pour avoir accès au permis provisoire. Une fois ce permis provisoire en poche, place au TCTC. En Wallonie, les places pour ce test sont relativement prisées. Il n'était donc pas rare de voir certains candidats le passer à Bruxelles pour, ainsi, éviter une longue file d'attente. Il ne reste alors plus qu'à passer l'examen de perception des risques et la pratique en Wallonie.

C'est alors que vient le problème puisque le centre choisi pour passer cette ultime épreuve demande l'ensemble des documents attestant de la réussite du candidat aux autres épreuves. Pas de problème, me direz-vous, puisqu'il les a toutes réussies. Pourtant, le centre lui réclame un TCTC wallon alors que le candidat l'a passé à Bruxelles, ce qui, pour rappel, était totalement légal à l'époque.

Après vérification, il s'avère que la période transitoire d'application lors de l'entrée en vigueur de cette nouvelle réglementation n'a pas permis de couvrir la période durant laquelle le candidat a passé son TCTC. Avez-vous été avisé de pareille situation ? Quelles solutions permettraient de la résoudre ?

Comment est-ce possible que la période transitoire mise en place lors de l'entrée en vigueur de la mesure n'ait pas couvert l'ensemble des cas de personnes n'ayant pas passé tous leurs examens dans une même Région ?

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

**M. François Desquesnes,** Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Messieurs les Députés, vos questions nous amènent au cœur des arcanes de la loi spéciale de répartition des compétences au sein de notre beau pays. Plus particulièrement en son article 6, paragraphe 1<sup>er</sup>, XII, 6<sup>o</sup> qui précise que les Régions sont compétentes pour « la réglementation en matière d'écolage et d'examens relatifs à la connaissance et à l'aptitude qui sont nécessaires pour conduire des véhicules de chaque catégorie, y compris l'organisation et des centres d'examen à l'exception de la compétence fédérale concernant la détermination des connaissances et des aptitudes nécessaires pour conduire des véhicules, étant entendu que les habitants d'une Région sont libres de fréquenter une école de conduite ou de passer les examens dans un centre d'une autre Région et étant entendu qu'une école de conduite reconnue dans une Région peut également opérer dans les autres Régions ».

Bref, chaque habitant peut passer son permis de conduire belge où il veut même si les règles d'examen varient dans chaque Région. C'est cela, la Belgique !

Au fil des ans, les réglementations régionales ont choisi des chemins de plus en plus divergents de sorte que certains y ont vu l'opportunité de faire leur *shopping* d'épreuves, mais aussi de développer des filières de fraude et non pas d'auto-école. À Bruxelles, depuis plusieurs années, pour obtenir son permis, il faut passer toutes ses épreuves – théoriques et pratiques – à Bruxelles.

Le 30 mai 2024, le précédent Gouvernement, pour les mêmes motifs, a adopté, en première lecture, un projet d'arrêté similaire motivé par la même logique d'éviter les fraudes et le *shopping* d'épreuves. L'arrêté porté par ma prédécesseuse prévoyait une entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2025 et une période transitoire de six mois pour les personnes ayant déjà passé une première épreuve en dehors de la Wallonie. J'ai poursuivi le travail et fait approuver définitivement ce projet d'arrêté le 28 novembre 2024. Toutefois, alerté par le secteur des autos-écoles sur la brièveté de la période transitoire, je fais modifier l'arrêté pour prolonger la période transitoire jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2026, ainsi que M. Crampont l'a expliqué.

Concrètement, pour passer l'examen pratique en Région wallonne, le candidat doit avoir passé et réussi en Région wallonne l'examen théorique, le test de perception des risques et le test de capacité technique à la conduite ; le TCTC pour les détenteurs d'un permis provisoire de 18 mois. Cette mesure instaure une meilleure cohérence entre la formation et les examens. En outre, elle vise à réduire le nombre de candidats provenant des autres Régions afin de diminuer les délais d'attente pour passer l'examen pratique en Wallonie.

J'en viens, Monsieur Daye, à votre question sur une situation précise que j'ai également lue dans la presse. Je dois préciser que, d'une part, la législation concernant l'obtention du permis de conduire provisoire de 18 mois – le PCP M18 – n'a pas été revue par la modification de 2025 et que, d'autre part, le test de capacité technique à la conduite – en abrégé TCTC – n'existe pas en Flandre ni à Bruxelles.

Les nouvelles mesures d'obtention du permis de conduire M18 ont été adoptées en 2018, avec l'instauration de ce fameux TCTC, mais uniquement en Wallonie. Depuis 2018, l'apprenant qui souhaite obtenir un permis de conduire provisoire de 18 mois en Wallonie, lui permettant de conduire sans guide, doit effectuer un apprentissage de 20 heures dans une école de conduite agréée et, ensuite, réussir le fameux test de capacités techniques de conduite dans un centre d'examen.

Dans l'exemple que vous relatez, le candidat aurait passé son TCTC à Bruxelles, faute de place en Wallonie. C'est tout à fait impossible, puisque, en Flandre et à Bruxelles, il n'y a pas ce TCTC. Dans ces deux Régions, les apprenants peuvent donc toujours obtenir un permis de conduire provisoire sur la simple présentation d'un certificat d'aptitude délivré par une école de conduite agréée. Ce ne sont pas les mêmes règles. Par ailleurs, le test de capacités techniques de conduite n'est pas particulièrement prisé et les centres d'examen wallons ne sont nullement saturés pour ce test. Son coût est de 60 euros. Bref, même sans la modification intervenue en 2025, cette personne aurait dû avoir réussi un TCTC en Wallonie. *Dura lex, sed lex.*

Aujourd'hui, chaque personne a donc le choix de passer le test de capacités techniques de conduite en Région wallonne, obligatoire depuis 2018, de passer son examen théorique et pratique en Région bruxelloise ou de passer son examen pratique en Flandre. Voilà ce que je puis dire en réponse à vos questions, mais je reconnais que les arcanes belges sont quelquefois surprenants.

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

**M. Vincent Crampont (PS).** – Nous ne remettons pas en question les motifs de l'arrêté, Monsieur le Ministre. Mieux encore, on les rejoint complètement. Néanmoins, je pense qu'il aurait été utile d'y intégrer les apprenants dont le parcours était entamé, tout simplement. Je ne sais pas si, aujourd'hui, vous pouvez encore intervenir dans les délais, mais je pense que ce serait utile pour pouvoir, à terme, mettre en place votre arrêté comme vous l'avez proposé.

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

**M. Maxime Daye (MR).** – Je m'endormirai un peu plus intelligent ce soir. Merci beaucoup pour toutes ces informations, que je ne manquerai pas de relayer à la personne qui, à grands coups de presse et de mails, nous

a informés d'un possible problème. Effectivement, on en a appris pas mal sur les arcanes belges. C'est toujours très intéressant.

**Question orale  
de M. Maxime Daye  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « les avancées dans la réforme permettant  
aux communes de percevoir les amendes pour  
les petits excès de vitesse »**

**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 avancées dans la réforme permettant aux communes de percevoir les amendes pour les petits excès de vitesse ».

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

**M. Maxime Daye (MR).** – Monsieur le Ministre, ces derniers mois, nous avons longuement abordé la possibilité pour les communes de prendre en main la gestion des radars sur leurs voiries communales. Les revenus des petits excès de vitesse leur seraient alors directement versés pour leur permettre d'investir en faveur de la sécurité routière.

Cependant, dernièrement, j'ai été informé que ce projet pourrait être revu. D'après les informations qui nous reviennent, la Wallonie prendrait davantage les choses en main en restant maître de la gestion des radars et garantirait ainsi une certaine cohérence sur son territoire. Pour que les communes ne soient pas en reste, il serait alors prévu de mieux distribuer les revenus des amendes routières via le CRT wallon. La Région aurait alors une meilleure vue sur ses recettes, pourrait assurer davantage de transparence sur celles-ci et, in fine, mieux les redistribuer aux communes et zones de police.

Toujours d'après les éléments que l'on m'a rapportés, la Région travaillerait à la mise en place d'un serveur informatique centralisé qui permettrait de mieux appréhender les données liées aux infractions routières. L'application de cette régionalisation, comme prévu dans le décret de 2019, aurait plusieurs intérêts, puisqu'elle permettrait de passer outre les quotas mis en place par les parquets en dépenalisant les infractions routières et permettrait ainsi de récupérer 250 millions d'euros supplémentaires annuellement.

Ces informations sont-elles correctes ? Si ce n'est pas le cas, où en sommes-nous dans la mise en place de la réforme permettant aux communes de gérer leur politique de radars ? Par contre, si mes informations sont correctes, pouvez-vous m'en dire plus sur ce centre régional de gestion des infractions routières ? Quand la

ventilation des amendes vers les communes pourrait-elle être mise en place ? Quel budget serait nécessaire à sa réalisation ?

**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 l'indique la Déclaration de politique régionale, « le Gouvernement soutiendra un déploiement ciblé de dispositifs de contrôle de vitesse, guidé par un objectif de sécurité, en concertation avec les parquets, les zones de police et les autorités locales ». Le décret relatif aux sanctions administratives en matière de sécurité routière sera mis en œuvre. Je vous remercie donc pour votre question qui permet de préciser l'état d'avancement de ce dossier important pour la sécurité routière en Wallonie.

Je veux être clair, ma volonté est bien d'aboutir à un dispositif permettant un retour financier vers les communes lorsque les infractions sont constatées par des radars communaux sur des voiries communales, mais dans un cadre cohérent, maîtrisé et strictement orienté vers la sécurité routière. À la suite des échanges que nous avons eus sur le sujet en commission, en novembre et également le 3 février dernier, c'est bien dans cette logique que les travaux se poursuivent aujourd'hui. À ce stade, nous en sommes à une phase de préparation à la fois sur le plan législatif, technique et opérationnel.

Je rappelle que le cadre légal précisera les conditions d'installation, d'exploitation et de contrôle des radars communaux, ainsi que les modalités d'affectation obligatoire des recettes issues de leur fonctionnement, qui doivent être dédiées à la sécurité routière. Je l'ai dit clairement : les amendes routières doivent retourner à la sécurité routière.

Sur le plan technique, juridique et informatique, les analyses menées à ce stade montrent l'intérêt d'une approche coordonnée au niveau régional. Elles présentent des avantages importants en matière de sécurité juridique, d'égalité de traitement, de gestion des situations complexes, notamment pour les véhicules étrangers et la récidive, ainsi que la mutualisation des moyens.

Par ailleurs, cette réforme suppose la mise en place d'un outil informatique adapté. C'est un élément clé du dispositif et sans doute l'un des plus complexes. Le cahier des charges de cette application régionale est en cours de rédaction. Il devra permettre un traitement rigoureux, traçable et sécurisé des infractions tout en soutenant la future organisation opérationnelle du système. C'est précisément sur ce volet que mon administration poursuit actuellement un travail approfondi.

Comme je l'ai indiqué précédemment, j'espère pouvoir valider le cahier des charges dans le courant de ce trimestre et vous présenter un projet de décret d'ici la fin de l'année. L'un des enjeux identifiés dans ce cadre est également de pouvoir traiter les infractions d'excès de vitesse de compétences régionales, dans le cadre prévu par le décret du 4 avril 2019, qui devra sans doute être quelque peu adapté. L'objectif poursuivi est, à terme, de ne plus faire reposer entièrement leur prise en charge sur le seul canal pénal fédéral, avec les contraintes opérationnelles que cela implique aujourd'hui, notamment en termes de tolérance de traitement. C'est bien l'une des raisons pour lesquelles l'orientation actuellement étudiée s'inscrit dans la logique de sanctions administratives régionales.

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

**M. Maxime Daye (MR).** – En effet, on avance dans le bon sens. Quand on regarde en Flandre, la gestion des radars a été confiée aux communes et le Gouvernement flamand semble faire machine arrière, justement par souci de cohérence. Parfois, c'est bien d'être les premiers, parfois c'est bien aussi d'être les deuxièmes et de pouvoir corriger les erreurs qui sont faites de l'autre côté de la frontière.

J'entends bien le calendrier que vous avez mis sur pied, ainsi que le retour garanti au niveau financier, tant pour la sécurité routière, mais également pour les villes et communes. Je vous remercie pour tout ce travail. La suite au prochain épisode.

**Question orale  
de M. Olivier Maroy  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « la sécurité routière à géométrie variable en  
Belgique »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Maroy à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la sécurité routière à géométrie variable en Belgique ».

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

**M. Olivier Maroy (MR).** – Monsieur le Ministre, on va refaire un petit tour dans les arcanes belgo-belges. Je sens que vous adorez cela. À force de réformes divergentes et différentes, ne sommes-nous pas en train de créer une sécurité routière à géométrie variable au sein même de notre pays ? Avec les récentes décisions du Gouvernement flamand, je crains que le risque ne soit plus seulement théorique.

Concrètement, des automobilistes wallons pourraient être tentés de se rendre en Flandre afin de bénéficier de conditions parfois plus souples. Je vais citer quelques exemples : l'obligation de passer le contrôle technique tous les deux ans seulement est plus largement appliquée en Flandre qu'en Wallonie ; la suppression de l'obligation de contrôle lors de la revente pour les véhicules non importés en Flandre ; le délai de deux mois en Flandre lorsque l'on reçoit un certificat rouge, alors que, en Wallonie, ce délai est de 15 jours.

Ma collaboratrice a fait un excellent tableau comparatif et l'on voit que les conditions sont de plus en plus différentes d'une Région à l'autre. Plusieurs acteurs du secteur tirent la sonnette d'alarme. L'institut Vias, par exemple, évoque un « véritable tourisme de la sécurité routière », tandis que Traxio met en garde « contre un shopping du contrôle technique ». Il est vrai que dans un pays confetti où l'on change de Région et de législation en quelques minutes, on peut s'alarmer que des politiques publiques aussi essentielles que la sécurité routière soient fragilisées par une fragmentation croissante des règles.

Dans votre réponse précédente, vous l'avez dit : il faut faire avec. On est dans un pays fédéral et, dans tous les pays de ce type, il y a des règles différentes d'un land, d'une région ou d'un État à l'autre. Il n'empêche que, si je vis à quelques kilomètres seulement de la frontière linguistique, je peux passer mon véhicule à la station la plus proche qui est Hannut, mais je peux très bien aller juste de l'autre côté du rideau des betteraves – comme disait l'autre –, soit du côté de Tirlemont, où les règles sont différentes.

Monsieur le Ministre, je ne veux évidemment pas vous attaquer, car vous n'êtes pas responsable de cet état de fait, mais j'imagine que cela vous inspire quelques réflexions. Comment anticipez-vous le risque d'un tourisme du contrôle technique ? Quelles actions concrètes comptez-vous prendre pour éviter ce que l'on peut appeler des dérives ? Où en est la concertation à ce sujet avec votre homologues flamand ?

J'ose espérer que vous essayez d'accorder vos violons, même si, dans un pays fédéral, le principe permet de prendre des législations différentes. Je suis impatient de vous entendre.

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

**M. François Desquesnes,** Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, le Gouvernement s'est engagé dans la Vision Zéro à l'horizon 2050. Le contrôle technique fait partie des outils pour réduire les risques liés à l'insécurité routière. Comme je l'ai déjà expliqué au sein de cette commission, suite à la sixième réforme de l'État, la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980 a été modifiée de telle

sorte que son article 6, paragraphe 1<sup>er</sup>, XII, 4<sup>o</sup>, précise que relèvent des compétences régionales « le contrôle du respect des prescriptions techniques fédérales applicables aux véhicules en vue de leur mise en circulation routière et le contrôle technique des véhicules qui circulent sur la route en application des normes fédérales, étant entendu que les personnes physiques et morales établies dans une Région sont libres de faire contrôler leur véhicule par un centre de contrôle technique situé dans une autre Région. »

Cette disposition consacre donc le principe de la libre circulation des citoyens sur l'ensemble du territoire national, mais génère, à l'échelle du territoire belge, une complexité certaine lorsque les règles de contrôle varient selon les Régions. Il convient toutefois de préciser que chaque station de contrôle technique applique bien sûr exclusivement la réglementation en vigueur sur le territoire où elle se situe.

Dès lors, un véhicule présenté dans une station en Région flamande sera contrôlé conformément à la législation flamande, tandis qu'un véhicule présenté dans une station wallonne sera soumis aux règles wallonnes.

L'avant-projet d'arrêté flamand, qui a été adopté en première lecture par le Gouvernement flamand le 13 mars dernier, n'est donc pas définitif et doit encore être soumis, avant la troisième lecture, à des avis du secteur ainsi qu'à l'avis de la section de législation du Conseil d'État, qui retiendra bien sûr toute notre attention.

Ce projet de réforme flamande, qui supprime notamment le contrôle technique occasion pour les voitures, les camionnettes et les motos ayant une plaque d'immatriculation belge, mais décernée pour une personne morale ou physique localisée en Flandre, en soumettant uniquement les véhicules et motos importés de l'étranger, suscite de nombreuses interrogations, notamment quant à sa conformité à la législation européenne, mais également quant à son impact sur la sécurité routière, y compris son impact sur la politique de sécurité routière menée en Wallonie.

Lors de la conférence interministérielle de la Mobilité du 9 mars dernier, j'ai pour la deuxième fois fait part des questions que soulève cette réforme dans son ensemble et de son impact sur la Wallonie, tant du point de vue de la sécurité routière que de son impact sur l'équilibre économique des opérateurs du contrôle technique en Wallonie. Hier, j'ai rencontré en mon cabinet, à la fois les représentants des travailleurs des unités de contrôle technique, les patrons de ces entreprises et mon administration pour faire le point sur ce dossier et échanger les informations. Une action nationale, certes symbolique, est prévue dans les contrôles techniques dans les prochaines semaines pour attirer l'attention des autorités flamandes sur les risques

que les acteurs et travailleurs de ces contrôles techniques voient dans ce projet de réforme.

Si chaque Région peut évidemment agir dans les compétences qui sont les siennes, c'est toutefois avec certaines limites. Si certaines décisions relèvent bien des compétences effectives, matérielles, d'une entité, elles se doivent d'être prises dans une logique de loyauté fédérale et sans porter préjudice aux intérêts des autres entités. Des mécanismes existent pour se prémunir des conflits de compétences et des conflits d'intérêts.

Si les intérêts de la Wallonie sont en jeu, je n'hésiterai pas à mobiliser les moyens prévus pour répondre à ce type de situation.

Côté wallon, nous envisageons quelques modifications spécifiques et, a priori, limitées qui semblent de bon sens. Toute évolution doit à mes yeux être fondée sur des données objectives, une analyse rigoureuse des risques et le maintien d'un haut niveau de sécurité pour l'ensemble des usagers de la route.

Dans ce contexte et dans l'attente de l'avis du Conseil d'État sur l'avant-projet flamand, j'ai sollicité une analyse juridique afin de préparer au mieux l'attitude finale à adopter dans ce dossier.

J'ai également rencontré mon collègue fédéral, le ministre de la Protection des consommateurs, M. Rob Beenders, pour évoquer l'enjeu que représente ce dossier, tant sur le plan de la sécurité routière que sur celui des impacts potentiels pour garantir la protection des usagers, donc des consommateurs.

Enfin, je précise que ce travail préparatoire est également doublé d'échanges resserrés avec les deux entreprises wallonnes actives en matière de contrôle technique sur notre territoire.

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

**M. Olivier Maroy (MR).** – Merci, Monsieur le Ministre, de faire le point sur l'évolution de ce dossier. Vous avez raison de préciser que, pour une partie en tout cas, on est au stade d'un avant-projet, et donc ce n'est pas encore effectif, ce n'est pas encore une décision, même si, à ce stade, il y a quand même déjà des différences objectives. Et cela va dans les deux sens puisque, par exemple, le contrôle de la pollution est, paraît-il, plus strict de l'autre côté du rideau des betteraves, en Flandre.

Cela me rassure de voir que vous êtes très attentif à ce qu'il n'y ait pas de telles divergences, qu'un véritable tourisme du contrôle technique se fasse jour. Je vois que vous avez eu aussi des entretiens, la concertation avec les centres de contrôle technique, Autosécurité et l'autre entreprise dont j'ai oublié le nom, ainsi qu'avec le personnel, qu'une action est prévue. Tout cela est assez rassurant et je vois que nous partageons le même objectif : faire en sorte que même dans un État fédéral,

il n'y ait pas des divergences trop fortes, et cela au nom de la sécurité, bien évidemment.

*(M. Daye, Président, reprend place au fauteuil présidentiel)*

**Question orale  
de M. Vincent Crampont  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « les alternatives envisagées par le TEC  
pour suppléer à l'abandon de la navette de  
l'IFAPME entre Chimay et Dinant »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Crampont à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les alternatives envisagées par le TEC pour suppléer à l'abandon de la navette de l'IFAPME entre Chimay et Dinant ».

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

**M. Vincent Crampont (PS).** – Monsieur le Ministre, le 7 avril dernier, j'interrogeais votre collègue en charge de la Formation relativement à la décision du centre IFAPME de Dinant d'arrêter de financer une navette qui permettait, depuis des dizaines d'années, aux apprenants de la Botte du Hainaut de rejoindre leur centre de formation à Dinant. Chimay et Dinant sont distantes de 60 kilomètres environ, mais, en transport en commun, actuellement, il faut minimum un trajet de trois heures pour relier ces deux villes.

Dans sa réponse, votre collègue m'a indiqué : « Le TEC a été invité, dans le cadre du travail d'amélioration de son offre, piloté par le ministre Desquesnes, à répondre au mieux aux besoins évolutifs de la mobilité. Pour les apprenants du centre IFAPME de Dinant, une solution pourrait notamment prendre la forme d'un service régulier spécialisé dont les modalités resteraient à définir en concertation entre le TEC, les parents concernés et le centre de formation ».

Quelles sont les pistes concrètes actuellement sur la table – lignes régulières renforcées, transport à la demande, service spécialisé, solutions partenariales ? Lesquelles vous paraissent réalistes à court terme ? Des contacts formalisés ont-ils déjà eu lieu avec le TEC et avec l'IFAPME – réunions, calendrier de travail, scénarios privilégiés ? À quelle date les alternatives seront-elles effectives sur le terrain afin d'éviter une rupture d'accès aux formations pour les apprenants concernés ? Quel tarif sera appliqué aux apprenants – éventuelle réduction pour les étudiants/apprenants, prise en charge partielle, maintien d'un dispositif social ? Avec quel financement ?

**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'Opérateur de transport de Wallonie est une entreprise publique autonome dotée d'un organe d'administration où siègent des représentants de tous les groupes politiques. J'entends respecter cette autonomie de gestion. Je l'ai donc sollicité pour répondre à vos questions.

La navette proposée par le centre de formation de l'IFAPME de Dinant certains jours de la semaine est exploitée par un prestataire privé et est financée en interne, avec contribution des jeunes en formation. Il s'agit donc d'une initiative d'ordre privé distincte de l'offre de transport proposée par l'OTW. Il s'agit donc d'une décision propre à l'IFAPME. Le contrat de service public prochainement révisé prévoit que l'OTW optimise ses services dans une logique d'adéquation entre l'offre et la demande. À ce titre, le niveau de fréquentation constitue un élément déterminant pour orienter les choix entre le développement ou l'aménagement d'une offre régulière, ou la mise en place de solutions sur mesure – ce que vous appelez le transport spécialisé – entre l'opérateur et le prestataire concerné par l'intermédiaire d'une convention.

Je ne peux qu'encourager l'IFAPME à prendre contact avec l'OTW afin d'examiner si une solution et ses conditions financières peuvent être réunies dans ce cadre. Il va de soi que suite à votre question, je relaierais la demande auprès de la direction générale de l'OTW.

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

**M. Vincent Crampont** (PS). – Monsieur le Ministre, votre collègue le ministre Jeholet était bien plus optimiste que vous. Très clairement. Je pensais sincèrement que vous alliez nous faire des propositions concrètes pour ces apprenants de l'IFAPME. Encore une fois : c'est six heures de trajet par jour pour suivre une formation, continuer une formation. Je ne sais pas si l'on se rend compte. Ce qui va se passer, c'est que ces jeunes vont certainement arrêter la formation. À cause de telles décisions, les objectifs de votre Gouvernement et des différents gouvernements auxquels vous participez – 80 % de taux d'emploi, la remise au travail, et cetera – seront loin d'être atteints. Il faut absolument soutenir les apprenants. C'est essentiel, Monsieur le Ministre. Je pense à ces jeunes qui sont en difficulté ; je ne sais pas comment ils vont pouvoir aller suivre leur formation.

**Question orale**  
**de M. Bruno Lefèbvre**  
**à M. François Desquesnes, Ministre du**  
**Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et**  
**des Pouvoirs locaux,**  
**sur « l'utilisation des conclusions du baromètre**  
**d'Europ Assistance sur la mobilité »**

**Question orale**  
**de M. Jean-Paul Bastin**  
**à M. François Desquesnes, Ministre du**  
**Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et**  
**des Pouvoirs locaux,**  
**sur « le retard à combler concernant les bornes**  
**de recharge en Wallonie »**

**Question orale**  
**de M. Olivier Maroy**  
**à M. François Desquesnes, Ministre du**  
**Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et**  
**des Pouvoirs locaux,**  
**sur « l'état d'avancement du déploiement des**  
**bornes de recharge pour véhicules électriques**  
**en Wallonie »**

**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'utilisation des conclusions du baromètre d'Europ Assistance sur la mobilité » ;
- M. Bastin, sur « le retard à combler concernant les bornes de recharge en Wallonie » ;
- M. Maroy, sur « l'état d'avancement du déploiement des bornes de recharge pour véhicules électriques en Wallonie ».

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

**M. Bruno Lefèbvre** (PS). – Monsieur le Ministre, le cinquième baromètre belge de la mobilité d'Europ Assistance met en évidence un point d'alerte pour la Wallonie : la transition vers la fin des moteurs thermiques reste largement théorique pour une majorité de ménages.

Seuls 38 % des Belges déclarent que leur prochaine voiture sera 100 % électrique, tandis que 62 % annoncent qu'elle ne le sera pas. Le frein est d'abord financier : 60 % estiment que les pouvoirs publics n'aident pas suffisamment et 71 % pointent le coût d'une borne ou d'aménagements au domicile. L'insuffisance des points de recharge publics est aussi citée, et l'usage du véhicule électrique reste particulièrement faible en Wallonie. Il paraît évident que si le prix des produits pétroliers devait rester celui qu'il est en ce moment, ces chiffres évolueraient.

Quelles mesures régionales sont à l'étude pour réduire le coût d'accès et pour quels publics prioritaires ? Pouvez-vous faire le point sur votre stratégie ? Quel est le plan opérationnel pour accélérer le déploiement des bornes, notamment hors des centres urbains, et avec quels jalons 2026-2030 ? Où en est-on dans le processus d'adoption de l'arrêté modifiant l'arrêté relatif à la classification des aires autoroutières en vue de permettre, notamment, l'installation de bornes de recharge sur les aires autoroutières de type III, aires aujourd'hui non concédées ? Qu'en est-il des travaux menés par le Comité de projets Électromobilité ? Quels livrables sont attendus à la fin de ce semestre ?

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

**M. Jean-Paul Bastin** (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, fin 2025, la Wallonie ne comptait qu'environ 3 700 stations de recharge électrique, contre plus de 22 000 en Flandre, un écart particulièrement interpellant. Ce retard s'explique notamment par un manque d'investissement sous la précédente législature.

Afin de combler ce retard, le Gouvernement wallon a opté pour un modèle de concession, en collaboration avec le SPW et 245 communes, permettant d'identifier 1 650 sites destinés à accueillir des bornes publiques. Sachant qu'elles sont doubles, cela permet d'avoir 3 300 points de charge supplémentaires.

La concession a été attribuée à la société Electric Mobility Infrastructure, filiale d'Engie, qui assumera l'ensemble des coûts sans subside public et se rémunérera via le prix de la recharge, estimé à environ 48 centimes par kilowattheure. Le déploiement devra être réalisé à moitié d'ici le printemps 2027 et finalisé pour le printemps 2028, avec une exploitation prévue jusqu'en 2038.

Monsieur le Ministre, pouvez-vous préciser le calendrier détaillé de déploiement des bornes de recharge, ainsi que les garanties mises en place pour assurer le respect des échéances fixées à 2027 et 2028 ? Quels mécanismes de suivi et de contrôle sont prévus pour garantir le respect des échéances par le concessionnaire ?

Enfin, comment le Gouvernement entend-il associer les communes, en particulier celles – peu nombreuses – qui n'ont pas répondu à l'appel initial, et garantir une répartition équilibrée des bornes, notamment dans les zones rurales ?

Je questionnerai par ailleurs votre collègue sur la disponibilité de l'électricité. Ce n'est pas tout d'avoir une borne ; encore faut-il qu'elle puisse être connectée à la capacité électrique, et ce, dans la durée.

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

**M. Olivier Maroy** (MR). – Monsieur le Ministre, lorsque vous avez pris vos fonctions il y a une vingtaine de mois, vous en avez fait l'amer constat : les bornes de recharge pour véhicules électriques étaient quasiment inexistantes sur notre réseau routier.

Votre prédécesseur avait pourtant annoncé l'installation de 6 000 bornes publiques, mais le mécanisme qu'il avait choisi s'était soldé par un flop monumental – il n'y a pas d'autres mots. Vous avez donc fort heureusement décidé de changer d'approche en optant pour un modèle de concession, inspiré notamment du modèle choisi par la Flandre.

L'attribution récente du marché à Electric Mobility Infrastructure marque une première étape très importante. Cela montre que les choses avancent enfin. En effet, comme l'a rappelé mon collègue, à la fin de l'année dernière, il y avait seulement 3 700 stations en Wallonie contre 22 310 en Flandre. Cela a d'ailleurs fait dire, il y a quelques semaines, à votre collègue des Engagés, ministre fédéral de la Mobilité : « Traversez la frontière linguistique. Vous trouvez en Flandre des bornes partout. Vous n'en trouverez pas en Wallonie. Ou alors très peu. C'est là que l'effort doit être fait également ». Je partage ses propos, même si vous n'en êtes pas responsable. C'est votre prédécesseur qui n'avait pas fait avancer le dossier d'un iota. Sans doute que dans « voiture électrique », le mot « voiture » le dérangeait. Je pense que cela doit être la raison.

Cela devient vraiment urgent, Monsieur le Ministre. Je suis désolé de parler de mon expérience personnelle, mais j'ai une vieille bagnole de presque 12 ans qui arrive vraiment en fin de vie – 285 000 kilomètres. Je me suis dit : j'ai des panneaux photovoltaïques, il serait peut-être intéressant d'acquérir un véhicule électrique. J'ai fait le tour de 10 concessionnaires environ ; je peux vous dire qu'il y a du monde. Ils m'ont tous dit la même chose – vieux réflexe de journaliste –, à savoir qu'il y avait énormément d'intérêt, énormément de travail et beaucoup d'offres à remettre pour l'instant.

En outre, sur le marché de l'occasion – la presse en a fait l'écho –, les véhicules électriques d'occasion connaissent un regain d'intérêt. D'ailleurs, les prix ont sensiblement augmenté. J'ai fait l'analyse pour une Tesla Model 3, c'est plus ou moins 4 000 à 5 000 euros de plus par rapport à il y a quelques mois. La hausse des prix des produits pétroliers à la pompe pousse les Belges à s'intéresser à l'électrique. Il est urgent, Monsieur le Ministre, de mettre le turbo, même si je sais que vous en êtes conscient.

Où en est-on en termes de bornes et de points de recharge en Wallonie, en distinguant clairement les catégories ? Quel est le calendrier de déploiement prévu suite à l'attribution de la concession à Electric Mobility Infrastructure ? Quelles seront les premières réalisations concrètes ? Quelle est votre stratégie pour les bornes

rapides, notamment sur les grands axes, et à quel horizon ?

Ce qui m'inquiète, c'est que, dans les sites qui ont été identifiés, ce sont apparemment surtout des bornes de 11 kilowattheures, c'est-à-dire des bornes extrêmement lentes. Pour un véhicule *full* électrique, il faut parfois, avec une bande de 11 kilowattheures, compter huit à neuf heures. Il ne faut pas oublier non plus les bornes rapides. Enfin, vos objectifs actuels sont-ils suffisants pour rattraper ce « désert » wallon ?

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

**M. François Desquesnes**, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Messieurs les Députés, l'enjeu de l'électromobilité est prégnant pour le Gouvernement wallon, à la fois pour ce qui me concerne, au départ des infrastructures régionales, mais également en appui aux infrastructures communales et aussi en termes de puissance disponible. La question, comme l'a pointé M. Bastin, relève de la compétence de ma collègue Mme Neven. Nous travaillons de concert sur ce dossier, notamment au travers du groupe « électromobilité » que j'ai fait mettre en place et qui a été validé par le Gouvernement.

Au 1<sup>er</sup> février 2026, la Wallonie comptait 16 434 points de recharge, dont 14 277 points normaux, 757 rapides et 1 400 ultrarapides, répartis sur 4 372 stations. C'est une augmentation globale de 10 % depuis le premier recensement officiel réalisé il y a six mois.

Vous le savez, l'une de mes premières initiatives sur le sujet est d'assurer un monitoring des points de charge électrique en Wallonie, ce qui n'existait pas auparavant. La stratégie wallonne que je mets en place, qui est complémentaire aux initiatives privées, repose :

- d'une part, sur un déploiement de bornes sur le domaine public communal qui vise à assurer une couverture équilibrée de l'ensemble du territoire, y compris dans les zones plus reculées où l'offre progresse plus lentement et couvre l'ensemble des usages, de la recharge du quotidien à la recharge de transit ;
- d'autre part, sur une mobilisation des aires autoroutières de la SOFICO pour déployer une offre d'électromobilité avec des chargeurs rapides ou ultrarapides sur le réseau structurant.

Dans cette double dynamique, complémentaire aux initiatives privées, le marché de concession pour le déploiement d'infrastructures sur le domaine public communal – une des premières mesures que j'ai prises – vient d'être notifié. La phase opérationnelle débutera prochainement. Le dispositif prévoit l'installation de 1 650 bornes, soit 3 300 points de charge supplémentaires. C'est donc une augmentation

prochaine de l'ordre de 20 % des points de charge en Wallonie.

La moitié des bornes devront être installées dans les 12 mois suivant le lancement effectif du marché et le solde au cours de la seconde année. Le calendrier détaillé d'installation est en cours de finalisation avec l'ensemble des parties prenantes.

Des délais stricts encadrent également les différentes étapes : introduction des demandes de raccordement dans un délai de 180 jours, signature et paiement des offres dans un délai de 360 jours et installation des bornes dans les 60 jours suivant les travaux de raccordement. Ces obligations contractuelles constituent des garanties pour le respect des échéances fixées à 2027 et 2028. Des pénalités financières sont prévues en cas de non-respect des clauses contractuelles.

Si l'intercommunale IDETA, que je remercie d'avoir joué le rôle d'ensemblier, est pilote dans ce marché, le suivi opérationnel du déploiement sur le terrain est assuré par chaque agence de développement territorial, en lien étroit avec le concessionnaire, les communes et le GRD compétent territorialement. Des procédures simplifiées et des SPOC désignés devraient par ailleurs faciliter le suivi.

Toutes les communes ont été initialement sollicitées par leur ADT pour adhérer au projet et proposer des emplacements permettant l'installation d'infrastructures de recharge. À ce jour, aucune initiative spécifique n'est prévue pour réassocier les communes qui ont fait le choix de se retirer du projet lors de l'appel initial, mais elles peuvent naturellement prendre contact avec leur ADT afin de voir à quelles conditions elles pourraient rejoindre le marché de concession qui vient d'être attribué. Toutefois, le Gouvernement wallon poursuit un objectif plus large visant à garantir un accès équitable aux infrastructures de recharge sur l'ensemble du territoire, y compris dans les zones rurales et moins densément équipées à ce jour.

Afin d'objectiver les besoins à l'échelle wallonne, en ce compris hors centre urbain, le comité de projet Électromobilité que j'ai mis en place a confirmé l'intérêt de recourir à une expertise externe devant permettre d'orienter les futurs déploiements et de définir les priorités géographiques et typologiques entre 2026 et 2035, pour se doter d'une vision de déploiement. L'administration étudie les modalités de cette consultation.

À propos de ce comité de projet Électromobilité sur lequel vous m'interrogez, Monsieur Lefèbvre, celui-ci s'est réuni deux fois. La troisième réunion est prévue cette semaine et un rapport devrait être communiqué au Gouvernement fin juin, présentant l'état des lieux des travaux, les discussions en cours, les décisions actées et les perspectives.

Pour compléter mes réponses, je vous confirme que l'arrêté du Gouvernement wallon modifiant la classification des aires autoroutières a été adopté le 5 mars 2026. Enfin, comme je l'ai déjà dit devant cette Commission en date du 6 janvier, la réforme de la taxe de mise en circulation est une mesure incitative pour les Wallonnes et les Wallons qui souhaitent renouveler leur véhicule.

Il me reste, pour M. Maroy qui nous lira, à préciser ou rappeler la stratégie des bandes rapides, compétence de la SOFICO. Une attention particulière est portée au déploiement des infrastructures rapides et ultrarapides sur le réseau autoroutier devant répondre aux exigences de la recharge des poids lourds électriques, conformément à la directive européenne AFIR. La SOFICO a dès lors conclu des accords avec les gestionnaires de réseau de distribution pour organiser un renforcement ciblé des capacités électriques le long du réseau autoroutier wallon ; renforcement qui devrait être progressivement déployé au cours des cinq prochaines années sur les aires de type 1 et 2, ainsi que sur certaines aires transfrontalières.

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

**M. Bruno Lefèbvre (PS).** – Merci, Monsieur le Ministre, pour ces éléments d'information. À la fin de votre réponse à ma question portant sur les mesures prises pour permettre à des publics prioritaires de bénéficier d'un meilleur accès aux véhicules électriques, vous indiquez que la réforme de la taxe automobile joue un rôle incitatif. Je trouve cette réponse un peu faible. Ce que j'attendais de votre part, c'était de mettre en place des aides pour les publics plus prioritaires.

*(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)*

Oui, par exemple, parce qu'aujourd'hui, des enseignants, des éducateurs et des infirmiers n'ont plus les moyens de se rendre à leur travail parce que le coût du diesel ou le coût de l'essence est beaucoup trop important. Ce n'est pas une question de vider les caisses, Monsieur le Ministre – vous pouvez le dire au micro, d'ailleurs –, c'est une question de service public. Quand on a affaire à des publics qui ne savent plus aller travailler parce qu'ils n'ont pas les moyens d'acheter un véhicule électrique, l'État – le service public – peut leur venir en aide d'une manière ou d'une autre, en ciblant certains publics plus en difficulté. Agir de la sorte n'est pas dramatique. Il ne faut pas avoir honte que l'État intervienne pour aider les gens qui ont des difficultés aujourd'hui. Changez un peu le paradigme. Je sais bien que vous êtes dans une majorité avec une droite parfois fort à droite, mais, aujourd'hui, il existe encore des citoyens qui ont besoin d'aide et qui comptent sur l'État pour vivre leur vie. Cela me paraît extrêmement important.

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

**M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés).** – Je pense que l'une des réponses à la crise des produits gazolés et carbonés que nous connaissons aujourd'hui, c'est de rendre le réseau de bornes électriques plus dense, avec des distances entre chaque borne moins importantes. C'est justement l'objet de ce plan d'investissement, d'autant plus que, en ruralité, nous avons souvent des distances qui sont plus importantes et des hivers qui peuvent être plus marqués – or, on sait que le froid n'est pas l'ami des batteries –, et qu'outre le coût, un frein à l'achat est la *range anxiety*, ou l'anxiété de l'autonomie. Si nous pouvons bénéficier d'un réseau plus fourni, nous rencontrerons au moins déjà cet aspect.

Merci, Monsieur le Ministre, d'avoir fait le détail entre bornes dites normales, rapides et ultrarapides. En effet, si l'on peut disposer d'une recharge plus lente à domicile, en revanche, sur la route ou sur l'autoroute, nous avons moins de temps ; d'où l'importance d'avoir une offre adaptée.

**M. le Président.** – M. Maroy a dû retourner à la présidence de sa Commission. Il n'avait pas de réplique.

**Question orale  
de Mme Mélissa Hanus  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « l'accessibilité réelle du réseau du TEC  
pour les personnes à mobilité réduite (PMR) »**

**Question orale  
de M. Arnaud Dewez  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « l'accessibilité dans les bus du TEC et les  
mesures pour les annonces sonores »**

**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 « l'accessibilité réelle du réseau du TEC pour les personnes à mobilité réduite (PMR) » ;
- M. Dewez, sur « l'accessibilité dans les bus du TEC et les mesures pour les annonces sonores ».

La parole est à Mme Hanus pour poser sa question.

**Mme Mélissa Hanus (PS).** – Monsieur le Ministre, je voulais venir auprès de vous suite à une étude de terrain menée par le CAWaB, le collectif Accessibilité Wallonie-Bruxelles. Il a mis en évidence 46 trajets TEC avec des personnes en situation de fauteuil roulant, où un embarquement autonome sur deux a échoué.

La rampe PMR n'a pas été déployée, ce qui constitue la cause de 86 % des échecs. Le signal d'appel est ignoré dans un cas sur deux.

Pour nous, l'accessibilité dans nos transports en commun ne doit pas être un bonus, c'est une obligation. Pour ce faire, on doit mettre les bouchées doubles pour atterrir sur des quais et des arrêts conformes, sur des maintenances pour les rampes PMR, sur une formation continue des professionnels, sur une information fiable aux voyageurs et un matériel roulant vraiment opérationnel.

Face à ces constats de l'étude du CAWaB, quelle analyse faites-vous de ces résultats ? Quelles mesures immédiates exigez-vous des TEC, que ce soit en termes de procédures, de contrôle interne, de maintenance, de rappels et de sanctions en cas de refus ? Quel plan et quel calendrier pour accélérer la mise en accessibilité des arrêts et quais et étendre l'audit à l'ensemble du réseau allez-vous mettre en œuvre ? Quels moyens budgétaires et quels engagements chiffrés inscrirez-vous dans le futur CSP, pour garantir des résultats mesurables, avec taux d'arrêts accessibles, fiabilité des rampes, satisfaction des usagers ? Dispose-t-on d'une analyse comparée avec les autres sociétés publiques de transport de personnes ?

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

**M. Arnaud Dewez (MR).** – Monsieur le Ministre, plusieurs usagers déficients visuels témoignent encore aujourd'hui des difficultés rencontrées dans les bus wallons en l'absence d'annonces sonores systématiques. Cette situation les oblige à compter les arrêts, rester en vigilance constante ou dépendre d'autres passagers.

Pourtant, des annonces vocales claires et un signal sonore à l'ouverture des portes constituent une adaptation simple, déjà mise en œuvre dans d'autres pays. Ils bénéficieraient à un public bien plus large : personnes âgées, touristes, nouveaux usagers ou même voyageurs occasionnels.

Cette question d'accessibilité me semble particulièrement pertinente. À ce titre, j'aimerais vous interroger sur les perspectives envisagées. Travaillez-vous, avec votre collègue en charge de la Mobilité, à la généralisation des annonces sonores à bord des bus TEC dans le cadre du prochain contrat de service public ? Selon quel calendrier peut-elle être mise en œuvre ? L'OTW envisage-t-il de faire de ces dispositifs un standard d'accessibilité, au bénéfice de tous les usagers, au-delà du seul public en situation de handicap ?

**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, l'analyse

du CAWaB montre bien les lacunes actuelles du système de transport public en matière d'accessibilité. C'est le fruit des précédents contrats de service public, des décisions antérieures. Son amélioration est une priorité clairement inscrite dans le contrat de service public révisé, la version qui sera proposée au conseil d'administration.

La DPR indique ceci : « L'accessibilité aux transports en commun des personnes en situation de handicap – matériel roulant, quais, et cetera – sera renforcée. Une attention particulière sera également accordée aux personnes à faible compétence numérique ».

Madame Hanus, l'Opérateur de transport de Wallonie ne dispose pas d'une analyse comparative avec la situation des autres opérateurs de transports publics belges, lesquels se déploient toutefois dans des environnements plus densément peuplés.

L'OTW dispose aujourd'hui d'un contrat de service public révisé – prochainement – à travers lequel la Région s'est engagée à mener une politique transversale d'*handistreaming*, visant à éviter ou corriger les éventuelles inégalités fondées sur le handicap. Le CSP révisé prévoira un chapitre spécifique sur l'accessibilité universelle.

L'Opérateur de transport de Wallonie aura dorénavant l'obligation d'élaborer un plan identifiant les actions à mener sur la période du contrat, et comprenant des indicateurs d'évaluation. Ce plan est présenté à une *task force* Accessibilité, qui associe notamment le CAWaB, et dont la mise en œuvre fait l'objet d'un suivi régulier, de mises à jour continues et d'un rapport annuel d'exécution.

Concrètement, il sera attendu de l'OTW qu'il :

- poursuive l'acquisition de matériel roulant accessible, équipé de rampes embarquées et fonctionnelles ;
- mesure et améliore la disponibilité opérationnelle des rampes, avec un état des lieux de la situation et un plan d'action attendu ;
- prévoie l'accessibilité des services TEC à la demande en veillant à ce qu'un nombre suffisant de véhicules adaptés soit disponible pour répondre aux réservations des usagers à mobilité réduite, notamment dans le cadre du futur Fonds social pour le climat ;
- renforce la formation des chauffeurs et du personnel en contact avec le public à l'accueil et à la prise en charge des personnes à mobilité réduite, y compris chez les prestataires sous-traitants ;
- mette en conformité ses boutiques et ses gares aux exigences d'accessibilité du Guide régional d'urbanisme lors de toute rénovation ou de toute création ;

- garantisse une information aux voyageurs accessible et intégrée dans l'ensemble de ses canaux de communication et de ses outils digitaux.

Monsieur Dewez, le choix posé à travers ce contrat de service public révisé n'est pas d'équiper l'ensemble de la flotte de bus d'annonces sonores et visuelles. À l'inverse, il a été choisi de miser sur les différents canaux digitaux, dont notamment l'application et le site web letec.be, lesquels devront être conformes aux normes d'accessibilité digitales – type label BlindSurfer et autres. De plus, ils devront intégrer les informations sur l'accessibilité de l'offre en précisant les gares SNCB accessibles aux PMR. Ces dispositifs ont, bien entendu, pour vocation à devenir des standards pour l'ensemble des usagers.

Sur le plan des infrastructures, l'OTW pilotera, sur la durée du contrat, un audit de l'accessibilité du réseau portant au minimum sur 1 000 arrêts. Chaque année, 150 arrêts prioritaires seront identifiés pour des aménagements, en coordination avec l'administration et les gestionnaires de voiries – qu'il s'agisse de la Région ou des communes – et une signalétique claire sera apposée pour informer les usagers du niveau d'accessibilité. L'identification des arrêts à rendre accessibles aux personnes à mobilité réduite reposera sur une analyse multicritère. Elle tiendra compte, notamment, de la fréquentation des arrêts, des opportunités d'aménagement liées aux travaux de voirie programmés, ainsi que des remontées de terrain émanant des associations représentatives des usagers. En marge, l'OTW visera également, pour tout nouvel aménagement – et dans les limites des possibilités techniques – à garantir une pleine accessibilité des quais via, notamment, le placement de dalles podotactiles. J'ai en outre chargé l'administration d'auditer systématiquement les cheminements et traversées aux alentours immédiats des arrêts aménagés par l'Opérateur de transport de Wallonie, afin d'assurer la continuité des cheminements piétons desservant ces arrêts – ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

L'ambition du contrat de service public révisé est claire : assurer une amélioration progressive, mesurable et suivie de l'accessibilité effective du réseau, en partenariat avec les représentants des usagers.

Parallèlement, mes services préparent la révision de l'arrêté royal du 15 septembre 1976 afin de mieux encadrer les obligations des opérateurs de transport régulier, en ce compris les normes d'accessibilité aux services – arrêts, matériel roulant, information voyageurs, et cetera – afin de concrétiser le droit à l'accessibilité pour tous dans les transports publics.

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

**Mme Mélissa Hanus (PS).** – Monsieur le Ministre, vous nous parlez de plan d'action dans le cadre du futur

CSP. Ce n'est pas la première fois que vous agitez l'ombre de vos prédécesseurs pour répondre à moitié, ou à côté, aux questions précises que je vous pose. Vous revenez simplement en nous disant qu'il y aura un plan d'action qui va être mis en place. Or, comme M. Maroy l'a dit tout à l'heure, cela fait 20 mois que vous êtes en place.

Les avancées concrètes pour les personnes à mobilité réduite doivent être immédiates. Ici, vous parlez de bonnes intentions, alors qu'en réalité, vous ne donnez aucune indication sur les moyens budgétaires que vous allez allouer pour ces bonnes intentions. Le flou et l'inquiétude restent bien de mise.

Permettez-moi de vous rappeler, chers collègues, la page 174 du programme des Engagés – que nous avons repris avec beaucoup de plaisir – dans le cadre de leur campagne 2024. Celle-ci affirmait « vouloir rendre les transports collectifs réellement accessibles à toutes et tous, notamment aux personnes à mobilité réduite ». Vous insistez aussi sur le fait que le handicap ne peut en aucun cas entraver la liberté fondamentale de circulation. Que de bonnes intentions ! Ayez le courage de changer.

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

**M. Arnaud Dewez (MR).** – Monsieur le Ministre, je prends note de vos réponses. Je suis un peu déçu sur le fait que l'OTW ne généralise pas les annonces sonores. Cela ne me paraît ni infaisable ni très coûteux. Enfin, je n'ai pas une idée précise du coût, mais cela me paraît possible.

En tout cas, je serais curieux d'avoir plus d'éléments sur le pourquoi l'OTW ne va pas clairement dans cette direction, parce que cela rend de l'autonomie à ces personnes malvoyantes qui prennent les transports en commun. J'espère qu'elles pourront continuer à les prendre. Il y a des améliorations à faire et j'espère qu'elles viendront et que l'on pourra revoir cela à l'avenir.

**Question orale**  
**de Mme Mélissa Hanus**  
**à M. François Desquesnes, Ministre du**  
**Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et**  
**des Pouvoirs locaux,**  
**sur « les nouveaux retards dans l'adoption du**  
**contrat de service public (CSP) révisé de**  
**l'Opérateur de transport de Wallonie (OTW) »**

**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 « les nouveaux retards dans l'adoption du contrat de service public (CSP) révisé de l'Opérateur de transport de Wallonie (OTW) ».

La parole est à Mme Hanus pour poser sa question.

**Mme Mélissa Hanus (PS).** – Monsieur le Ministre, comme nous avons vu certains éléments de presse en ce qui concerne le CSP – oui, nous avons un nouveau CSP pour l'OTW en Wallonie – j'ai reformulé une partie de ma question pour l'adapter aux éléments sortis dans la presse ce matin.

Ce nouveau CSP vise une hausse des recettes propres de 10 à 14 % et vous ouvrez la porte clairement à une augmentation des tarifs qui, selon les estimations prévues, pourrait atteindre jusqu'à 40 % pour les personnes qui prennent le bus en Wallonie. Concrètement, cela signifie que le transport public wallon risque de devenir significativement plus cher pour les usagers réguliers, ceux qui n'ont souvent en réalité aucune alternative à la voiture. Comment justifier qu'au moment où l'on parle de transition écologique et de mobilité accessible, on renchérisse potentiellement à ce point le prix d'entrée dans le réseau ?

Or, cette hausse ne se fait pas dans un contexte d'amélioration généralisée de l'offre. Au contraire, vous facilitez la suppression de lignes jugées peu fréquentées, notamment en zone rurale, remplacées par des services à la demande. Autrement dit, certains usagers paieraient plus cher pour un service parfois moins lisible, moins direct et surtout moins structurant au quotidien.

Dans le même temps – cela, vous l'aviez déjà annoncé fin de l'année dernière –, vous mettez en pause des projets structurants comme le BHNS à Mons et à Charleroi, qui devaient justement améliorer la rapidité et la capacité du réseau dans les grands bassins urbains concernés. Pour nous, le contraste est frappant. On demande davantage aux usagers, tout en renonçant à une partie des investissements qui auraient pu justifier ce renforcement tarifaire par une amélioration tangible du service.

Pendant que la question du prix s'alourdit pour les voyageurs, vous ouvrez aussi davantage le réseau aux opérateurs privés. Or, dans un secteur déjà sous tension – la Wallonie manque de chauffeurs de bus – cela pose

une question essentielle : que devient un service public quand il est à la fois plus cher pour l'utilisateur, plus fragmenté dans son organisation et potentiellement plus instable dans ses conditions de travail ? Les chauffeurs resteront-ils dans un cadre homogène et protecteur ou verront-ils leur condition évoluer selon les opérateurs et les contrats ?

Dès lors, une question centrale s'impose : comment pouvez-vous défendre une réforme qui combine hausse potentielle marquée des tarifs, réduction ou transformation de l'offre, abandon de projets structurants et ouverture accrue au privé sans risquer de fragiliser à la fois l'accessibilité pour les usagers et l'attractivité d'un métier déjà sous pression pour les travailleurs du TEC ? Je suis sûre qu'avec les annonces que vous avez faites aujourd'hui sur le CSP, vous allez pouvoir répondre à ces différentes questions. J'ai hâte de vous entendre.

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

**M. François Desquesnes,** Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, la DPR indique : « Au sein de l'OTW, l'optimisation des dépenses sera développée, sans l'être au détriment du service. L'excellence opérationnelle sera mise en avant comme un objectif majeur du plan d'entreprise. Il s'agira de renforcer et de moderniser les outils de gestion de l'OTW afin de lui permettre une meilleure gestion de ses actifs – disponibilité du matériel roulant, des stocks, et cetera –, de ses opérations et ainsi avoir une meilleure justification de l'utilisation des deniers publics. Les investissements seront réalisés avec le plus grand pragmatisme ».

Dois-je vous rappeler que le contrat de service public dont j'ai hérité – qui a été signé en janvier 2024 – ne disposait d'aucun adossement ou garantie budgétaire ferme ? Dois-je vous rappeler que le budget 2024 de l'OTW avait été entièrement bricolé, que l'on finançait des mesures structurelles du fonctionnement dans l'OTW par le biais de mesures et de lignes du Plan de relance, y compris certaines lignes qui n'avaient rien à voir avec l'intitulé de mobilité ? Voilà la réalité dont j'ai hérité. Depuis le conclave budgétaire de l'initial 2025, j'ai entrepris de construire une structure budgétaire solide et pérenne, de façon à ce que le contrat de service public qui est révisé et proposé aujourd'hui soit doté, non pas d'un budget indicatif, mais d'un budget engageant, car il est facile de faire de belles promesses au travers d'un contrat de service public si l'on précise partout dans ce contrat que tous les budgets sont donnés à titre indicatif.

La note d'orientation adoptée par le Gouvernement le 4 décembre 2025 prévoyait l'adoption du contrat de service public révisé de l'OTW pour le mois d'avril 2026. Ce calendrier est respecté. Un projet de

contrat a pu être finalisé et déposé sur la table du Gouvernement la semaine passée. Le Conseil des ministres l'a validé. Cette proposition de contrat révisé sera soumise à l'approbation de l'organe d'administration de l'OTW lors de sa prochaine réunion en mai.

Conformément aux engagements déjà pris et annoncé, j'ai veillé à ce que l'ensemble des parties prenantes – l'OTW, le SPW et l'AOT – ainsi que mon cabinet soient pleinement mobilisés afin d'aboutir à un projet solide doté d'un budget ferme dans les délais annoncés. Ce travail intensif – et je remercie celles et ceux qui y ont participé – a permis de produire un texte cohérent, intégrant les orientations stratégiques fixées par le Gouvernement en décembre dernier, notamment les 12 lignes de force.

S'agissant de la concertation, il était essentiel que le Gouvernement puisse, en amont, se positionner sur ce projet de texte avant sa transmission au conseil d'administration de l'OTW, en ce compris les représentants des travailleurs qui y participent. Cette étape préalable vise à garantir que les discussions au sein des instances de l'OTW portent sur un texte stabilisé, notamment en ce qui concerne ses paramètres fondamentaux, et en particulier – j'insiste – sa trajectoire financière, ce qui n'était pas le cas dans la précédente version du CSP. C'est une évolution majeure puisqu'il dispose dorénavant d'une trajectoire budgétaire ferme et engageante, et non plus indicative comme dans le précédent contrat.

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

**Mme Mélissa Hanus (PS).** – Monsieur le Ministre, vous ne cessez de rappeler l'héritage de vos prédécesseurs et de rappeler le passé. Si l'on continue dans cette voie, je peux également vous répliquer que j'ai bien plus peur de l'héritage politique de votre successeur lors de la prochaine législature. Vous taxez de « bricolage budgétaire » pour mettre en place des mesures qui venaient en aide à des publics fragilisés pour le bus wallon. Ce bricolage, nous le verrons sans doute à l'œuvre lors du prochain ajustement budgétaire en ce qui concerne le RTE-T.

Ici, votre CSP signifie, pour les abonnés et pour les utilisateurs du TEC, jusqu'à 40 % d'augmentation tarifaire. C'est ici un choix politique que vous menez avec cette majorité wallonne. Bien sûr – et on le voit dans les autres majorités dans lesquelles votre parti est aujourd'hui intégré –, la question des financements et du budget est toujours remise sur la table quand il s'agit de prendre des décisions qui auraient pourtant un intérêt pour toutes et tous.

Vous allez augmenter le prix du ticket TEC. Parallèlement, Le TEC devient LeTEC à la suite d'un marché de 310 000 euros pour un changement de nom. Quand on dit que l'on n'a pas les budgets pour faire les

choses, on a ici un exemple de ce qu'il ne faut pas faire afin de maîtriser le coût pour les usagers.

**M. le Président.** – Je rappelle que le temps d'une réplique est d'une minute.

**Question orale  
de Mme Mélissa Hanus  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « les évolutions de la grille tarifaire du  
TEC »**

**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 « les évolutions de la grille tarifaire du TEC ».

La parole est à Mme Hanus pour poser sa question.

**Mme Mélissa Hanus (PS).** – Monsieur le Ministre, au moment du dépôt de ma question, je n'avais pas encore connaissance des nouveautés en ce qui concerne le CSP. Dès lors, certains de vos éléments de réponse auront déjà été évoqués lors de la question précédente, ce qui est bien normal.

Cet automne, le Gouvernement a entériné la première réforme de la grille tarifaire des TEC avec la suppression de la tarification par zones ainsi que la fusion des anciens tarifs Next et Horizon. L'effet collatéral de cette réforme à recette constante est que les usagers des zones urbaines qui utilisaient principalement des tickets Next voient déjà le coût de leur transport augmenter.

D'autres évolutions de la grille tarifaire sont-elles prévues et confirmées dans les prochains mois ? Le cas échéant, quelles sont les pistes étudiées ?

À plusieurs reprises, vous avez indiqué vouloir revoir les mécanismes de quasi-gratuité mis en place sous le Gouvernement précédent pour les étudiants, les BIM et les personnes âgées. Qu'en est-il aujourd'hui ? Jusqu'à quand la quasi-gratuité sera-t-elle garantie ?

Vous avez annoncé vouloir améliorer le taux de couverture des charges d'exploitation des TEC, en passant de 10 % à 14 %, d'où l'arrivée de ce concept de tarification dynamique pour laquelle nous avons déjà pointé les risques d'augmentation tarifaire. À partir de quand cette tarification dynamique aura-t-elle lieu ? Où en est-on dans l'implémentation d'un billet unique entre les opérateurs publics de transport ?

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

**M. François Desquesnes**, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, la Déclaration de politique régionale prévoit : « Pour augmenter l’attractivité des transports en commun, le Gouvernement cherchera, avec l’OTW, à améliorer l’expérience client tout au long du trajet en l’articulant à une intégration et à une simplification tarifaire. La politique tarifaire sera incitative, efficace et efficiente, et adaptée à certains types d’usagers ».

La suppression de 1 004 zones de transport permet avant tout aux usagers de bénéficier d’un tarif unique pour voyager partout en Wallonie. Ce découpage en 1 004 zones était inéquitable sur le territoire wallon et totalement incompréhensible pour M. et Mme Tout-le-Monde.

Cette mesure simplifie concrètement les déplacements. Si vous avez un abonnement, le territoire couvert est illimité. Si vous achetez un billet, vous avez droit à 90 minutes de transport LeTEC. C’est clair, simple et efficace. C’est tout le contraire du système préexistant.

Par ailleurs, cette mesure est indispensable au déploiement du paiement par carte bancaire à bord des bus, un système attendu de longue date et pour lequel la Wallonie accuse un retard certain.

Enfin, cette mesure constitue également une première étape concrète – et une condition sine qua non – pour la mise en place progressive d’un billet unique entre opérateurs de transport public en Belgique. Cette réforme, proposée par la direction de l’OTW, se fait dans un cadre neutre sur le plan budgétaire.

L’autre volet de votre question porte sur le CSP révisé de l’OTW. Celui qui est encore d’application et qui a été validé en janvier 2024, sous la précédente législature, était un chèque en bois. De belles promesses, mais aucun financement structurel garanti. Les budgets étaient purement indicatifs.

Pour preuve, le trou du budget 2024 de l’OTW était comblé par des opérations budgétaires bricolées au départ du PRW – le Plan de relance de la Wallonie était donc utilisé pour financer le fonctionnement de l’OTW –, y compris en ponctionnant des moyens sur des mesures PRW liées aux travaux consécutifs aux inondations. Ce n’était pas sérieux. Je refuse une telle logique, si l’on veut porter une politique correcte et durablement financée de transport public en Wallonie. L’argent ne tombe pas du ciel. Oui, la Wallonie va davantage investir dans LeTEC les prochaines années. Oui aussi, LeTEC doit augmenter ses recettes propres. L’objectif est clair : atteindre le taux de 14 % de recettes propres. C’est aujourd’hui le seuil dans l’entreprise De Lijn et il est nettement plus élevé à la SNCB. Les leviers sont clairs : un tarif plus dynamique, davantage de clients et moins de fraudes.

Pour y parvenir, l’OTW doit disposer de plus d’autonomie organisationnelle, retrouver une véritable agilité opérationnelle pour répondre aux besoins et à la demande, et pour définir sa politique commerciale et tarifaire. La logique est claire : davantage d’autonomie et de responsabilité pour l’OTW pour de meilleurs résultats, c’est-à-dire plus de passagers pour réussir le *shift* modal. Cette logique est ce qui fonde la proposition de CSP révisé, telle que validée par le Conseil des ministres. C’est ce qui fonde également l’avant-projet de modification du décret de 1989, lui aussi validé la semaine passée par le Gouvernement, et qui contient des balises à l’autonomie de l’OTW et la garantie de tarifs réduits pour les publics les plus précarisés, pour les jeunes et étudiants, pour ne reprendre que ces exemples.

Ce projet de décret viendra dans les prochains mois sur la table de ce Parlement et nous aurons l’occasion d’en débattre de façon approfondie.

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

**Mme Mélissa Hanus (PS).** – Un projet de décret, le rendez-vous est pris. Nous attendons de voir dans quel calendrier vous êtes inscrits. Cela va-t-il être juste avant la période de trêve parlementaire d’été ? Espérons que non, que nous ayons le temps de débattre de ce type de projet en toute sérénité.

Pour répondre simplement à certaines attaques que vous faites dans le cadre de votre intervention, je rappelle que la fiche travaux, la fiche 311 du PRW, bénéficie en réalité d’un solde budgétaire. Il ne faut pas dire non plus ou extrapoler des propos sur des décisions précédentes.

Pour dézoomer un peu, sur la réforme des tarifs que vous envisagez, je tiens à rappeler que nous sommes en pleine crise énergétique. Le prix à la pompe ne fait qu’augmenter. Au contraire, cette majorité devrait soutenir des tarifs plus attractifs pour nos transports en commun, l’utilisation de transports collectifs, et baisser en réalité les prix. Ici, c’est tout le contraire que vous faites et c’est une véritable erreur.

**Question orale**  
**de Mme Mélissa Hanus**  
**à M. François Desquesnes, Ministre du**  
**Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et**  
**des Pouvoirs locaux,**  
**sur « la garantie d'emprunt 2026 pour**  
**l'Opérateur de transport de Wallonie (OTW) »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Hanus à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la garantie d'emprunt 2026 pour l'Opérateur de transport de Wallonie (OTW) ».

La parole est à Mme Hanus pour poser sa question.

**Mme Mélissa Hanus (PS).** – Monsieur le Ministre, l'article 29 du contrat de service public de l'OTW prévoit qu'il est « autorisé à contracter ou à émettre des emprunts. Il communique au Gouvernement tout renseignement relatif à ces derniers. Le Gouvernement est autorisé à garantir envers les tiers, aux conditions à déterminer par lui, l'intérêt et l'amortissement de ces emprunts et obligations. Les engagements garantis par la Région ne peuvent dépasser les limites fixées par le décret contenant le budget des dépenses de la Région ».

L'ordre du jour du gouvernement du 9 avril dernier comprenait le point relatif à la garantie d'emprunt 2026. Quelle est la hauteur de la garantie des emprunts pour l'année 2026 ? Quelles ont été les remarques et observations de l'Inspection des finances et de Wallonie Finances Expertises sur ce point ? Le cas échéant, quelles ont été les réponses du Gouvernement ? Quels seront les investissements consentis grâce à cette garantie ?

À plusieurs reprises, Wallonie Finances Expertises et l'Inspection des finances ont plaidé pour que ce soit la Région qui emprunte directement pour financer les missions de l'OTW afin de bénéficier d'un meilleur taux. Le Gouvernement entend-il suivre cette piste ? Le cas échéant, quel impact cela aurait-il sur la capacité d'emprunt global 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, en vertu du CSP 2024-2028, l'Opérateur de transport de Wallonie bénéficie, chaque année, d'une subvention d'investissement d'exploitation et d'une subvention dédiée aux investissements du métro léger de Charleroi. Contrairement à d'autres subventions, ces dernières ne couvrent pas l'achat de l'investissement, mais uniquement son amortissement comptable. L'Opérateur de transport de Wallonie réalise donc des emprunts pour l'acquisition de ses investissements.

Le programme des investissements d'exploitation se répartit entre différents domaines tels que le matériel roulant, les bâtiments, les outils informatiques, les installations, machines et outillage, le système d'aide à l'exploitation et enfin la stratégie digitale, dont la billettique et les systèmes d'information aux voyageurs. Pour le métro léger de Charleroi, les investissements sont consacrés à l'extension du réseau existant M5, aux ouvrages d'art, aux équipements et aux aménagements propres aux voies et à la signalisation.

Pour l'année 2026, les besoins totaux de financement de OTW s'élèvent à un maximum de 133 millions d'euros, à savoir le montant de l'emprunt garanti. L'Inspection des finances n'a formulé aucune remarque. Wallonie Finances Expertises s'est interrogée sur l'impact éventuel d'un moindre taux de réalisation des investissements que celui escompté par l'Opérateur de transport de Wallonie. Il a été répondu que l'octroi de la garantie régionale ne signifie pas que l'OTW en fera intégralement usage en empruntant la totalité. De façon régulière, WFE préconise de privilégier le recours à un emprunt régional direct pour financer les investissements de l'OTW, afin de garantir un meilleur taux d'emprunt et d'assurer un accès aux marchés financiers.

Ce raisonnement vaut également pour d'autres UAP. Cette réflexion se poursuit au sein du Gouvernement, notamment dans le cadre du processus de revue des dépenses. Si vous souhaitez connaître l'avancement de ce travail, je vous invite à interroger le ministre-président qui, comme ministre du Budget, pilote cette réflexion.

**M. le Président.** – Mme Hanus ne souhaite pas répliquer.

**Question orale**  
**de M. Nicolas Janssen**  
**à M. François Desquesnes, Ministre du**  
**Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et**  
**des Pouvoirs locaux,**  
**sur « les recours introduits contre le plan de**  
**réaménagement du carrefour du ring à**  
**Groenendael »**

**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 « les recours introduits contre le plan de réaménagement du carrefour du ring à Groenendael ».

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

**M. Nicolas Janssen (MR).** – Monsieur le Ministre, le 30 janvier dernier, le Gouvernement flamand a définitivement approuvé le GRUP, le plan régional

d'exécution spatiale relatif au réaménagement du carrefour de Groenendael. Une étape importante reste toutefois à venir : l'introduction de la demande de permis d'environnement, qui donnera lieu à une enquête publique.

Comme je l'ai déjà souligné au sein de cette Commission, ce projet suscite de vraies inquiétudes dans plusieurs communes limitrophes concernées, non pas parce qu'elles seraient opposées par principe à tout réaménagement, mais parce qu'elles manquent encore, à ce stade, de capacité de lecture sur les conséquences concrètes du projet en matière de mobilité locale, de files et de reports de trafic. En effet, le projet prévoit de fusionner les chaussées de La Hulpe et de Groenendael en amont du carrefour, afin de créer une seule connexion au ring. Pour les communes concernées, cette configuration pourrait engendrer des remontées de file, tant vers La Hulpe que vers Hoeilaart.

Dans ce contexte, plusieurs communes ont décidé d'introduire un recours au Conseil d'État. Les Communes de La Hulpe et de Groenendael ont ainsi été rejointes par Lasne et Rixensart. Outre les conséquences éventuelles du projet, les communes regrettent le manque d'informations et de communication dans ce dossier.

Vous avez affiché, Monsieur le Ministre, avec votre administration, la volonté d'une meilleure coordination avec la Flandre sur les dossiers ayant une incidence directe sur notre Région. C'est important et je tiens à souligner et saluer cette approche. Monsieur le Ministre, la Région flamande a-t-elle pris contact avec votre administration à la suite de l'annonce des recours par les communes concernées ? Des échanges ont-ils eu lieu avec celles-ci ? Comment évaluez-vous aujourd'hui la qualité de la concertation entre les deux Régions dans ce dossier précis ?

Au regard des inquiétudes exprimées par les communes, quelles initiatives la Wallonie entend-elle prendre pour garantir davantage de transparence, de concertation et d'anticipation des impacts pour les territoires concernés ?

Ce dossier ne met-il pas en évidence la nécessité de renforcer, de manière plus structurelle, la coordination interrégionale en matière de grands aménagements de mobilité aux effets transfrontaliers majeurs ? Ne souligne-t-il pas la nécessité de développer une véritable stratégie de mobilité à l'échelle de la périphérie bruxelloise et élargie, intégrant pleinement les territoires wallons et flamands concernés ?

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

**M. François Desquesnes,** Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, tel qu'indiqué dans la DPR, sur l'ensemble du réseau régional, en concertation

avec les communes et les autres Régions, les chantiers seront annoncés au plus tôt aux usagers de la route. L'objectif est d'anticiper davantage et de disposer d'un programme d'actions bien avant que les chantiers ne débutent. Ma volonté est de pérenniser une meilleure collaboration entre administrations régionales – wallonne, flamande et bruxelloise –, mais aussi avec les communes concernées.

Mon administration suit ce projet de manière très rapprochée depuis déjà 2024. Elle a formulé ses remarques, tant sur l'avant-projet que sur l'étude d'incidences, mais aussi sur les études de modélisation du trafic réalisées. Suite aux recours introduits par les communes, elle a repris contact avec ses équivalents flamands. Une réunion technique a eu lieu le vendredi 17 avril, tout récemment donc. Les points d'attention pour la conception définitive du projet y ont été abordés. Une réunion de concertation avec les communes est prévue le 5 mai 2026, afin qu'elles disposent du même niveau d'information et puissent partager leurs préoccupations.

Par ailleurs, j'ai demandé à l'administration de procéder à une nouvelle analyse des impacts potentiels sur les communes wallonnes qui pourraient être concernées, car je veux objectiver les effets possibles sur base d'éléments concrets. Pour le projet du carrefour de Groenendael, les échanges entre l'administration régionale et les communes ont été moins nombreux que pour d'autres projets, c'est vrai. En effet, nos partenaires flamands sont partis du postulat que la proposition de double carrefour, avec de nombreuses bandes de présélection, serait beaucoup plus facile à gérer et n'aurait a priori pas d'impact sur la fluidité de la nationale 275 qui traverse La Hulpe, mais les communes ne l'ont pas compris de cette façon.

Vu tous les éléments que je viens d'énumérer, je ne pense pas que l'on puisse parler d'un manque structurel de coordination interrégionale. Toutefois, lors de l'approbation dans le suivi de la procédure et lors de l'approbation du GRUP fin janvier 2026, le Gouvernement flamand avait précisé que la conception définitive du projet serait effectuée avant que les plans de permis d'urbanisme ne soient dressés. Le nombre exact de voies nécessaires et la régulation des carrefours seraient alors définis plus concrètement.

Le Gouvernement flamand avait également mentionné que les suggestions et points d'attention soulevés seraient examinés plus en détail à ce moment-là. De plus, une nouvelle simulation de trafic serait réalisée. Le recours introduit par les communes a donc le mérite, mais aussi le défaut, de venir bien en amont, alors que le projet n'est pas encore tout à fait abouti.

Concernant votre dernière question à propos de la nécessité d'une stratégie de mobilité à l'échelle métropolitaine bruxelloise élargie, je rappelle qu'il existe des règles de répartition des compétences qu'il est

difficile d'ignorer. Je peux partager l'objectif, le souhait et la demande, mais la règle de répartition de compétences dans notre pays est telle que nous y sommes assujettis. Ceci n'empêche pas de développer une coordination interfédérale ; elle existe d'ailleurs déjà pour les transports en commun, il s'agit du comité RER.

Pour la circulation automobile, elle est effectivement moins développée, mais je m'emploie, notamment au travers de contacts directs au niveau ministériel, que j'encourage également au niveau administratif, à la renforcer à l'occasion de la gestion de grands projets comme celui que vous évoquez dans votre question.

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

**M. Nicolas Janssen (MR).** – Merci, Monsieur le Ministre, pour ces éléments de réponse. J'ai envie de commencer par féliciter l'administration wallonne pour le travail réalisé par cette recherche de coopération et de collaboration dont on a tant besoin. Vous avez évoqué le postulat qui semblait au départ de la position flamande. La difficulté et le risque autour d'un tel postulat est qu'ils doivent être acceptés par l'ensemble des parties concernées. Or, ici, clairement, cela ne semble pas le cas. Dans une zone aussi interdépendante que la périphérie bruxelloise, on ne peut pas avancer chacun dans son coin. Il s'agit réellement, à toutes les étapes, d'assurer un maximum de communication et d'échanges.

Une fois de plus, les communes wallonnes concernées ne contestent pas la nécessité d'améliorer ce nœud de mobilité. Ce qu'elles contestent aujourd'hui, ce n'est clairement pas le projet, c'est la méthode. Elles demandent d'être associées à temps, avant que les choix soient figés. Dès lors, nous avons réellement besoin de concertation suffisamment en amont. C'est cela finalement l'enjeu de fond de ce dossier : passer d'une logique d'information a posteriori à une véritable logique de coconstruction avec l'ensemble des communes concernées. Une fois de plus, je constate que c'est votre volonté et celle de votre administration, et je vous en remercie.

*(M. J.-P. Bastin, Vice-Président, reprend 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 « la gestion des déviations autoroutières  
pour les poids lourds »**

**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 gestion des déviations autoroutières pour les poids lourds ».

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

**M. Maxime Daye (MR).** – Monsieur le Ministre, les déviations mises en place en cas de travaux ou d'accidents sur l'autoroute impactent régulièrement les communes situées à proximité. Il n'est en effet pas rare de voir de nombreux camions traverser les centres-villes de villages, pas adaptés à un pareil charroi. Dernièrement, j'avais notamment l'occasion de vous sensibiliser sur ce problème qui touchait particulièrement les villages de Seneffe ou même de Nivelles. En plus des nuisances pour les habitants, les communes en font bien souvent les frais puisque leurs voiries se dégradent plus rapidement qu'elles ne le devraient, entraînant des coûts supplémentaires pour les pouvoirs locaux.

Face à ces constats, le champ d'action pour les communes s'avère très réduit. Récemment, la Ville du Rœulx a adopté en conseil communal une interdiction de circuler pour les poids lourds sur 60 % de son territoire. L'objectif est de réguler quelque peu ce charroi lourd qui ne cesse de s'inviter en centre-ville. Force est de constater que cette décision n'est pas toujours respectée ; de quoi jouer avec la patience des riverains et des autorités locales.

Je me pose des questions quant à l'organisation qui peut être mise en place en amont de chantiers pour éviter les désagréments pour les communes situées en bordure d'autoroute. Concrètement, pouvez-vous m'en dire plus sur les étapes mises en place afin d'aboutir sur les déviations autoroutières ? Des contacts sont-ils systématiquement pris avec les communes potentiellement impactées ?

Comment vous assurez-vous qu'une voirie peu, voire pas, adaptée aux poids lourds ne sera pas prise d'assaut par ces derniers ? Tout comme les lidars, des dispositifs de contrôle de poids lourds peuvent-ils être mis à la disposition des communes lors de travaux pour verbaliser les routiers qui ne respecteraient ni les déviations ni les règles communales en vigueur ?

**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 Déclaration de politique régionale prévoit de garantir des infrastructures routières de qualité sécurisées, tout en veillant à une gestion optimale du trafic, y compris en période de chantier. Lors de la planification des chantiers autoroutiers, les itinéraires de déviation sont définis sur la base d'une analyse multicritère approfondie.

Dans un premier temps, une étude d'impacts sur la mobilité est réalisée par la Direction de l'exploitation du réseau routier. Ces personnes sont situées à Perex. Celles-ci analysent les volumes de trafic habituel, tant pendant qu'en dehors de la période de chantier. Ces données sont ensuite comparées aux prescriptions des ordonnances de la circulaire Fluidité.

En fonction de la capacité des infrastructures et des contraintes induites par le chantier, plusieurs scénarii de report de trafic sont élaborés. Le trafic supplémentaire estimé est reporté sur les axes régionaux concernés et cumulé avec le trafic existant. Sur la base de cette nouvelle charge de circulation et des capacités résiduelles des voiries, un ou plusieurs itinéraires de déviation sont définis. Les communes impactées sont informées de ces propositions et sont même amenées à les valider préalablement. Le balisage est systématiquement conçu dans l'objectif de maintenir les poids lourds sur le réseau autoroutier. Il est validé en amont par l'ensemble des parties concernées.

Afin d'assurer le respect de ces itinéraires, des dispositifs de contrôle, tels que des lidars, peuvent être déployés sur le réseau afin de sanctionner les contrevenants ne respectant pas les déviations mises en place. Je rappelle que la Région propose ce service gratuitement à chaque zone de police auprès de la Direction des systèmes de transport intelligents du SPW MI. Chaque zone de police dispose de 12 locations gratuites de lidars par an. J'ajouterai que, dans les circonstances de travaux de déviation, il est évident que nous dérogeons à ce quota limité de façon à répondre aux besoins ponctuels.

Enfin, je rappelle que le contrôle du bon respect du Code de la route relève des autorités policières, qu'il s'agisse de la zone de police concernée ou de la Police fédérale de la route, connue plus largement sous l'acronyme WPR.

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

**M. Maxime Daye (MR).** – J'entends bien que les communes ont été associées en amont. C'est une très bonne chose. Maintenant, quant aux lidars, en me renseignant auprès d'une société qui peut fournir ce genre d'appareils, on me disait, visiblement, qu'ils n'étaient pas assez utilisés, surtout pour les poids lourds, puisque l'on manquerait de personnel au niveau du

SPW MI. Notamment sur l'aspect de la dérogation et des quotas annuels, c'est intéressant de communiquer plus amplement envers les autorités locales qui seraient directement impactées ou concernées par un chantier de ce type. J'en prends bonne note et on en fera une bonne communication plus qu'utile.

**M. le Président.** – Je vous propose de suspendre nos travaux ici et de reprendre à 14 heures.

La séance est suspendue.

- La séance est suspendue à 12 heures 16 minutes.

## REPRISE DE LA SÉANCE

- La séance est reprise à 14 heures 1 minute.

(M. Daye, Président, reprend place au fauteuil présidentiel)

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

## INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES (Suite)

### Question orale de M. Stéphane Hazée à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le 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 « le financement d'une procédure-bâillon illégale ».

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

**M. Stéphane Hazée (Ecolo).** – Monsieur le Ministre, il y a environ un an et demi, le Collège communal d'Andenne, à l'initiative de son ancien bourgmestre, a initié une procédure-bâillon contre l'auteur d'un article publié par la revue *Wilfried* et la société d'édition du périodique à la suite de la publication d'un portrait, intitulé « Le vieux fauve d'Andenne », que l'intéressé n'a pas apprécié. Une telle action contre la liberté de la presse est inacceptable et, conduite avec des fonds publics, elle est a fortiori d'autant plus insupportable.

On connaît bien la mécanique de ces procédures, où il s'agit de lancer une action qui vient mettre à mal la liberté de la presse, qui vient intimider, qui fait perdre

du temps, de l'énergie et de l'argent. Pour des journaux avec des reins moins solides, c'est d'autant plus difficile. Le but est rarement de gagner, mais surtout d'éreinter et d'entraver in fine cette liberté de travail en espérant dissuader à l'avenir d'écrire des articles qui mettraient le point là où cela fait mal.

Si je rappelle ces éléments, c'est parce que nous nous souviendrons que, au sein de cette Commission, nous avons eu l'occasion d'échanger plusieurs fois à ce sujet. À deux reprises, vous avez annulé la délibération communale. Tout d'abord, pour un motif lié à la temporalité de la décision. Le collège et le conseil ayant ensuite repris leur décision, vous avez dès lors annulé la décision pour des éléments de fond, à savoir, en substance, le fait que les intérêts électoraux d'une personne – même si, en l'espèce, c'est le bourgmestre sortant – n'ont rien à voir avec l'intérêt communal. Il y avait là une confusion entre les intérêts électoraux d'un candidat et les intérêts de la commune. Nous avons soutenu, faut-il le dire, vos deux décisions.

Si j'y reviens aujourd'hui, c'est parce que des éléments nouveaux ont été révélés par *Le Vif*. À l'époque, la Ville d'Andenne a accepté de se soumettre à l'autorité régionale, elle n'a pas contesté vos décisions au Conseil d'État, ce qui est un point important, et elle a décidé de se désister dans cette procédure, que l'ancien bourgmestre a donc poursuivie à titre personnel et privé. Au bout du compte, il faut signaler que le tribunal a débouté l'ancien bourgmestre. Sa défaite est totale, et il n'a pas non plus fait appel de cette décision.

*Le Vif* a révélé, il y a quelques jours, que le Collège communal d'Andenne a décidé de payer la note de l'avocat qui a diligenté cette procédure illégale et de ne pas récupérer les frais engagés auprès de l'ancien bourgmestre. Cela vaut aussi pour les frais de procédure – je pense notamment aux huissiers – et même à la moitié de l'indemnité de procédure décidée par le tribunal.

Ces informations sont inacceptables et invraisemblables puisque cela signifierait que l'action de la tutelle serait de facto neutralisée par cette non-récupération des fonds et que dès lors des moyens publics seraient mobilisés, comme le Collège communal d'Andenne l'avait imaginé, pour financer une action qui, depuis le début, est illégitime, mais qui, en plus, est devenue illégale. Ceci est donc, à nos yeux, très grave. Par ailleurs, il y a ces insultes, ces allégations, ces hallucinations, ces menaces physiques, les autres délires et j'en passe.

Avez-vous connaissance d'une telle décision du Collège communal d'Andenne ? Avez-vous sollicité de la part de vos services et de votre administration une instruction administrative pour avoir les éléments du dossier ? Quelle est votre analyse ?

Si cette information est confirmée, quelles sont les initiatives examinées ou déjà décidées pour faire respecter l'autorité de la tutelle régionale et, au bout du compte, pour empêcher, comme cela a déjà été décidé à deux reprises, que des fonds publics soient utilisés pour financer une telle procédure-bâillon illégale ?

Au-delà, ces faits ne sont-ils pas constitutifs d'une infraction relevant du droit pénal ? Dès lors que, comme vous l'avez décidé et comme je le soutiens, les intérêts électoraux d'une personne n'ont rien à voir avec l'intérêt communal. Il y a une confusion entre patrimoine public et patrimoine privé ainsi qu'une forme de détournement de l'argent public.

Je vous remercie pour la réponse que j'attends avec impatience et intérêt.

**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 l'avez rappelé, j'ai fait usage de mon pouvoir de tutelle d'annulation à deux reprises à l'encontre des délibérations du Conseil communal d'Andenne le 13 janvier et le 10 avril 2025.

Ces annulations portaient sur la même décision d'ester en justice contre une journaliste qui avait eu l'outrecuidance de publier un article sur M. Eerdekens, l'ancien bourgmestre de la ville d'Andenne.

La première décision était motivée par le fait que la décision avait été prise in extremis, après les élections d'octobre et avant l'installation du nouveau conseil issu des élections. Le nouveau conseil ayant adopté la même délibération le 17 février 2025, j'ai à nouveau annulé celle-ci pour des motifs de fond. Il ressortait, tant de la motivation en droit que de la motivation de fait, que l'acte annulé était motivé sur pied de l'influence prétendue qu'aurait eu l'article de presse litigieux sur la campagne électorale d'octobre 2024 à Andenne.

Il résulte de ce qui précède que l'influence de l'article ne pouvait intéresser que les candidats ou les partis concourant au scrutin ; lesquels candidats ne peuvent être confondus avec l'autorité communale tenue de respecter le principe général d'impartialité, lequel est d'ordre public.

Je note que la Ville d'Andenne n'a jamais contesté les deux arrêtés ministériels que j'ai pris.

J'ajouterai que, le 12 février dernier, le Tribunal de première instance de Namur a débouté le sieur Eerdekens de son action contre la journaliste indépendante, Mélanie De Groote, auteure de l'article « Le vieux fauve d'Andenne » paru dans le magazine *Wilfried* en octobre 2024. L'intéressé a également été

condamné à verser 4 000 euros d'indemnités de procédure en faveur de la journaliste.

Les deux décisions successives d'annulation des décisions d'ester en justice privent donc de tout fondement légal le marché public de service juridique visant à financer l'action en justice à l'encontre de la journaliste.

Au vu de la situation, j'ai demandé à mon administration d'examiner si les frais d'avocats pris en charge par la ville respectaient les conditions de licéité des paiements. La question est de nature juridique : le travail effectué par l'avocat était-il couvert par un mandat valide *ratione temporis* ou non ?

Sur le plan moral et éthique, la question est laissée aux acteurs politiques, aux observateurs, aux journalistes et, in fine, aux citoyens d'Andenne.

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

**M. Stéphane Hazée** (Ecolo). – Je remercie le ministre pour les rétroactes et le rappel du principe majeur avec cette confusion entre l'intérêt électoral d'un candidat et l'intérêt public. Je le remercie aussi pour le suivi donné à la vérification de la légalité du paiement intervenu. Je veux demander au ministre d'aller plus loin dans son enquête, d'avoir une vue complète des pièces qui ont été prises, de pouvoir utiliser tous les moyens de tutelle qu'il a à sa disposition, et j'imagine qu'il le fera. Je pense à la tutelle sur les actes de l'autorité ; je pense aussi à la tutelle sur les comptes de la commune, puisqu'il y a eu une annulation de la délibération du Conseil communal. J'ajoute cette demande d'examiner l'existence ou pas d'un caractère délictueux de cette manière de faire. Il y a les frais d'avocats, il y a aussi les frais d'huissier, et puis les indemnités de procédure.

Lorsqu'une telle confusion entre intérêt public et intérêts privés se poursuit contre l'autorité de la Région, il y a un enjeu de gravité. Je rappelle que le Code d'instruction criminelle prévoit que tout fonctionnaire doit communiquer au parquet des éléments qui auraient un caractère potentiellement délictueux. J'ajoute que l'on a vraiment ce sentiment d'une forme de bras d'honneur à l'égard de la Région. Sans mélanger tous les dossiers, cela me rappelle l'époque Publifin-Nethys où, de la même manière, des personnes se pensaient investies de tous les pouvoirs et défiaient la Région. La Région doit se faire respecter et je vous remercie d'agir en ce sens. J'ai confiance à partir des décisions que vous avez déjà prises. J'espère que vous poursuivrez dans la même ligne.

**M. le Président.** – M. le Ministre souhaite ajouter quelque chose.

La parole est à M. le Ministre Desquesnes.

**M. François Desquesnes**, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Je crois comprendre, dans votre réplique, Monsieur le Député, que vous doutez peut-être encore de ma volonté d'aller jusqu'au bout dans cette affaire.

**M. Stéphane Hazée** (Ecolo). – Je fais confiance à votre volonté d'aller au bout.

**M. François Desquesnes**, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Soyons très clairs. J'attends un rapport de mon administration sur base des pièces qui seront réclamées à l'administration communale, et nous en tirerons les conséquences qui s'imposent, y compris celles que vous avez évoquées, si les éléments étaient de nature à amener à ce raisonnement.

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

**M. Stéphane Hazée** (Ecolo). – J'ai salué les décisions que le ministre a déjà prises sur le sujet. Je ne voudrais simplement pas que l'on trouve des ruses qui, finalement, viennent rectifier un semblant de légalité, alors que le fondement majeur, à savoir la décision du Conseil communal, prise majorité contre opposition, n'existe plus depuis l'annulation de la Région. Lorsqu'un acte est annulé, il est censé ne jamais avoir existé. C'est là que je compte vraiment sur votre détermination. L'histoire ne peut pas en rester là.

*(M. Devin, 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 « le rôle des pouvoirs locaux et des CPAS  
dans la remise à l'emploi des Wallons »**

**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 « le rôle des pouvoirs locaux et des CPAS dans la remise à l'emploi des Wallons ».

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

**M. Maxime Daye** (MR). – Monsieur le Ministre, la réforme du chômage ne cesse de faire parler d'elle. Alors que de nombreuses personnes saluent la nécessité de remettre au travail de nombreux Wallons et Wallonnes, d'autres estiment que cette réforme aura de lourdes conséquences sociales. Dernièrement, une carte blanche publiée dans le journal *Le Soir* par l'Observatoire de l'action sociale allait encore

plus loin en comparant la mesure avec une économie de la régression.

Pour justifier son propos, l'ASBL indique que la réforme a été prise dans un but d'économie sans se soucier de l'avenir des personnes exclues du chômage. Elle pointe également du doigt les conséquences de la mesure pour les finances locales. C'est un avis que je ne partage pas du tout. Selon moi, laisser les gens au chômage ne renforce ni le lien social ni la valorisation de soi. Retrouver un travail, c'est en quelque sorte se lancer dans un nouveau projet de vie, se fixer des objectifs et, surtout, être fier de soi.

Pour aider les exclus du chômage à retrouver le chemin de l'emploi, qui de mieux que les CPAS ? En effet, personne ne connaît mieux les habitants d'une région, d'une commune, que le personnel des CPAS. Ce rôle de proximité est essentiel pour orienter au mieux les demandeurs d'emploi, les accompagner tout au long du processus de réinsertion et, finalement, leur permettre de retrouver du boulot. C'est une mission essentielle qui sera d'ailleurs valorisée par un bonus financier pour les CPAS, qui auront œuvré efficacement à la réinsertion socioprofessionnelle.

Ainsi, Monsieur le Ministre, pouvez-vous nous faire le point sur la situation des CPAS suite à cette réforme du chômage ? Sont-ils submergés de demandes ? Un monitoring est-il prévu par la Fédération des CPAS ?

Pouvez-vous nous en dire plus également sur les rôles que les CPAS et les pouvoirs locaux ont à jouer dans la réforme du chômage ? Craignez-vous des impacts financiers pour les CPAS et les communes ? Entretenez-vous des contacts plus ou moins réguliers avec le Gouvernement fédéral pour faire le point sur cette réforme ?

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

**M. François Desquesnes**, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, la réforme des allocations de chômage et d'insertion entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2026 a effectivement entraîné une augmentation du nombre de bénéficiaires du revenu d'intégration. Les données disponibles à ce stade doivent toutefois être analysées avec prudence, en raison de leur caractère encore partiel.

Sur la base des premiers chiffres du SPP Intégration sociale, disponibles en ligne par ailleurs, on observe des différences régionales. En termes de taux de transfert vers les CPAS, celui-ci atteint 40 % en Région wallonne contre 35,5 % à Bruxelles, pour une moyenne belge située entre 36 et 37 %.

On constate également une différence importante selon le type d'allocations. Le taux de transfert vers les CPAS est nettement plus élevé pour les personnes issues

des allocations de chômage que pour celles issues des allocations d'insertion. Cela s'explique notamment par le profil des bénéficiaires d'allocations d'insertion, généralement plus jeunes et donc plus facilement activables ou disposant d'une forme de solidarité – notamment lorsque le jeune vit encore chez ses parents.

S'agissant de l'évolution dans le temps, seuls les mois de janvier et février sont actuellement disponibles. Ceux-ci montrent un afflux important en janvier, suivi d'un niveau plus modéré en février, ce qui correspond aux anticipations. La vague du 1<sup>er</sup> mars n'est pas encore intégrée et une vision plus complète ne sera disponible qu'à la fin du mois d'avril.

Quant à l'impact sur les CPAS, la situation apparaît contrastée. Si les grandes villes connaissent une pression plus forte, aucun signalement de débordement ou de situation incontrôlée n'a été rapporté à ce stade. De nombreux CPAS ont par ailleurs anticipé en renforçant leurs effectifs et en mettant en place des dispositifs d'accueil spécifiques.

Sur le plan financier, l'impact net pour les CPAS devrait rester limité en 2026 grâce au mécanisme de compensation prévu par le Gouvernement fédéral. Celui-ci prévoit notamment un remboursement à 100 % du revenu d'intégration pour les personnes exclues du chômage introduisant une demande entre le 1<sup>er</sup> janvier et le 30 juin 2026, avec une dégressivité progressive les années suivantes, ainsi qu'un renforcement temporaire des subventions de personnel. L'enveloppe fédérale s'élève à 300 millions d'euros pour 2026 et 2027, avec un engagement de réévaluation si nécessaire. Au niveau régional, une enveloppe complémentaire de 10 millions d'euros sur deux années est également prévue en crédits d'engagement.

Enfin, s'agissant du suivi de cette réforme, un monitoring spécifique est mis en place afin d'objectiver son impact réel sur les CPAS. Des contacts réguliers sont organisés, notamment dans le cadre de la conférence interministérielle Action sociale, avec le cabinet de la ministre fédérale compétente. Il a été demandé qu'une actualisation des données soit présentée à chaque réunion de cette conférence, qui se réunit à intervalles très réguliers.

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

**M. Maxime Daye (MR).** – Merci pour ces chiffres, Monsieur le Ministre. Effectivement, il y a de grosses différences, non seulement au sein du pays entre les Régions, mais aussi au sein même des villes et au sein de notre Région wallonne. Si je prends des chiffres d'une commune que je connais excessivement bien, on est en deçà de la moyenne belge et wallonne. Il serait intéressant de voir justement quel rôle efficace ou non ont pu jouer les CPAS dans cette activation. Il faudra encore un petit peu de temps pour avoir une vision plus globale et complète. Je prends donc note des différents

rendez-vous qui seront donnés suite au monitoring, notamment de la Fédération des CPAS.

**Question orale  
de M. Maxime Daye  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « les actions de lutte contre la hausse des  
violences envers des membres de CPAS »**

**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 actions de lutte contre la hausse des violences envers des membres de CPAS ».

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

**M. Maxime Daye (MR).** – Monsieur le Ministre, on le sait, le personnel des CPAS de Wallonie, en particulier celui des grandes villes, est en première ligne pour accueillir les exclus du chômage. Malheureusement, l'accueil de ces nouveaux bénéficiaires du CPAS ne se passe pas toujours de la meilleure des manières. Les violences, qu'elles soient physiques ou verbales, ne sont pas rares, ce qui pousse les autorités à réagir. La ministre fédérale de la Justice affirmait d'ailleurs que les agressions dans les CPAS francophones et flamands sont en hausse.

Face à ces constats, je vous avais interrogé sur le sujet afin de savoir comment vous comptiez agir concrètement pour réduire les violences à l'encontre des membres des CPAS. Vous m'indiquiez alors être particulièrement attentif à cette problématique. Cela s'est concrétisé par des contacts avec la Fédération des CPAS, mais également par le lancement d'une analyse globale du problème pour envisager des solutions. Vous terminiez en indiquant que cette analyse devait prochainement vous être transmise.

Monsieur le Ministre, comme vous vous en doutez, je reviens vers vous pour en savoir plus sur les résultats de cette analyse, même si vous avez déjà donné quelques indications de résultat dans les réponses à la question précédente. Quelles solutions à court, moyen et long termes peuvent être mises en place pour endiguer ces problèmes de violence ? Comment allez-vous opérer pour rendre les résultats de l'analyse effectifs sur le terrain ?

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

**M. François Desquesnes,** Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, face à des comportements d'agression à l'encontre de leurs

travailleurs, les CPAS disposent de leviers d'action, en termes de prévention, mais aussi de répression.

Comme je l'ai rappelé à vos collègues m'interpellant sur le sujet, des contacts ont été pris à ma demande avec le Collège des procureurs généraux de Belgique, l'Union des villes et communes de Wallonie et la Fédération des CPAS. En date du 6 mars 2026, le Parquet général près la Cour d'appel de Liège a indiqué au SPW IAS que « les données enregistrées par les parquets ne permettent pas de distinguer les faits dont sont victimes les agents communaux et les agents de CPAS parmi les violences à l'égard de personnes investies de mandats ou de charges publics, ainsi qu'à l'égard de personnes remplissant une mission de service public ou d'intérêt général en contact avec le public ». Je n'ai pas reçu d'autres réponses des parquets.

En date du 3 avril 2026, la Fédération des CPAS a indiqué avoir interrogé ce qu'elle appelle les grands CPAS wallons, c'est-à-dire les neuf CPAS des grandes villes de Wallonie. Il ressort des réponses apportées par ces CPAS que six d'entre eux ont déjà engagé des vigiles, dont un occasionnellement à la suite d'un comportement d'un bénéficiaire. Pour un CPAS, la sécurité est assurée occasionnellement par des gardiens de la paix. Pour les deux CPAS qui n'ont pas engagé de vigiles, la question de les engager s'est déjà posée et se posera certainement encore, surtout suite à l'augmentation des tensions, menaces, voire violences à l'égard du personnel. La Fédération des CPAS n'a pas évoqué la situation des autres CPAS.

En parallèle, j'ai mandaté le SPW IAS de réaliser une analyse globale de la situation pour envisager des pistes de solutions. J'ai récemment reçu le rapport du SPW IAS et j'ai eu l'occasion d'en livrer son contenu lors de la récente réponse à la question écrite 1 105 de Mme Bluge. Le rapport rappelle que la loi relative au bien-être des travailleurs charge l'employeur de prendre les mesures nécessaires pour assurer le bien-être des travailleurs lors de l'exécution de leur travail. L'administration fait également état de mesures appliquées par les CPAS. Le SPW IAS cite, comme levier de prévention, la présence de vigiles ou d'agents de sécurité dans les bâtiments administratifs, l'accompagnement lors des visites ou encore l'aménagement des locaux. Il rappelle que des formations existent à l'attention des agents des pouvoirs locaux, notamment en matière de gestion de l'agressivité, de gestion de conflits ou encore d'initiation aux techniques de médiation ainsi qu'à la gestion du stress. Les pouvoirs locaux qui le souhaitent peuvent également prendre l'initiative de lancer des actions de sensibilisation du public. Enfin, un soutien psychologique peut être mis en place pour les agents de première ligne ayant vécu une agression, quelle qu'elle soit.

En termes de répression, des peines spécifiques renforcées existent dans le Code pénal pour les auteurs

de faits de violence à l'égard des agents de la fonction publique et notamment à l'égard des agents du CPAS. C'est important de le rappeler. Il s'agit de l'article 410bis du Code pénal qui prévoit à cet égard que si le crime ou le délit est commis envers un membre d'un centre public d'action sociale, les peines sont :

- dans les cas visés aux articles 398, 399 et 405, le maximum de la peine d'emprisonnement portée par ces articles sera doublé avec un maximum de cinq ans ;
- dans les cas d'infraction plus graves, on passe de cinq à 10 ans ;
- dans les cas encore plus graves, de 10 à 15 ans ;
- dans les cas visés à l'article 401, on passe de 15 à 20 ans ;
- pour l'article 404, on passe les délais de 20 à 30 ans.

C'est la preuve que le Code pénal accorde une protection ou un signal à l'attention de la société de l'importance de protéger l'action de ces agents.

Les articles 398 et suivants du Code pénal sanctionnent différemment les coups et blessures volontaires selon les conséquences physiques qu'ils entraînent chez la victime, et suivant qu'il y a eu, ou non, préméditation.

Les actions concrètes évoquées, et déjà mises en place dans certains CPAS, peuvent inspirer d'autres autorités locales. Je parle de mesures de prévention, sensibilisation ou accompagnement.

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

**M. Maxime Daye (MR).** – Merci, Monsieur le Ministre, pour cette réponse on ne peut plus complète. Je souhaite dire deux petites choses. Je pense qu'il y a une petite coquille dans les dates. Ce n'est pas 2025, mais, à mon avis, 2026, pour le compte rendu. J'irai lire la réponse à la question écrite de mon excellente collègue.

En vous écoutant, je me disais que la communication devait être intensifiée. Nul n'est censé ignorer la loi, mais c'est important de rappeler ces différents articles du Code pénal, via peut-être l'Union des villes et communes de Wallonie, avec laquelle vous avez une bonne collaboration, avoir des formations et de la sensibilisation plus récurrentes en la matière pour éviter la présence de vigiles qui, selon moi, pervertit le rôle d'un service public.

*(M. Daye, Président, reprend place au fauteuil présidentiel)*

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

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

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

**M. Laurent Devin (PS).** – Monsieur le Ministre, les zones de secours sous l'égide de la Province de Hainaut sont des acteurs essentiels à notre paysage quotidien. Les enjeux concernant les zones de secours ne doivent, sous aucun prétexte, être pris à la légère. Bien conscientes de cela, les villes et communes participent au budget des zones de secours en fonction des dotations décidées par leur province, et ce, malgré toutes les charges qui pèsent simultanément sur elles.

La Province de Hainaut compte trois zones de secours, chacune ayant des réalités, et donc des financements, différents. Cependant, il nous revient qu'un écart des plus conséquents a été constaté entre la zone ZOHE, qui correspond à un territoire incluant la ville de Charleroi, et la zone Hainaut-Centre. Cet écart s'élève à près de 9,5 millions d'euros. Bien entendu, la zone ZOHE est bien plus large que la ville de Charleroi. Les réalités peuvent être différentes, mais peuvent-elles l'être à ce point ? Il nous revient également que ces différences seraient une conséquence des calculs de dotation pour l'année 2025.

Comment expliquez-vous cette différence entre deux zones de secours du même territoire provincial ? Sur quelles bases précises les dotations provinciales aux zones de secours sont-elles calculées ? Les bases actuelles sont-elles les mêmes que pour le calcul des dotations de l'année 2025 ? Sinon, quelles sont les différences ?

Quelle est votre position sur cette différence de montants ? Un nouveau calcul des dotations de chacune des trois zones de secours, sur la base des prévisions budgétaires pluriannuelles jusqu'en 2030, est-il envisagé ? Si oui, dans quel délai ?

J'ai déposé ma question il y a quelque temps déjà. Depuis, il y a eu une information au sein de la zone de secours, mais je me suis quand même permis de vous l'adresser pour vous entendre, sachant qu'il y aura peut-être un autre développement après. J'imagine que vous en êtes bien conscient, mais je voulais préciser le propos.

**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, on va faire comme si vous aviez posé la question sans en connaître la réponse. Le Parlement de Wallonie a adopté, le 19 décembre dernier, une réforme du financement des zones de secours dans le cadre du décret-programme portant diverses mesures budgétaires. Cette réforme vise à sécuriser juridiquement l'intervention provinciale dans ce financement, tout en offrant aux provinces et aux zones de secours une trajectoire budgétaire plus lisible et prévisible à l'horizon 2030.

Les écarts constatés s'expliquent par une erreur matérielle dans le calcul de la clé de répartition. Cette erreur provenait de l'élément suivant : l'article 80 du décret-programme du 19 décembre 2025 dispose d'une part que « la dépense portée au budget par le conseil provincial correspond à l'intervention inscrite au budget 2025 au bénéfice des personnes morales visées à l'article L2232-1/1, § 2, du même code » et d'une seconde part qui correspond à la majoration « de 15 %, 30 %, 50 % et 80 % du facteur Yc visé à l'article L2241-3, § 1<sup>er</sup>, du même code, lequel est calculé sur base de l'exercice budgétaire 2025 ».

La clé relative à la seconde part de la dépense a été erronément appliquée à la première partie de la dépense, alors que ce n'est pas ce que dit le texte de loi. Dès que l'origine de cette erreur matérielle a été identifiée et confirmée, nous l'avons immédiatement corrigée par l'envoi d'un courrier rectificatif. Cette correction a été communiquée aux zones de secours et à la Province par un courrier. Comme le dit l'adage : *errare humanum est, perseverare diabolicum*.

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

**M. Laurent Devin (PS).** – C'est vrai que l'erreur est humaine et, comme vous le dites vous-même, persévérer serait diabolique. Je vous invite donc à poursuivre sur ce chemin, car, d'après les discussions que nous avons entre bourgmestres de la zone de secours concernée – à laquelle vous appartenez, en tant qu'échevin empêché de la Ville de Soignies, ce qui signifie que vous avez aussi un intérêt particulier en la matière –, il y a encore un gap de 7 millions d'euros qui peut être comblé en appliquant les critères qui sont aujourd'hui définis dans le décret-programme – ou en les modifiant.

À l'heure où 1 euro a une telle importance, imaginez ce que ces 7 millions d'euros représentent pour les villes et communes de la région du Centre et de Mons-Borinage. Il y a une réflexion en cours en la matière, mais j'imagine que vous en êtes bien informé et que vous allez y être très attentif.

**Question orale  
de Mme Sophie Fafchamps  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « la mixité au sein des jurys des pouvoirs  
locaux »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Fafchamps à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la mixité au sein des jurys des pouvoirs locaux ».

La parole est à Mme Fafchamps pour poser sa question.

**Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés).** – Monsieur le Ministre, la question de la mixité dans les instances de décision et de sélection reste un enjeu important pour garantir des processus équitables et de qualité. À cet égard, j'ai été récemment interpellée par une situation survenue au sein d'un collège communal, où un jury chargé du recrutement du futur directeur général adjoint ou de la future directrice générale adjointe avait initialement été composé uniquement d'hommes. Il a fallu l'intervention très insistante d'une élue pour qu'une femme puisse finalement intégrer ce jury.

Au-delà de ce cas particulier, cette situation m'interpelle particulièrement. La composition d'un jury n'est jamais anodine, elle influence le regard porté sur les candidatures, les critères d'évaluation et, in fine, la décision qui est prise. Assurer une certaine mixité permet de croiser les perspectives, d'enrichir l'analyse et de renforcer la légitimité du processus.

Existe-t-il aujourd'hui des recommandations ou des obligations en matière de mixité dans la composition des jurys de recrutement au sein des pouvoirs locaux ? Quelle est votre position quant à l'instauration d'un principe de mixité minimale dans ces jurys ? Le Gouvernement wallon envisage-t-il d'encadrer davantage cette question afin de garantir une représentation plus équilibrée dans les processus de sélection ?

**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 recrutements de personnel dans les services publics doivent être guidés par un principe général du droit fondamental, à savoir l'accès égal aux emplois publics. Le Conseil d'État a déjà rappelé que le respect de ce principe suppose que le recrutement et la sélection s'effectuent sur la base d'un système de recrutement objectif qui, quant à sa forme et à son contenu, offre les garanties nécessaires en matière

d'égalité de traitement, d'interdiction de l'arbitraire, d'indépendance et d'impartialité. Le principe d'égalité de traitement va de pair avec la non-discrimination, ici à l'égard des candidats à l'emploi.

Comme vous le rappelez, la composition du jury n'est jamais anodine. Elle influence le regard porté sur les candidatures, les critères d'évaluation et, in fine, la décision prise. Je partage donc votre point de vue sur le fait qu'une mixité permet de croiser les perspectives, d'enrichir l'analyse et de neutraliser le biais d'affinité afin de garantir une meilleure égalité de traitement. C'est donc une réflexion que j'ai intégrée dans mon analyse et dans le travail préparatoire à la réforme de la fonction publique locale, que je présenterai tout prochainement au Gouvernement.

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

**Mme Sophie Fafchamps** (Les Engagés). – Merci, Monsieur le Ministre. Je suis ravie de voir que l'on est sur la même longueur d'onde. J'allais vous proposer une initiative parlementaire pour éventuellement changer ce cadre si je n'avais pas senti de volonté dans votre chef. Toutefois, j'entends qu'il y aurait une réflexion dans le cadre de la réforme de la fonction publique locale. C'est une très bonne chose. Je serai attentive à ces futurs travaux.

**Question orale  
de M. Stéphane Hazée  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « la crise sociale et éthique au sein du CPAS  
de Tournai »**

**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'introduction d'une demande fictive  
d'aide sociale par un mandataire au CPAS de  
Tournai »**

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

- M. Hazée, sur « la crise sociale et éthique au sein du CPAS de Tournai » ;
- Mme De Rodder, sur « l'introduction d'une demande fictive d'aide sociale par un mandataire au CPAS de Tournai ».

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

**M. Stéphane Hazée** (Ecolo). – Monsieur le Ministre, le 14 avril dernier, une action de grève en front commun syndical est intervenue au sein du service social du CPAS de Tournai. Ce mouvement ne surgit pas dans le vide, puisqu'il est le symptôme d'un malaise profond, persistant depuis plusieurs mois, au sein d'une institution qui constitue pourtant le dernier filet de sécurité pour les citoyennes et les citoyens les plus fragiles. Les griefs soulevés par les travailleuses et les travailleurs sociaux sont particulièrement alarmants et touchent à des piliers essentiels du fonctionnement et du travail d'un CPAS. Outre les problèmes liés à l'afflux de nouvelles demandes suite aux réformes du chômage, il y a aussi l'enjeu des locaux, insuffisants pour assurer un accueil digne des bénéficiaires.

Ce sont des éléments lourds. On sait le contexte dans lequel cette actualité s'inscrit. On sait aussi ce que représente le rouleau compresseur de la réforme fédérale en matière d'exclusion du chômage et les effectifs qui peuvent être mis à rude contribution, vu le travail intense. Si cela ne suffisait pas – parce que c'est un contexte qui concerne une série d'institutions de notre Région –, il y a ce comportement assez ahurissant d'un conseiller de l'action sociale, qui a été dénoncé par le front commun syndical. Cette personne, mandataire local, se serait fait passer pour un demandeur d'aides, afin de « tester » le service du CPAS.

Très honnêtement, un tel acte nous apparaît problématique, puisqu'il constitue une rupture de confiance par rapport au fonctionnement des services, a fortiori pour un mandataire qui siège au sein même de l'institution dont il est question. Non seulement un tel acte mobilise inutilement des ressources déjà exsangues, mais, en plus, il bafoue l'éthique attendue d'un mandataire public.

Je voulais poser cet enjeu ici devant vous. Avez-vous été saisi d'une plainte concernant l'action du conseiller de l'action sociale en cause ? Quelles sont les initiatives développées par la tutelle dans le cadre de ce dossier ? Une enquête de la tutelle a-t-elle été ouverte pour déterminer dans quelle mesure un tel comportement constitue une entrave au bon fonctionnement de l'institution et même une faute par rapport à l'éthique attendue de la part d'un mandataire de l'action sociale ? Quelle est votre analyse du dossier ? Quelle est votre réponse dans un contexte où il y a ce dossier gravement problématique et une souffrance plus large au sein des services d'un bon nombre des CPAS de notre Région ?

**M. le Président.** – La parole est à Mme De Rodder pour poser sa question.

**Mme Dorothée De Rodder** (PS). – Monsieur le Ministre, un conseiller MR de l'action sociale du CPAS de Tournai a délibérément déposé une fausse demande d'aide sociale pour tester le service. Une fois la demande encodée, la procédure légale a suivi son cours. Ce conseiller ne l'a arrêtée à aucun moment.

Le métier de travailleur social est particulièrement compliqué, qui se met au service des autres. Il permet à tout un chacun qui rencontre une difficulté de s'en relever. Pendant que le personnel enchaîne les heures sous pression – en plus, il manque de personnel au CPAS de Tournai –, un élu se permet d'occuper les ressources dudit CPAS avec un dossier fictif. C'est non seulement une ingérence politique caractérisée, mais une forme de mépris institutionnel envers des agents qui font face à une crise sociale réelle. Ces pratiques posent une question fondamentale sur la conception que certains mandataires ont de leur rôle.

L'encodage d'informations erronées dans le but de tester le service social du CPAS de Tournai est-il susceptible de s'identifier à un faux en informatique ? Partagez-vous cette analyse ? Dans l'affirmative, quelles options sont ouvertes pour protéger les travailleurs ? Avez-vous reçu la plainte syndicale ? Quelle suite comptez-vous lui réserver ?

De quelles dispositions réglementaires dispose-t-on pour encadrer et interdire ce type de pratique pour les mandataires locaux ? Existe-t-il une circulaire précisant les limites déontologiques applicables aux élus siégeant dans les organes du CPAS, afin de garantir l'indépendance des travailleurs sociaux et la dignité des bénéficiaires ? De manière générale, quelles mesures entendez-vous prendre pour qu'un tel abus ne se reproduise plus dans nos CPAS ?

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

**M. François Desquesnes**, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame et Monsieur les Députés, la situation que vous évoquez – et dont j'ai pris connaissance via la presse – est interpellante. Elle constitue, à tout le moins, une maladresse flagrante.

En tant que ministre des Pouvoirs locaux, j'en appelle donc à la plus grande vigilance de chacun quant au respect des règles déontologiques et du bon fonctionnement des services et, enfin, à l'indispensable respect de la dignité, tant des bénéficiaires que des agents publics. Tous les mandataires locaux doivent exercer leurs fonctions avec l'appui des services, mais aussi avec un devoir de loyauté à l'égard de l'institution à laquelle ils participent.

Je confirme avoir été saisi d'une plainte émanant d'un syndicat dans cette affaire. Le dossier a donc été transmis à mon administration afin qu'une instruction complète et sereine soit menée. L'instruction, en cours, devra permettre de faire toute la lumière sur les faits. À ce stade, j'ai lu la presse, mais je ne connais pas les faits. Le devoir de réserve s'impose donc et ne me permet pas de me prononcer davantage, en particulier quant à la qualification des faits.

En ce qui concerne le cadre applicable, je rappelle que les travailleurs sociaux des CPAS exercent leurs missions dans le respect d'une autonomie professionnelle indispensable à l'analyse individualisée des situations. Cette indépendance est à la fois fonctionnelle et éthique. Le directeur général du CPAS, en tant que chef du personnel, est le garant du bon fonctionnement des services et du respect de ces principes. Il n'appartient donc pas aux conseillers de l'action sociale, en dehors du traitement des dossiers au sein du conseil ou dans les autres instances dépendant du CPAS, d'interférer dans les dossiers individuels en s'adressant directement au personnel.

Enfin, je rappelle que l'article 20 de la loi organique sur les CPAS prévoit que les membres du conseil de l'action sociale peuvent, en cas de négligence grave ou d'inconduite notoire, être suspendus ou révoqués par le Gouvernement ou son délégué.

Je veillerai, dans le respect des compétences de chacun, à ce que toute la clarté soit faite sur ce dossier et à ce que les règles fondamentales qui encadrent le fonctionnement des CPAS soient pleinement respectées.

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

**M. Stéphane Hazée** (Ecolo). – Monsieur le Ministre, cette affaire met clairement en cause des principes fondamentaux. Je vous remercie d'ailleurs d'avoir souligné, en première instance, le respect de la dignité des bénéficiaires et des travailleurs et travailleuses, ainsi que l'indépendance qui caractérise le travail des travailleuses et travailleurs sociaux.

Je prends note qu'il y a une plainte et qu'une instruction de la tutelle va être menée – comme elle doit l'être. Je comprends que cela conduit à une forme de réserve dans votre chef. Toujours est-il que, selon nous, il y a là un comportement problématique, à la fois parce qu'il mobilise des ressources pour rien dans un contexte extrêmement critique et parce qu'il met en cause l'éthique que nous attendons des mandataires locaux. Se pose effectivement la question de savoir si un tel acte peut être qualifié d'inconduite notoire. L'instruction permettra de savoir ce qu'il en est.

En tout cas, le respect des agents publics et la dignité des bénéficiaires ne peuvent pas faire l'objet de tests ou de pressions politiques. C'est un point extrêmement clair à nos yeux.

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

**Mme Dorothée De Rodder** (PS). – Monsieur le Ministre, je ne peux pas vous entendre utiliser le mot « maladresse ». Très honnêtement, il ne s'agit pas d'une maladresse, mais d'une faute préméditée qui porte atteinte à la dignité de la fonction d'élu. Cela fait 20 ans que je suis en politique et je n'ai jamais vu un collègue – que ce soit de mon parti ou d'autres partis – avoir une attitude telle que celle-là. Je pensais donc que l'on

adopterait ici une attitude beaucoup plus ferme vis-à-vis de cet élu qui a porté atteinte à la fonction de travailleur social et à la dignité de la fonction d'élu.

En arrivant ici, vous avez dit que vous étiez le Gouvernement qui allait respecter les règles et faire appliquer le droit à la lettre. Or, ici, un faux manifeste est introduit, mais votre réponse se résume à « Circulez, il n'y a rien à voir, on attendra l'instruction ». J'ai le sentiment que l'on est fort avec les faibles et faible avec les forts.

À tout le moins, nous allons continuer à nous battre, parce que, quand on est élu, le devoir d'exemplarité est important. Quand on s'adresse à la bourgmestre ou à la présidente du CPAS de Tournai, c'est la même réponse : « Circulez, il n'y a rien à voir ». Il n'y a même eu aucune réponse au conseil communal hier.

Si je veux tester les soins de santé et que j'appelle une ambulance pour qu'elle vienne me chercher pour faire un test, qu'allez-vous en penser ? Alors, ici, il s'agit de bien qualifier les choses. Je sais que la langue française vous est chère : c'est donc bien plus qu'une maladresse.

### **Question orale**

**de M. Bruno Lefèbvre**

**à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la gouvernance et le contrôle des montages financiers entre la Ville de Mouscron et l'Intercommunale d'étude et de gestion (IEG) »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Lefèbvre à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la gouvernance et le contrôle des montages financiers entre la Ville de Mouscron et l'Intercommunale d'étude et de gestion (IEG) ».

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

**M. Bruno Lefèbvre (PS).** – Monsieur le Ministre, selon des informations relayées récemment dans la presse, le Parquet de Mons-Tournai aurait ouvert une enquête confiée à l'Office central pour la répression de la corruption au sujet du financement de deux bâtiments de la Ville de Mouscron par l'intermédiaire de l'intercommunale IEG. Toujours selon ces informations, ce mécanisme aurait consisté, pour l'intercommunale, à contracter des emprunts pour le compte de la Ville, celle-ci remboursant ensuite l'intercommunale avec intérêts. Le Centre culturel Marius Staquet est notamment cité avec des montants qui auraient fortement augmenté au fil des années.

Ces éléments soulèvent des questions importantes en matière de gouvernance locale, de transparence financière et de contrôle administratif et de rôle des intercommunales dans le financement d'équipements communaux. Avez-vous été informé officiellement de cette enquête ou de difficultés particulières concernant les relations financières entre la Ville de Mouscron et l'IEG ? Quels sont aujourd'hui les mécanismes de contrôle, de tutelle et d'audit permettant de vérifier la légalité, la transparence et la soutenabilité des montages financiers entre une commune et une intercommunale ?

Le Gouvernement wallon dispose-t-il d'éléments permettant d'évaluer si ce type de mécanisme est conforme au cadre décretaal applicable aux pouvoirs locaux et aux intercommunales ? Considérez-vous qu'il existe un risque de contournement des règles budgétaires, comptables ou de tutelle lorsqu'une intercommunale emprunte pour financer des infrastructures qui bénéficieront directement à la commune ? Comptez-vous prendre des initiatives soit en matière de contrôle, soit en matière de clarification réglementaire afin d'éviter que des montages complexes ne fragilisent la transparence financière et la bonne gouvernance au niveau local ?

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

**M. François Desquesnes,** Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, je tiens tout d'abord à préciser que je n'ai pas connaissance de l'existence d'une enquête judiciaire relative au Centre culturel Marius Staquet à Mouscron. Si une telle enquête devait exister ou existe, il appartient à l'autorité judiciaire d'en assurer le traitement en toute indépendance.

Indépendamment de cet élément, mon administration a été saisie il y a environ un an et demi d'une réclamation portant sur le leasing immobilier du Centre culturel Staquet. Dans ce cadre, des demandes d'informations ont été adressées aux autorités de la Ville de Mouscron ainsi qu'à l'intercommunale IEG. À la suite de celles-ci, les deux entités ont transmis une série d'éléments d'information.

Sur le fond, il ressort de l'instruction que la relation entre la Ville et l'intercommunale s'inscrit dans le cadre strictement contractuel, notamment pour la mise à disposition de la salle. Un montant de location supérieur au remboursement du leasing a en effet été constaté, les parties ayant justifié cet écart par une évolution des modalités contractuelles. J'insiste sur le fait que ce type de convention relève de l'autonomie communale et de l'intercommunale. La tutelle régionale s'exerce pour sa part sur la légalité des actes de manière essentiellement a posteriori, notamment au travers du contrôle des comptes.

À cet égard, lors des assemblées générales appelées à arrêter les comptes de l'intercommunale, les représentants communaux présents peuvent solliciter toutes les explications utiles afin d'éclairer leurs décisions quant à leur approbation. Ils s'appuient notamment sur le rapport du réviseur, lequel ne formule aucune réserve quant à l'image fidèle des comptes 2024 de l'intercommunale, les derniers approuvés. Par ailleurs, les comptes de l'intercommunale sont également présentés devant les différents conseils communaux. À la Ville de Mouscron, ce point a été approuvé à l'unanimité en 2022 et 2023.

S'agissant des comptes 2024, ils ont recueilli 32 voix favorables et une abstention. Ces éléments témoignent d'un cadre garantissant la transparence dans le respect de l'ensemble des groupes politiques. Enfin, je rappelle que la tutelle financière ne porte pas sur l'opportunité des conventions conclues en cours d'exercice, mais bien sûr leur traduction dans les comptes. En l'absence de signalement ou de contestation formelle par les autorités locales concernées et au regard des éléments examinés, aucun manquement à la légalité n'a été mis en évidence à ce stade.

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

**M. Bruno Lefèbvre (PS).** – Je suis un peu étonné que vous n'ayez pas l'information que le Parquet de Mons-Tournai a ouvert une enquête sur le sujet. C'était d'ailleurs encore repris dans *Le Vif* de la semaine dernière. Cela dit, il faudra suivre cette situation de près tout de même, même si vous me dites que d'un point de vue du CDLD et de la tutelle, vous ne voyez pas de problématique jusque-là. Je pense à tout le moins que cela mérite de s'y pencher ; on parle quand même de plusieurs dizaines de millions d'euros en jeu. Je vous transmettrai les informations sur *Le Vif* si vous le souhaitez.

**Question orale  
de M. Bruno Lefèbvre  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « les modalités de désignation d'un nouveau  
secrétaire général au sein de l'intercommunale  
Ceneo »**

**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 modalités de désignation d'un nouveau secrétaire général au sein de l'intercommunale Ceneo ».

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

**M. Bruno Lefèbvre (PS).** – Monsieur le Ministre, dans son rapport de gestion 2024, Ceneo mentionne encore Raphaël Durant comme secrétaire général au 31 décembre 2024. Or, sur son site internet, Ceneo indique aujourd'hui qu'Olivier Bontems exerce cette fonction. La désignation du secrétaire général de Ceneo a-t-elle fait l'objet d'un contrôle de tutelle, direct ou indirect, et si oui, sous quelle forme ?

Lorsqu'une intercommunale désigne un secrétaire général qui n'est pas administrateur, doit-elle respecter des obligations particulières de publicité, d'appel à candidatures, de motivation formelle, de vérification des compétences et de prévention des conflits d'intérêts ? Quelles garanties minimales de transparence et d'égalité de traitement doivent être respectées lorsqu'un poste dirigeant ou assimilé est attribué dans une intercommunale ? Le Gouvernement wallon dispose-t-il des éléments permettant d'établir sur quelle base objective le conseil d'administration a désigné M. Bontems ? Le ministre peut-il confirmer la nature exacte de la fonction exercée ?

Quelles sont les règles applicables à la rémunération, au cumul de fonctions et à la publicité des rémunérations pour ce type de fonction dirigeante dans une intercommunale ? Le CDLD impose un rapport de rémunération nominatif reprenant notamment les rémunérations accordées aux titulaires des fonctions de direction. Au vu des interrogations soulevées par ce dossier, le Gouvernement entend-il rappeler aux intercommunales wallonnes les exigences de transparence, d'objectivation des désignations et de bonne gouvernance qui doivent prévaloir dans la désignation de leurs fonctions dirigeantes ?

**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 désignation d'un dirigeant d'une intercommunale est soumise à une série de règles de fonction publique, dont certaines sont inscrites dans le Code de la démocratie locale et de la décentralisation, notamment dans son annexe 4. Il s'agit de dispositions relatives à l'appel public, la constitution d'une commission de sélection, la comparaison des titres et des compétences ou encore le plafond de rémunération.

Les conditions d'accès à l'emploi, la procédure y relative ainsi que le barème et les avantages salariaux d'un dirigeant doivent être inscrits dans des dispositions générales en matière de personnel adoptées par le conseil d'administration de l'intercommunale. La désignation d'un secrétaire général d'une intercommunale n'est pas soumise à l'approbation de l'autorité de tutelle.

Le cumul de fonctions est possible pour autant qu'il n'y ait pas d'incompatibilité. À cet égard, le fonctionnaire dirigeant d'une intercommunale ne peut pas, au regard du code, être président du conseil communal ou provincial ni être membre du collège communal ou provincial.

N'ayant pas été saisi de recours, je n'ai pas d'information concernant la désignation du secrétaire général de Ceneo. Néanmoins, dans les prochains jours, je vais charger l'administration d'examiner cette situation suite à votre question.

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

**M. Bruno Lefèbvre (PS).** – Merci, Monsieur le Ministre, pour ces informations.

**Question orale  
de M. Bruno Lefèbvre  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « la réforme des plans de cohésion sociale  
(PCS) »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Lefèbvre à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la réforme des plans de cohésion sociale (PCS) ».

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

**M. Bruno Lefèbvre (PS).** – Monsieur le Ministre, nous avons déjà eu l'occasion de vous interroger à plusieurs reprises sur votre réforme des plans de cohésion sociale. Vous nous avez annoncé une vaste simplification administrative, par la création d'un Fonds régional de cohésion et d'action sociales qui permettra l'octroi d'une dotation annuelle garantie. Il s'agirait de responsabiliser les pouvoirs locaux et, le cas échéant, de les contrôler a posteriori. Où en est l'avant-projet de décret ? Quand les communes disposeront-elles effectivement des informations suffisantes pour organiser sereinement l'année 2027 ?

Dans vos précédentes réponses, vous avez indiqué qu'« aucune décision de réduction des moyens ni de suppression d'emplois liés aux PCS n'a été prise » ou que votre objectif est « de maintenir le soutien financier régional, autant que possible » – ce qui n'offre, en réalité, aucune garantie sur les moyens qui seront alloués aux communes. Nous l'avons dit et nous le répétons : garantir la pérennité de ce dispositif qui a fait ses preuves est crucial, mais il s'agit encore d'en assurer le développement dans les communes qui souhaitent s'y engager. Nous devons le développer, et non seulement le maintenir tel qu'il existe.

Pouvez-vous préciser si votre réforme porteuse de simplification se traduira par une diminution des moyens ou de l'impact social des plans de cohésion sociale ? Les personnes œuvrant aujourd'hui à la mise en œuvre des plans doivent-elles craindre de perdre leur emploi ?

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

**M. François Desquesnes,** Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, la réforme des plans de cohésion sociale constitue un chantier important du Gouvernement. Comme je l'ai déjà indiqué, elle s'inscrit dans une volonté claire de simplification administrative, de meilleure lisibilité des financements et de responsabilisation accrue des pouvoirs locaux, tout en préservant pleinement l'essence et les objectifs fondamentaux de la cohésion sociale.

L'avant-projet de décret relatif à la création d'un fonds fait actuellement l'objet d'un travail de consolidation juridique et budgétaire, afin de garantir un cadre cohérent, lisible et opérationnel pour les communes. Il sera prochainement soumis au Conseil des ministres.

J'ai pleinement conscience de la nécessité, pour les communes, de disposer d'une visibilité suffisante afin d'organiser sereinement leurs actions et leurs équipes. C'est précisément dans cette optique que la réforme prévoit l'instauration d'une dotation annuelle garantie, appelée à remplacer des mécanismes aujourd'hui jugés trop complexes. Des communications progressives seront assurées à destination des pouvoirs locaux dès que les balises du nouveau dispositif seront stabilisées, afin qu'ils puissent poursuivre leurs missions sans rupture.

Mon cabinet et moi-même sommes en contact régulier avec la Fédération wallonne de la cohésion sociale. J'ai eu l'occasion de la rencontrer voici trois semaines pour répondre à ses questions légitimes et coconstruire au mieux, avec elle, cette réforme. Celle-ci vise bien à maintenir le soutien financier régional tout en améliorant l'efficacité, grâce à une utilisation simplifiée, plus souple et mieux adaptée aux réalités locales.

L'avant-projet de décret sera prochainement soumis au Gouvernement, ensuite aux consultations obligatoires et viendra, encore cette année, sur la table du Parlement.

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

**M. Bruno Lefèbvre (PS).** – Merci, Monsieur le Ministre, pour ces informations. J'imagine que, quand vous parlez de cette année, vous voulez dire « avant les vacances de juillet ». Les communes ont en effet besoin d'informations tout à fait concrètes pour non seulement élaborer leur budget, mais également prévoir des actions

dans le cadre du PCS pour l'année 2027. On est déjà le 21 avril. Je compte sur vous pour qu'avant les vacances, ce dossier arrive bien sur la table du Gouvernement.

*(Mme Cassart-Mailleux, doyenne d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)*

**Question orale  
de M. Bruno Lefèbre  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « la nécessité de maintenir un ancrage  
public dans le cadre de la réforme du décret  
relatif aux zones d'activité économique (ZAE) »**

**Question orale  
de Mme Éliane Tillieux  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « les difficultés rencontrées en province de  
Namur pour accueillir de nouvelles  
entreprises »**

**Question orale  
de Mme Veronica Cremasco  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « la mobilisation du territoire pour l'activité  
économique »**

**Question orale  
de Mme Veronica Cremasco  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « la réforme des missions des  
intercommunales et le redéploiement  
économique de la Wallonie »**

**Question orale  
de M. Maxime Daye  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « la réforme des zones d'activité  
économique (ZAE) »**

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

- M. Lefèbre, sur « la nécessité de maintenir un ancrage public dans le cadre de la réforme du

décret relatif aux zones d'activité économique (ZAE) » ;

- Mme Tillieux, sur « les difficultés rencontrées en province de Namur pour accueillir de nouvelles entreprises » ;
- Mme Cremasco, sur « la mobilisation du territoire pour l'activité économique » ;
- Mme Cremasco, sur « la réforme des missions des intercommunales et le redéploiement économique de la Wallonie » ;
- M. Daye, sur « la réforme des zones d'activité économique (ZAE) ».

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

**M. Bruno Lefèbre (PS).** – Monsieur le Ministre, il aura fallu un peu plus d'un an entre votre sortie dans la presse qui annonçait la réforme et l'approbation par le Gouvernement de votre note d'orientation. Pouvez-vous préciser les axes de réforme approuvés par le Gouvernement ? On sait que vous avez l'ambition régionale de déployer, d'ici 2030, 15 millions d'euros en espace économique, en misant davantage sur la remobilisation des friches et sur une stratégie régionale ZAE 2050.

Sur le terrain, les intercommunales de développement économique sont au cœur du réacteur : elles portent l'équipement des parcs, la gestion foncière, la mise à disposition de terrains et l'accompagnement des entreprises. Elles assurent, en réalité, une maîtrise publique du foncier indispensable pour éviter la spéculation, garantir l'accessibilité des terrains aux PME et préserver l'intérêt général.

Quel est le calendrier prévisionnel de votre réforme ? Quelles consultations entendez-vous mener ? Quelles garanties le Gouvernement entend-il donner quant au rôle central des intercommunales et des agences de développement du territoire dans la future gouvernance, avec les missions, les moyens, la capacité d'action, la visibilité pluriannuelle ?

Comment le Gouvernement entend-il préserver une politique foncière à ancrage public, notamment si des partenariats public-privé sont mobilisés, afin d'éviter une hausse des prix du foncier et une mise sous pression des opérateurs publics ? Enfin, quelles seront les modalités concrètes de constitution et d'activation des réserves foncières stratégiques régionales évoquées en commission ? Avec quels instruments opérationnels et budgétaires ?

**Mme la Présidente.** – La parole est à Mme Tillieux pour poser sa question.

**Mme Éliane Tillieux (PS).** – Monsieur le Ministre, il est inutile de rappeler la nécessité de créer de l'emploi et d'accueillir les entreprises dans notre belle Région. Je sors du débat avec votre collègue sur les aides à l'embauche. Ce domaine nous préoccupe énormément, mais pas d'embauche si pas d'entreprise. En province

de Namur, le BEP – Bureau économique de la Province de Namur – alerte sur la situation : un taux d'occupation très élevé dans les parcs d'activité économique, la raréfaction du foncier disponible et, surtout, l'insuffisance des capacités de raccordement électrique, au point de freiner les implantations de nouvelles entreprises pourtant prometteuses et créatrices d'emplois. Dans un contexte où la Wallonie vise à la fois la réindustrialisation et la sobriété foncière, la situation est véritablement préoccupante.

Les intercommunales de développement économique jouent ici un rôle central : elles assurent l'équipement des parcs, l'accompagnement des entreprises et, surtout, une maîtrise publique du foncier, indispensable pour éviter la spéculation et garantir l'accès des petites et moyennes entreprises à des terrains qui devraient rester abordables. Quel est l'état des lieux actualisé dans notre Région et pour la province de Namur des disponibilités foncières et de cette question des contraintes électriques ?

Quels sont les demandes en attente et les délais moyens ? Quelles sont les zones les plus touchées ? Quelles mesures d'urgence sont sur la table avec ORES, Elia et les intercommunales pour débloquer les capacités pour le renforcement, le phasage, la priorisation, la sécurisation et les solutions transitoires ? Selon quel calendrier ? Comment le Gouvernement compte-t-il concilier zéro artificialisation nette, remobilisation des friches et besoins économiques, sans pénaliser les territoires déjà sous tension ? C'est tout un programme.

*(M. Resinelli, doyen d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)*

**M. le Président.** – La parole est à Mme Cremasco pour poser ses questions.

**Mme Veronica Cremasco** (Ecolo). – Monsieur le Ministre, j'ai séparé mes questions sur le volet purement foncier, terres et aménagement du territoire dans le sens vraiment territorial du terme. L'autre question porte sur les missions des intercommunales qui sont des opérateurs de mise en œuvre. Le Gouvernement wallon vient d'approuver la note d'orientation « Zones d'activité économique 2050 » qui vise notamment l'activation de 1 500 hectares de foncier économique d'ici 2030.

Cette stratégie s'inscrit dans la continuité des travaux, notamment les études confiées à Idea Consult ainsi que les analyses de la CPDT, alors même qu'une audition parlementaire des auteurs de ces études a été sollicitée par moi-même et acceptée.

Il y a d'ailleurs eu le colloque de la CPDT la semaine passée, où votre présence a été appréciée. Alors même que ces auditions vont avoir lieu et que l'on va pouvoir poser toute une série de questions, je vais quand même en développer trois.

La note qui a été adoptée par le Gouvernement signifie que « lorsque les besoins sont clairement établis, de nouveaux espaces à vocation économique pourront aussi être activés, en particulier pour soutenir l'ancrage local des PME et des TPE ». Quels critères justifient l'activation de terres vierges ou de terres qui sont déjà cultivées par ailleurs ? Vous savez que c'est mon credo : l'agriculture est aussi une activité économique.

Quelle sera la proportion de celles-ci par rapport à la mobilisation des terres qui sont déjà artificialisées ? Comment le redéploiement d'activités économiques dans le bâti existant qui s'y prête est-elle planifiée ? Une part importante de nos activités économiques peut se retrouver dans du bâti déjà existant.

La note entend « dépasser les logiques locales pour instaurer une vision régionale du foncier économique », ce qui pourrait répondre en partie au volet développé par Mme Tillieux pour le BEP. Les dispositifs prévoient une coordination accrue entre les différents acteurs ainsi qu'une forme de solidarité territoriale pour optimiser l'offre disponible. Quels mécanismes vont concrétiser cette vision ? Ma question est assez simple ; la réponse ne l'est pas.

Il est également proposé « une ouverture accrue aux opérateurs privés. » Cela fait plus écho à la question de M. Lefebvre. On ouvre également « le marché du foncier économique aux opérateurs immobiliers privés par la réduction, voire la suppression des subsides régionaux, là où les développements s'avèrent rentables sans soutien public. » Qu'entendez-vous concrètement par cette mesure ? Là aussi, c'est une question simple, mais la réponse ne l'est pas autant.

Ensuite, comment allez-vous faire pour mettre concrètement en œuvre cette mesure ?

Enfin, il est question de constituer des réserves foncières régionales. De combien d'hectares s'agit-il ? Dans quel délai et avec quels objectifs industriels ?

J'enchaîne avec ma seconde question.

Il s'agit du volet « Missions » de ces opérateurs de mise en œuvre de zones d'activité économique. Déjà le 19 mars 2025, je vous interrogeais sur la redéfinition des missions des intercommunales de développement territorial et sur leur rôle dans la mise à disposition de terrains à vocation économique.

Depuis, les annonces du Gouvernement, notamment à travers la stratégie « Zones d'activité économique 2050 », semblent confirmer une volonté de faire évoluer en profondeur leur modèle d'intervention. Je dois dire que, depuis le début de la législature, en la matière, vous n'avez pas mâché vos mots en disant : « Ce modèle d'acheter des terres agricoles, de les équiper puis de les revendre est fini. » Il y a une série de considérations sur lesquelles je peux vous rejoindre. C'est une mission qui

doit largement être réenvisagée. Dès lors, cette logique d'acquisition, d'équipement et de revente doit évoluer.

Le modèle apparaît aujourd'hui en décalage avec les objectifs affichés, notamment du Stop béton, de préservation des terres agricoles et de redéploiement économique sur des terrains déjà artificialisés. Cela ne veut pas dire que la mission des intercommunales de développement territorial n'est pas éminemment importante ; la reconsidérer ne veut pas dire la déconsidérer.

Dès lors, pouvez-vous me préciser quelles modifications structurelles des missions des intercommunales sont envisagées afin d'y passer d'une logique de production foncière à une logique de redéploiement économique, y compris dans les centralités existantes et dans les friches ? Quels outils opérationnels, juridiques, financiers, incitants seront mis en place pour réorienter leurs pratiques et non uniquement leurs objectifs ? En effet, il va falloir les aider à se réorienter.

Comment s'organisera la transition d'un modèle à un autre, notamment en ce qui concerne la réduction du recours à l'acquisition des terres agricoles comme levier principal de développement économique ? Quels moyens concrets allez-vous mettre en œuvre pour y arriver ? L'intention est louable ; je pense en tout cas qu'il faut réenvisager fondamentalement le modèle et y réfléchir. Comment allez-vous y arriver ? C'est aussi dans la forme que l'on voit l'intérêt de la réforme.

Enfin, une articulation est-elle prévue entre la réforme des intercommunales et celle d'autres outils territoriaux ? Si oui, laquelle et dans quel délai ?

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

**M. Maxime Daye (MR).** – Monsieur le Ministre, comme le ministre-président Adrien Dolimont l'a rappelé, la Wallonie fait de la réindustrialisation de son territoire une priorité. Plusieurs projets, comme celui de la Boucle du Hainaut, devront contribuer à cet objectif. La DPR abonde en ce sens puisqu'elle prévoit le déploiement de 1 500 hectares afin de soutenir la réindustrialisation de la Wallonie, tout en respectant une trajectoire de sobriété foncière et de limitation de l'artificialisation des sols.

Comme vous l'avez annoncé à plusieurs reprises en commission, l'objectif de la réforme des ZAE va encore plus loin, en prévoyant une approche davantage *top-down*, la création de réserves foncières stratégiques régionales et, surtout, l'instauration d'un mécanisme de correction des iniquités territoriales entre zones en tension et territoires disposant d'un gisement foncier remobilisable.

Pouvez-vous nous en dire plus sur les critères qui orienteront ce mécanisme de correction ? Comment le

Gouvernement garantira-t-il une répartition équitable entre les territoires ? Quelle sera la place des intercommunales et des agences de développement territorial dans cette priorisation ? Quand pensez-vous pouvoir disposer d'une cartographie territorialisée des hectares réellement mobilisables d'ici 2030 ?

**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, merci pour l'intérêt que vous portez à cette question fondamentale sur l'avenir de notre territoire wallon, mais également sur les ambitions de réindustrialisation que nous devons porter pour celui-ci. Ces questions vont me permettre d'expliquer comment le Gouvernement entend concilier développement économique, volonté de réindustrialiser la Wallonie et nécessité de préserver au mieux notre territoire, conformément aux objectifs du CoDT, tout en tenant compte des critiques formulées par la Cour des comptes dès 2023 sur l'actuel mécanisme de soutien régional au développement de parcs d'activités économiques.

Le 19 mai prochain, votre Commission auditionnera la CPDT et Idea Consult, qui ont nourri par leur travail les principes de la réforme que j'ai fait valider par le Gouvernement. Je me permets d'insister : les conclusions de ces études ont inspiré et éclairé les choix du Gouvernement, mais cela ne signifie pas que le Gouvernement valide l'ensemble des éléments contenus et détaillés dans ces études. Cette précision est importante et je m'en expliquerai.

Que contient la note d'orientation ?

Premièrement, il faut rappeler que la décision du Gouvernement vise à doter la Wallonie, pour la première fois, d'une feuille de route à long terme, à l'horizon 2050, assortie d'une vision stratégique des ZAE à l'échelle du territoire de la Région. Cette lacune dans le dispositif d'encadrement des ZAE, dénoncée dans l'audit de la Cour des comptes transmis à mon prédécesseur en 2023, sera donc désormais comblée. L'objectif premier vise donc à définir un cap, une ambition et un destin commun pour orienter les décisions et les investissements à venir sur le territoire wallon en matière d'infrastructures économiques.

Deuxièmement, s'agissant d'une note d'orientation portant une vision stratégique à long terme, la décision du Gouvernement s'inscrit comme la pierre angulaire d'un édifice à construire dans les prochains mois avec l'ensemble des opérateurs et partenaires du redéploiement du territoire. C'est en cela notamment que les cartes de l'étude Idea Consult ne doivent pas être considérées comme des documents programmatiques.

L'administration régionale devra entreprendre un dialogue avec les acteurs de terrain afin de construire une feuille de route robuste et concertée.

La mise en œuvre opérationnelle se traduira d'abord par une phase de consultation, parallèlement à la désignation par l'administration d'un prestataire de services juridiques, pour ensuite proposer une réforme des textes décrets et réglementaires. Une large consultation des acteurs et fédérations sera ainsi menée en amont de la présentation des textes en première lecture. Dans la foulée, les outils opérationnels et la nouvelle gouvernance seront également mis en place après une nouvelle étape de concertation des acteurs.

Afin de garantir la dimension participative et la robustesse de l'édifice, le processus est à présent clairement défini : le chemin à parcourir s'étendra sur plusieurs mois avant de permettre à la nouvelle stratégie régionale de produire pleinement ses effets.

Par conséquent, je comprends l'impatience de certaines et certains quant aux impacts concrets attendus territoire par territoire, voire site par site. Toutefois, avec une volonté de sérieux et de sérénité pour mener la réforme, brûler les étapes n'est pas une option : nous devons maintenant traduire l'ambition régionale dans les textes et, ensuite, coconstruire dans le dialogue avec les acteurs locaux la logique d'implémentation du redéploiement économique dans les territoires.

Troisièmement, j'entends à la fois la critique de certains sur l'absence d'effet immédiat de basculement et la critique d'autres sur le risque de rupture provoquant un coup d'arrêt aux projets en cours. La critique est facile ; la réalité est toute autre. Je prône une approche assurant une transition harmonieuse qui se déroulera par phases et jalons successifs.

D'emblée, je tiens à rassurer les intercommunales de développement économique. La note au Gouvernement mentionne explicitement la nécessité de conserver le bénéfice des projets en cours de procédure et de mobiliser les services de l'administration afin d'en accélérer l'aboutissement dans la limite des moyens budgétaires disponibles. J'insiste sur le fait que différents projets s'inscrivent d'ores et déjà dans la logique de sobriété du territoire, par la densification et l'intensification de l'usage économique ; d'autres devront voir évoluer leur contenu en ce sens pour être autorisés.

Je reviens maintenant point par point sur les questions posées. J'espère être exhaustif.

Madame Cremasco, Monsieur Daye, les ADT – agences de développement territorial, anciennement intercommunales de développement économique – verront leurs missions évoluer vers un rôle d'animation économique du territoire afin de stimuler l'attractivité et les synergies au sein des territoires pour davantage de valeur ajoutée, et ce, additionnellement à leur rôle

historique de concepteur et aménageur de parcs d'activités économiques. Les enjeux d'aujourd'hui ne sont plus les mêmes que ceux d'hier : faire émerger des solutions énergétiques nouvelles, par exemple des communautés d'énergie, faciliter la réutilisation de la chaleur fatale, mieux gérer les enjeux d'usage de l'eau, mutualiser les infrastructures et services de mobilité, favoriser le développement de projets locaux déchets-ressources, densifier l'usage des espaces économiques existants, et cetera. Autant de missions que les ADT commencent à développer et qui deviendront davantage cruciales dans les prochaines années. Le cap est clair.

Deuxièmement, les ADT et les services du Gouvernement seront amenés à coconstruire dans une logique de partenariat des contrats d'objectifs pour décliner les enjeux et ambitions fixés par la stratégie régionale à l'échelle de leur territoire et tenant compte des spécificités de chacun de ces territoires.

Troisièmement, concrètement, les contrats d'objectifs contiendront des cibles et des indicateurs à atteindre, avec le soutien de la Région tant sur le plan budgétaire qu'administratif. Les contrats d'objectifs identifieront notamment les réserves foncières stratégiques régionales à créer, les gisements fonciers à remobiliser pour préserver les terres naturelles et agricoles, les friches dédiées à la renaturation, participant à la désartificialisation et nécessaires pour corriger les iniquités territoriales entre les différentes sous-régions et soulager les zones en tension qui ont besoin de nouveaux espaces pour poursuivre l'accueil d'entreprises sur leur territoire.

Quatrièmement, pour assurer la remobilisation des friches, notamment à vocation économique, une *task force* « Fiches » a été mise en place et a été récemment élargie. Pour rappel, l'objectif du Gouvernement est de réconcilier, d'une part, l'ambition de redéploiement économique et industriel de la Wallonie par l'activation de 15 millions de mètres carrés – c'est à dessein que j'utilise les mètres carrés pour dire qu'ils peuvent se développer sans s'étendre en hectare – de parcs d'activité économique et, d'autre part, la fin de l'artificialisation nette des sols d'ici 2050. L'étude de la CPDT est particulièrement intéressante de ce point de vue, car elle permet de démontrer que les capacités du territoire wallon sont en mesure de répondre à ce double objectif à condition d'établir une stratégie et une trajectoire coordonnée et échelonnée dans le temps. Pour plus de détails sur l'approche scientifique développée, des auditions sont prévues avec la CPDT et Idea Consult, le 19 mai, ce qui pourra, je l'espère, vous satisfaire pleinement.

Parmi les outils opérationnels à mettre en œuvre pour faciliter la reconversion des friches, la stratégie wallonne cite notamment l'élargissement de la notion de site à réaménager – la définition des SAR est aujourd'hui un peu restrictive – ; l'actualisation ou l'instauration d'une fiscalité vertueuse pour encourager

positivement ou négativement la mobilisation utile du territoire ; le recours aux PPP, aux droits réels démembrés, au droit de préemption, voire au droit d'expropriation.

Par ailleurs, les grandes friches jugées d'intérêt stratégique bénéficieront sous peu du champ d'application élargi des permis gouvernementaux, tandis qu'avec mon collègue Yves Coppieters, ministre de l'Environnement, nous préparons un mécanisme de sécurisation en amont des procédures d'autorisation, dit de *prefiling*.

Cinquièmement, en termes de levier budgétaire, la réforme est envisagée à budget constant. Au vu des contraintes budgétaires, il est proposé de concentrer les moyens sur les projets de ZAE où la rentabilité économique ne peut spontanément être atteinte. Le taux d'intervention des subventions régionales devra donc être envisagé de manière variable, en tenant compte du déficit d'autofinancement qui est lié aux prix du marché dans la zone considérée et en fonction des aménités du terrain concerné afin de calibrer le montant de l'aide, en évitant de générer des recettes au profit d'autres secteurs d'activité que le soutien au développement économique du territoire. Cela répond aussi à la critique formulée par la Cour des comptes quant au mécanisme de financement indirect des intercommunales de développement économique. Celles-ci ne seront donc plus rémunérées par la plus-value réalisée sur un métier de développeur d'immobilier économique subsidié par la Région wallonne, ce qui avait été pointé dans le rapport de 2023, mais le contrat d'objectifs assurera directement le financement des missions jugées nécessaires.

Sixièmement, à cela s'ajoute la mobilisation des opérateurs privés, lesquels sont appelés – pour répondre à la question de M. Lefèbvre – à agir de manière complémentaire aux opérateurs publics poursuivant une mission d'intérêt général. En libérant pour partie le marché du foncier économique des subsides régionaux, le rééquilibrage opéré sur base du prix du marché aura un double effet vertueux : susciter l'intérêt des promoteurs privés à participer au redéploiement du territoire dans les projets *self-supporting*, et susciter un regain d'intérêt pour les sites en friche à reconvertir compte tenu de la rareté du sol et de la valorisation du foncier économique à son juste prix.

Septièmement, pour juguler les effets d'aspiration des entreprises par les territoires voisins, la stratégie ZAE 2050 vise à soutenir l'ancrage local des PME et TPE, notamment dans les zones rurales, grâce notamment au mécanisme de solidarité interrégionale organisant à l'échelle régionale la trajectoire de réduction de l'artificialisation des sols. Toutes les zones économiques, toutes les aires d'activité des intercommunales de développement économique ne disposent pas d'une réserve de friche identique. Or, l'objectif est zéro artificialisation nette du territoire.

C'est un objectif wallon, qui n'est pas limité à des territoires infrarégionaux.

En réponse à votre question, Madame Tillieux, le manque de friches à remobiliser en province de Namur pourra dès lors être corrigé, au titre de zone en tension, pour rencontrer les besoins d'implantation des entreprises en province de Namur. C'est conforme au SDT : les objectifs de la ZAN sont bien des objectifs pour l'ensemble du territoire wallon. Bien sûr, l'extension ne pourra avoir lieu qu'à partir du moment où l'on a effectivement été chercher dans chacune des parties du territoire les espaces participant aux parcs d'activité économique et aujourd'hui non affectés à l'activité économique.

Huitièmement, et toujours en réponse à l'une de vos questions, Madame Tillieux, la stratégie ZAE 2050 est une feuille de route qui s'imbrique utilement avec les autres chantiers menés au sein du Gouvernement. S'agissant de l'enjeu lié à l'alimentation électrique des parcs d'activité, la note d'orientation s'inscrit dans l'objectif fixé par la DPR, à savoir : « Sans viser une planification prescriptive, il apparaît néanmoins nécessaire de disposer d'une orientation politique explicite en matière de priorités sectorielles et territoriales, afin d'assurer la cohérence entre les ambitions industrielles et la capacité réelle des infrastructures énergétiques ».

Sous la coordination de ma collègue, Cécile Neven, ministre de l'Énergie, le Gouvernement a défini un programme de travail allant de l'identification des besoins des entreprises, des puissances disponibles, de solutions techniques permettant d'augmenter la capacité d'accueil à court terme, jusqu'à la mise en concordance des ambitions wallonnes avec les plans d'investissement des gestionnaires de réseaux.

Neuvièmement, et pour en terminer, sur le plan de la temporalité, si la réforme est envisagée à l'horizon 2050, elle est également balisée par une trajectoire d'activation du foncier économique, avec une évaluation programmée tous les cinq ans, en tenant compte de scénarios volontaristes et de l'évolution du contexte socioéconomique.

Bref, c'est une espèce de projection et de trajectoire qui est mise à jour régulièrement. Le second semestre 2026 sera mis à profit pour lancer la phase de consultation et d'élaboration des textes décrets réglementaires. L'année 2027 sera consacrée à la coconstruction des contrats d'objectifs, l'établissement des outils opérationnels ainsi que l'instauration d'une plateforme de monitoring, le tout devant être opérationnel pour l'année 2028.

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

**M. Bruno Lefèbvre (PS).** – Monsieur le Ministre, vous comprendrez que je ne répliquerai pas dans l'immédiat, vu que j'ai raté une partie de votre réponse

en devant poser une question dans une autre commission. Je me réserve le droit de réagir plus tard.

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

**Mme Éliane Tillieux (PS).** – Monsieur le Ministre, j'avais des questions assez précises sur l'état des lieux pour la province de Namur, des disponibilités foncières et des contraintes électriques avec les demandes en attente, les délais et les zones touchées. Je n'ai pas de réponse de M. le Ministre à ce niveau ni sur les mesures d'urgence avec des partenaires. Je sais que votre collègue en charge, Mme Neven, organise des *task forces*, mais, pour certains, c'est pour l'avenir ; à Namur, c'est déjà le passé. On est dans de grandes difficultés, que ce soit de disponibilité foncière, que ce soit de saturation électrique, et c'est une vraie difficulté.

J'entends que vous vous envoliez avec des perspectives pour 2050, mais je vous pose une question pour maintenant. La demande d'électricité est exponentielle, mais ce n'est pas nouveau, on le savait, c'était documenté depuis des années. Beaucoup d'acteurs devraient s'interroger, à commencer déjà par les pouvoirs locaux.

Fondamentalement, les mesures qui sont sur la table devront également tenir compte de cette situation. Comme vous le dites, les zones en tension, il faudra qu'il y ait une certaine solidarité territoriale pour permettre de faire en sorte que le territoire continue à se déployer et que l'on n'ait pas des zones qui soient complètement abandonnées. On compte sur vous pour faire ce chemin.

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

**Mme Veronica Cremasco (Ecolo).** – Merci, Monsieur le Ministre. Il y a quand même beaucoup d'éléments de réponse. Par rapport au fait d'avoir distancé le plan de déploiement purement foncier-foncier et les missions des intercommunales, vous avez répondu très précisément que l'on allait tester les résultats et d'Idea Consult et de la CPDT auprès des intercommunales.

Je ne peux que vous encourager à faire des intercommunales des alliés et de passer par cette phase de consultation. Il faudra quand même arbitrer in fine. Cependant, cette phase de consultation est indispensable.

À propos des contrats d'objectifs pour les intercommunales, ce qui me fait peur, c'est que – je crois que chez tout le monde, une lampe s'allume, si je puis me permettre l'expression – vous mettiez dans les contrats d'objectifs l'électrification, donc la réelle demande et tension qu'il existe aujourd'hui sur les zonings à ce niveau, et notamment aussi le fait de considérer l'ensemble de la Wallonie.

Vous dites que l'objectif ZAN est transversal ; dès lors, les intercommunales vont devoir, par leurs contrats d'objectifs, se rallier à une vision générale. J'ai cependant peur que l'agenda territorial et l'agenda des intercommunales ne coïncident pas parce que l'on a, fin 2026, votre consultation et vous dites contrat d'objectifs 2027...

**M. François Desquesnes,** Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Il n'y a pas d'activité économique.

**Mme Veronica Cremasco (Ecolo).** – Oui, c'est cela, mais il va falloir les faire converger. Il ne faudrait alors pas mettre en place quelque chose qui va être détricoté par l'autre et vice versa. Ne vous inquiétez pas, je vous poserai des questions pour être sûr que l'on vous suivra à la trace, semaine par semaine.

D'accord sur les outils, on va voir comment cela se met en œuvre et comment les convergences vont se produire. Cette notion de contrat d'objectifs est intéressante. Je suis constructive a priori, ce que vous comptez y mettre est assez intéressant et la façon dont vous envisagez cette mission.

J'ai peut-être la prétention de croire que vous répondiez en direct à mes questions par rapport à la fiscalité, aux SAR, au recours aux PPP, à la préemption. Ce sont des outils très concrets. J'avais presque envie de dire que l'outil fiscalité, à mon avis, sera plus efficace que le permis gouvernemental. On va certainement gagner du temps. L'évaluation aussi.

Le fait que ce soit transversal et que l'on puisse enfin en discuter à une échelle globale, avec des contrats d'objectifs qui sont tout de même spécifiques au territoire – car transversal...

**M. le Président.** – Merci de conclure, Madame la Députée.

**Mme Veronica Cremasco (Ecolo).** – ... ne veut pas dire pas spécifique au territoire – est quelque chose que nous allons suivre de près et dont nous pouvons nous réjouir a priori. De même que l'évaluation récurrente qui nous tient à cœur.

**M. le Président.** – M. Daye ne souhaite pas répliquer.

**Question orale**  
**de Mme Veronica Cremasco**  
**à M. François Desquesnes, Ministre du**  
**Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et**  
**des Pouvoirs locaux,**  
**sur « l'appel des expertes en assurance à mettre**  
**fin à la construction en zone inondable »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Cremasco à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'appel des expertes en assurance à mettre fin à la construction en zone inondable ».

La parole est à Mme Cremasco pour poser sa question.

**Mme Veronica Cremasco (Ecolo).** – Monsieur le Ministre, c'est un épineux sujet que celui de la construction en zone inondable et des assurances. J'en discutais encore ce midi avec des interlocutrices. C'est un problème éminemment important que la Wallonie doit prendre à bras-le-corps.

Un article récent de *La Libre* intitulé « Bâtir en zone inondable ne devrait plus être possible » relaie l'analyse d'expertes du secteur des assurances qui appellent à mettre fin à la construction dans les zones à risque, soulignant que la prévention constitue le levier principal face à l'augmentation des catastrophes climatiques. On ne sait plus comment il faut le dire.

Ces constats rejoignent pleinement les alertes que nous formulons depuis de nombreuses années : poursuivre l'urbanisation en zone inondable ou en zone inondée est non seulement incohérent au regard des objectifs climatiques, mais aussi socialement injuste. Suivez mon regard : logements sociaux en vallée de la Vesdre à Trooz. J'ai vu que M. Maroy était là, il en sait quelque chose aussi, pour présider la Commission de Mme Neven, Ministre du Logement. J'essaie de joindre ces deux compétences que sont l'Aménagement du territoire et le Logement.

En effet, des permis continuent d'être délivrés en zone inondée, y compris pour des projets de logements publics et sociaux, exposant des publics vulnérables à des risques majeurs et transférant à la collectivité des coûts croissants : indemnisations, réparations, relogement. Dans un contexte où les événements extrêmes se multiplient, continuer à bâtir dans ces zones revient à organiser structurellement le risque.

Comment le Gouvernement wallon entend-il traduire concrètement ces recommandations qui appuient la nécessité d'interdire de nouvelles constructions en zones inondables ?

Afin de prévenir le risque, il s'agit de renforcer le cadre réglementaire pour les zones inondées. Les cartes

de l'aléa d'inondation ne sont mises à jour que tous les six ans, vous le savez aussi bien que moi. Envisagez-vous de ne pas construire dans ces zones que l'on sait inondables et qui ne sont donc assurables ni pour le citoyen ni, en cascade, pour la Région si celle-ci devait prendre ses responsabilités par rapport à cela ? Enfin, quelles mesures spécifiques seront prises pour éviter que des projets publics soient encore autorisés dans ces zones ?

**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 vous le savez, je suis extrêmement sensible à cet enjeu également. La prévention des risques, en particulier de ceux liés aux inondations, est au cœur de la politique du Gouvernement wallon et de celle que je mène dans le cadre de mes compétences. Cette orientation s'inscrit pleinement dans la Déclaration de politique régionale, qui prévoit de renforcer la résilience du territoire face aux effets du changement climatique et de mieux maîtriser l'urbanisation, en particulier dans les zones exposées aux risques.

Vous le savez, j'ai également fait inscrire un projet de décret visant à la prise en compte obligatoire de cet enjeu de lutte contre les inondations dans le processus de validation des schémas de développement communaux. Je me réjouis que ce décret ait été voté voici un mois, même si, malheureusement, vous n'avez pas pu le voter.

**Mme Veronica Cremasco (Ecolo).** – On a voté en plénière. Ah oui, on n'a pas pu montrer notre approbation par rapport à certains articles plutôt que d'autres.

**M. François Desquesnes,** Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Voilà, mais je prends acte du fait que vous le soutenez.

Je partage pleinement cet objectif de réduire l'exposition aux risques, car il en va aussi de la protection des populations les plus vulnérables. Toutefois, je veux être clair : une interdiction générale de construire en zone inondable n'est ni réaliste ni souhaitable dans un territoire comme le nôtre, où de nombreux centres urbains se sont historiquement développés le long des cours d'eau.

Notre approche repose sur une hiérarchie claire : éviter autant que possible toute nouvelle urbanisation en zone à risque, en limiter strictement le développement lorsque des alternatives existent, et imposer des adaptations très exigeantes lorsque des projets sont envisagés. C'est donc plutôt une exception.

Concrètement, dans les zones d'aléa élevé, les projets doivent être fortement contraints ou refusés à chaque fois que la sécurité des personnes et des biens ne peut être garantie.

Par ailleurs, d'autres adaptations récentes du CoDT ont renforcé les exigences en zone d'aléa élevé – j'y ai veillé – notamment en supprimant certaines dispenses de permis pour des actes et travaux situés dans ces zones. J'ai pris cette décision il y a un an. C'est un enjeu majeur afin d'éviter de constituer des embâcles lors de crues qui renforcent les effets délétères des inondations. Cela concerne notamment la non-dispense des permis pour les clôtures ou abris de jardin dans les zones à risque.

S'agissant de la mise à jour de cette cartographie, celle-ci relève de la compétence du ministre-président. Ce travail est en cours, avec une priorité donnée aux zones les plus critiques, en particulier celles touchées par les inondations de juillet 2021. Nous y sommes évidemment attentifs, car ces données constituent un outil essentiel pour l'instruction des permis et la prise de décision en matière d'Aménagement du territoire, mais, j'insiste, ces cartes ne sont pas les seuls outils. Les réalités des inondations de juillet 2021 ne doivent pas être nécessairement cartographiées pour être prises en compte par les services d'aménagement du territoire. Le risque d'inondation doit être appréhendé et pris en compte au départ de données cartographiques, mais également sur base de tout élément factuel utile.

Quant aux projets publics, ils sont soumis aux mêmes exigences que les projets privés. Les pouvoirs publics doivent être exemplaires : aucun projet ne peut être autorisé s'il aggrave le risque ou expose inutilement des populations.

Enfin, afin de renforcer la lisibilité et l'efficacité du cadre existant, j'ai chargé mon administration de proposer, dans le courant de l'année, une adaptation de la circulaire du 23 décembre 2021 relative au risque d'inondation, ainsi qu'une nouvelle circulaire relative à la gestion des eaux pluviales, destinée à simplifier et actualiser le référentiel existant.

Ces deux circulaires permettront d'aider davantage encore et de faciliter le travail des autorités compétentes, tout en visant une prise en compte plus homogène du risque sur l'ensemble du territoire. C'est une condition essentielle pour renforcer la résilience de notre territoire face aux événements climatiques à venir.

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

**Mme Veronica Cremasco** (Ecolo). – Merci, Monsieur le Ministre, je vous avoue que je suis assez sensible à vos propos qui sont beaucoup plus volontaristes que ceux de la ministre du Logement. Vous dites clairement qu'il faut arrêter de prendre des risques comme ceux-là. Le cas de figure de nouveaux

logements sociaux, c'est typiquement ce que l'on doit arrêter, si l'on écoute vos propos.

Il ne s'agit pas de ne pas reconstruire la ville sur la Vesdre ou de déménager tous les gens qui sont déjà en zone inondable, mais il s'agit de faire converger les moyens pour aider ces gens à être un maximum en sécurité. Complètement en sécurité, on n'y arrivera pas, donc un maximum en sécurité.

Ce que je voulais mettre en évidence, c'est que c'est mettre ces dans des situations incroyables parce que c'est inassurable pour eux. Si en plus c'est le pouvoir public et la Région qui prennent cette décision, c'est assez normal qu'après on en assume le coût et il va être énorme. Je voulais vous sensibiliser à la chose, mais je sais que vous connaissez le dossier.

*(Mme Cremasco, doyenne d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)*

**Question orale**  
**de M. Maxime Daye**  
**à M. François Desquesnes, Ministre du**  
**Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et**  
**des Pouvoirs locaux,**  
**sur « l'état du projet de la Boucle du Hainaut »**

**Question orale**  
**de M. Bruno Lefèbvre**  
**à M. François Desquesnes, Ministre du**  
**Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et**  
**des Pouvoirs locaux,**  
**sur « l'intervention de M. le Ministre de la**  
**Santé dans le dossier de la Boucle du Hainaut »**

**Question orale**  
**de M. Olivier Maroy**  
**à M. François Desquesnes, Ministre du**  
**Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et**  
**des Pouvoirs locaux,**  
**sur « la Boucle du Hainaut et le tournant décisif**  
**pour la Wallonie »**

**Question orale**  
**de M. Laurent Devin**  
**à M. François Desquesnes, Ministre du**  
**Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et**  
**des Pouvoirs locaux,**  
**sur « la mobilisation des organisations**  
**patronales, des syndicats et des associations**  
**environnementales en faveur de la Boucle du**  
**Hainaut »**

**Question orale**  
**de M. Loris Resinelli**  
**à M. François Desquesnes, Ministre du**  
**Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et**  
**des Pouvoirs locaux,**  
**sur « l'état d'avancement du dossier de la**  
**Boucle du Hainaut et les perspectives de**  
**décision »**

**Mme la Présidente.** – 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. Daye, sur « l'état du projet de la Boucle du Hainaut » ;
- M. Lefèbvre, sur « l'intervention de M. le Ministre de la Santé dans le dossier de la Boucle du Hainaut » ;
- M. Maroy, sur « la Boucle du Hainaut et le tournant décisif pour la Wallonie » ;
- M. Devin, sur « la mobilisation des organisations patronales, des syndicats et des associations environnementales en faveur de la Boucle du Hainaut » ;

- M. Resinelli, sur « l'état d'avancement du dossier de la Boucle du Hainaut et les perspectives de décision ».

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

**M. Maxime Daye (MR).** – Monsieur le Ministre, la tension monte autour du projet de Boucle du Hainaut. Alors que REVOLHT continue de défendre les alternatives à la ligne aérienne, les acteurs du monde économique font front pour alerter sur l'urgence d'aboutir dans le dossier. C'est une vision également partagée par notre ministre-président wallon qui a rappelé, lors du dernier discours de l'État de la Wallonie, toute l'importance de ce projet dans l'avenir énergétique de la Région. Des réponses pourraient également provenir de la Flandre, où le projet Ventilus est entré dans sa phase d'enquête publique.

Tous ces éléments rappellent une chose : le projet de Boucle du Hainaut est suivi bien au-delà des frontières hennuyères. Ses enjeux pour la réindustrialisation de la Wallonie ne sont plus à prouver, tout comme l'attente des acteurs du secteur. AKT, la FGTB, l'UCM, la CSC et Canopea ont d'ailleurs cosigné un communiqué commun soulignant l'importance cruciale de la Boucle du Hainaut pour l'avenir économique et climatique de la Région.

Dans le même temps, le comité de citoyens REVOLHT continue de sensibiliser les citoyens sur les alternatives possibles. Le courant continu souterrain est toujours privilégié par cette ASBL qui a pu réaffirmer avec force sa volonté d'être écoutée lors des conférences organisées notamment à Silly ou au Rœulx encore il y a quelques jours. Dans ces mêmes conférences, on apprend que la solution du courant continu pourrait s'avérer moins pertinente si la Flandre, dans le projet Ventilus, faisait le choix du courant aérien alternatif.

Vous l'aurez compris, le temps presse. J'ai récemment appris que vous estimiez que le RIE était bel et bien complet. Est-ce bien le cas ? Un tracé et une technologie sont-ils privilégiés ? Quelles étapes vont désormais suivre ? Gardez-vous un œil attentif au projet Ventilus en Flandre, dont les décisions pourraient avoir des impacts sur la Boucle du Hainaut ? Une rencontre avec vos homologues flamands est-elle prévue en ce sens ? Quel regard portez-vous sur les déclarations du secteur économique wallon ?

**Mme la Présidente.** – La parole est à M. Lefèbvre pour poser sa question.

**M. Bruno Lefèbvre (PS).** – Monsieur le Ministre, le 10 avril dernier, une réunion publique était organisée à Silly, au cours de laquelle votre collègue en charge de l'Environnement s'est exprimé à propos du dossier de la Boucle du Hainaut. D'abord, il a rappelé l'ambition du Gouvernement et une mise en service de l'infrastructure pour 2030, voire 2031. Ce calendrier est-il tenable au

vu, d'une part, de la procédure de modification du plan de secteur et, d'autre part, de la procédure de délivrance des permis ?

Ensuite, il a indiqué que le volet « santé publique » du projet n'avait pas encore été étudié. Qu'en est-il ? Comment la question de la santé publique s'intègre-t-elle dans l'analyse de la complétude du RIE ?

Enfin, il a indiqué qu'il devait donner des recommandations au Gouvernement wallon en la matière. Des contacts spécifiques sur ces sujets ont-ils eu lieu ? Il existe un cadre légal relatif aux lignes à haute tension. Entendez-vous le revoir à l'aune des échanges avec votre collègue ?

Nous l'avons exprimé à plusieurs reprises : il est indispensable et stratégique de renforcer le réseau électrique, en Wallonie en général et en Hainaut en particulier. Il est indispensable et stratégique d'investir dans la décarbonation de la société.

Toutefois, ces investissements ne peuvent se faire au détriment de la santé des citoyens. REVOLHT a évoqué, pas plus tard qu'il y a quelques jours, des alternatives autres encore que l'enfouissement sur la 380 kilovolts, puisqu'ils mettent aujourd'hui en avant la possibilité d'avoir une ligne 150 kilovolts qui pourrait finalement répondre aux demandes ainsi qu'aux nécessités belges et wallonnes – et même hennuyères. Peut-être est-ce aussi une alternative à creuser si vous voulez vraiment voir la ligne effective en 2030.

**Mme la Présidente.** – La parole est à M. Maroy pour poser sa question.

**M. Olivier Maroy (MR).** – Monsieur le Ministre, « Le dossier de la Boucle du Hainaut est complet : rendez-vous dans 60 jours pour le moment de vérité », titrait un journal suite au communiqué de presse conjoint d'AKT, de Canopea, de la CSC, de la FGTB et de l'UCM. En effet, le dossier de la Boucle du Hainaut vient de franchir une étape cruciale. Le projet d'Elia a été jugé complet, ouvrant la voie à la dernière consultation publique avant la décision d'inscription du tracé au plan de secteur. Cette avancée est positive, mais le temps presse : notre Région ne peut se permettre un nouveau report. Elia considère que l'on a déjà quatre ans de retard par rapport au calendrier initial.

Ce projet est essentiel pour la décarbonation, la réindustrialisation et l'avenir énergétique de la Wallonie. Sans la Boucle du Hainaut, les productions d'électricité éolienne offshore ne pourront être raccordées : autant d'énergie propre perdue, autant de pression supplémentaire sur les prix pour nos entreprises et nos ménages.

Au-delà des enjeux climatiques, AKT, Canopea, la CSC, la FGTB et l'UCM mettent en avant les bénéfices économiques majeurs : jusqu'à 500 millions d'euros de valeur ajoutée par an et 7 000 emplois. À l'inverse,

chaque année de retard coûterait des centaines de millions et empêche la création de plusieurs milliers d'emplois.

Les inquiétudes locales sont tout à fait légitimes, mais elles pourraient être atténuées par des mesures compensatoires, comme celles contenues dans le dossier Ventilus.

Monsieur le Ministre, pour ne pas paraphraser mes collègues, je n'aurai qu'une seule question additionnelle. Elle est cash. Vous engagez-vous à ouvrir la procédure de révision du plan de secteur avant l'été ? C'est oui ou c'est non.

**Mme la Présidente.** – La parole est à M. Devin pour poser sa question.

**M. Laurent Devin (PS).** – Monsieur le Ministre, la Boucle du Hainaut est un dossier que vous connaissez bien, puisque vous l'avez porté, en tant que chef de groupe des Engagés, pendant toute la campagne électorale. Depuis des jours, des semaines et des mois, depuis votre prise en fonction, tous les riverains, toutes les associations ainsi que toutes les communes ont les yeux rivés sur vous. En effet, les pressions s'accroissent à votre endroit relativement à la décision du Gouvernement sur la Boucle du Hainaut. Toutes et tous, nous avons bien entendu, au Parlement de Wallonie, l'injonction formelle forte, l'ordre émanant du ministre-président Adrien Dolimont à votre adresse : « Il faut réaliser la boucle du Hainaut, Monsieur Desquesnes ».

Vos services ont reçu les compléments demandés relativement au rapport sur les incidences environnementales. Il vous revient maintenant de décider si le RIE est désormais complet et si vous allez donner votre feu vert à la modification du plan de secteur nécessaire à sa réalisation. C'est dans ce contexte que le ministre-président a rappelé à plusieurs reprises la nécessité d'aboutir dans ce dossier.

À cela s'ajoute la mobilisation commune des fédérations patronales, des syndicats et des associations environnementales qui demandent au Gouvernement de se positionner avant l'été. Nous les rejoignons dans le caractère stratégique de cette infrastructure et rappelons que, le cas échéant, sa construction doit se faire dans le respect des expressions des autorités communales, dans le respect de la santé et du cadre de vie des riverains et dans le respect de l'environnement. En cela, pour notre part, nous ne changeons pas de discours avant ou après les élections.

Monsieur le Ministre, quels sont les éléments que vous pouvez livrer au Parlement sur ce dossier, dans le respect de son instruction administrative ?

Depuis plusieurs années maintenant, la question de l'indépendance du rédacteur du RIE est posée. Une vidéo récente de l'ASBL REVOLHT sur les réseaux sociaux nous rappelle votre prise de position à l'époque.

C'est important. C'est à travers ce document que doivent être challengées les différentes alternatives proposées au projet d'Elia. Quelles sont les garanties d'indépendance et d'objectivité dont vous pouvez nous faire part relativement à la rédaction de ce document ?

**Mme la Présidente.** – La parole est à M. Resinelli pour poser sa question.

**M. Loris Resinelli** (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, « il faut réaliser la Boucle du Hainaut », c'est ce que les collègues ont cité. C'est par ailleurs ce que cite la DPR. Jusqu'à présent, vous respectez la DPR : la Boucle du Hainaut sera réalisée. Le tout est de définir comment elle sera réalisée.

Aujourd'hui, on en a encore eu l'illustration avec la communication à la fois d'AKT, de l'UCM, de la CSC, de la FGTB, mais aussi de Canopea, l'ensemble des acteurs sociaux, du patronat et de l'environnement appellent à ce que cette Boucle du Hainaut soit faite et reconnaissent qu'elle doit l'être. C'est un enjeu vital pour notre approvisionnement en électricité et la réindustrialisation du Hainaut et de la Wallonie. C'est nécessaire pour créer un certain nombre d'emplois qui, autrement, ne seraient pas créés chez nous et partiraient ailleurs, ce que nous devons absolument éviter.

Même REVOLHT ne dit plus que cette Boucle ne doit pas se faire. Certes, des questions subsistent. Comment celle-ci doit-elle être faite ? Comment concilier les nécessaires équipements énergétiques qui favoriseront notre industrie et la transition énergétique avec la prise en compte des préoccupations légitimes des riverains et du monde agricole, tant en matière environnementale que de santé ?

Quelles garanties peuvent être apportées quant à la mise en œuvre des mesures d'atténuation et de compensation adaptées pour les populations impactées ? Le calendrier évoqué par les différentes organisations sera-t-il respecté afin d'aboutir à une décision sur le tracé dans les délais annoncés ? Quelles seront les retombées concrètes attendues pour le Hainaut, en matière d'emploi, d'investissement et de développement industriel, à la suite de la réalisation de cette infrastructure stratégique ?

**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. – Messieurs les Députés, ma réponse sera sextuple, parce que j'ai rédigé la réponse avec mes collaborateurs, en tenant compte également de la question de Mme Linard. Si elle la transforme en question écrite, elle aura le renvoi vers le compte rendu. J'ai été très attentif à vos questions. Je les ai écoutées avec beaucoup d'acuité.

Monsieur Maroy, vous parlez d'un « projet essentiel pour la décarbonation, la réindustrialisation et l'avenir énergétique de la Wallonie ». Monsieur Resinelli, vous parlez d'un « projet structurant pour la transition énergétique ». Mme Linard n'a pas parlé, mais m'a écrit. Elle évoque « la nécessité de rencontrer la demande de célérité pour ce projet ». Monsieur Devin, pour vous, il s'agit « de rejoindre le communiqué des syndicats et fédérations patronales autour du caractère stratégique de cette infrastructure ». Enfin, Monsieur Daye, vous qualifiez ce projet d'« enjeu pour la réindustrialisation de la Wallonie ».

Je constate un large consensus transpartisan sur la nécessité de réaliser ce projet. Chacun y met de légitimes nuances, mais, sur le principe, j'acte cette convergence entre majorité et opposition. Beaucoup l'ont souligné, c'est aussi une convergence avec les partenaires sociaux, patronaux et environnementaux.

Au vu de vos questions, il est utile de relire ce que dit la DPR à propos de la Boucle du Hainaut : « Au vu de l'enjeu stratégique de réindustrialisation de la Wallonie et singulièrement de création d'emplois en Hainaut, la Boucle du Hainaut sera concrétisée, sous toute réserve des procédures en cours ». C'est exactement ce que vous venez de dire, chacun avec vos mots.

Je poursuis. La DPR indique que « le Gouvernement veillera à l'instauration d'un dialogue constructif entre toutes les parties prenantes portant sur les solutions techniques et économiques envisageables ». C'est ce qui a été fait, à ma demande, au cours du premier semestre de l'année passée, même si, au final, il n'y a pas eu d'accord entre les deux parties – REVOLHT et Elia. Le dialogue contradictoire a eu lieu et a permis de réduire toute une série d'éléments qui n'avaient jamais fait l'objet du moindre approfondissement.

J'en termine avec la DPR. Celle-ci indique également : « Le Gouvernement veillera également à ce que les technologies choisies répondent au mieux aux enjeux industriels, de santé publique et d'impact environnemental. Le projet devra respecter les règles et recommandations internationales du Conseil supérieur de la santé, notamment en matière de nuisances électromagnétiques ». C'est ici le travail en cours au travers du rapport d'incidences environnementales et de la suite de la procédure – j'y reviendrai.

La DPR, comme vous le savez, c'est la feuille de route du Gouvernement. Le CoDT, ce sont les règles de procédures que nous devons respecter. Ni le demandeur – Elia –, ni le Gouvernement, ni moi-même, ni mon administration ne pouvons nous en départir. On peut juger que certaines règles contiennent des mécanismes trop lourds, trop lents ou, au contraire, pas assez complets ou manquants de garantie d'indépendance. Chacun peut avoir son avis – c'est légitime. Néanmoins,

ce sont les règles qui existent, et dans un État de droit, nous devons les respecter.

Où en est-on à l'heure actuelle ? Messieurs Daye et Devin, vous m'interrogez sur ces aspects. Nous en sommes à la finalisation du rapport d'incidences environnementales sur base duquel le Gouvernement sera amené à répondre à la demande d'Elia pour ce qui concerne la modification du plan de secteur.

Que dit la version du rapport d'incidences environnementales reçue fin mars en provenance du bureau d'études ? Le rapport conclut que la technologie en courant alternatif est la seule permettant de répondre à l'ensemble des besoins couverts par le projet de la Boucle du Hainaut tout en garantissant le niveau de flexibilité exigé pour ce type de réseau. Tant une ligne 100 % aérienne qu'une ligne hybride aérosouterraine sont techniquement possibles. Toutefois, cette dernière hypothèse n'est possible que dans une limite de deux sections sur une distance cumulée maximale de huit à 10 kilomètres.

Pour répondre à la question que Mme Linard m'a adressée par écrit, l'alternative de REVOLHT visant à enfouir la ligne électrique en courant continu – une autre technologie – a été analysée par le bureau d'études en prenant en compte les optimisations apportées lors des travaux de concertation entre Elia et REVOLHT que nous avons mis en place l'année passée. Néanmoins, d'après les conclusions du rapport d'incidences environnementales, cette technologie ne peut être envisagée au regard des besoins identifiés et des contraintes du réseau comme une alternative pertinente à la Boucle du Hainaut. Les principales limitations, nous dit le bureau d'études, sont d'ordre technologique.

Cela vaut la peine d'aller dans le détail, ou au moins de clarifier la question. Pour le dire en quelques mots simples, on peut lire dans le rapport du bureau d'études que l'un des besoins qui sous-tendent la Boucle du Hainaut, c'est le renforcement du réseau électrique belge à très haute tension – ce que l'on appelle la *backbone* électrique. L'objectif est de faire face à l'augmentation de la consommation électrique qui peut amener un risque de black-out – du style de celui qu'a connu l'Espagne. Les lignes Ventilus et Boucle du Hainaut permettent au *backbone* belge d'être plus résistant et de faire face à une panne du réseau en compensant par un autre chemin. Or, le *backbone* belge est entièrement en courant alternatif à 380 000 volts. Le rendre plus solide impose donc, pour répondre à ce besoin, d'utiliser la même technologie, c'est-à-dire le courant alternatif à 380 000 volts, lequel ne peut pas être enfoui, sauf sur de courtes distances – la distance cumulée de huit à 10 kilomètres.

REVOLHT indique, à juste titre, que des projets en courant continu sont en train d'être déployés entre le nord et le sud de l'Allemagne. C'est vrai, mais ces lignes électriques ne servent pas à renforcer le réseau

électrique allemand. Elles servent uniquement à amener l'électricité offshore de la mer du Nord vers le sud de l'Allemagne. Ce sont des fonctions différentes qui permettent une technologie différente. Voilà ce que dit, en très grand résumé, le RIE sur la question de la technologie.

Monsieur Lefèbvre, la thématique de la santé fait partie intégrante de l'étude environnementale. La méthodologie retenue par le bureau d'études l'intègre pleinement et lui consacre le coefficient le plus important. Les alternatives de tracés proposées visent dès lors à limiter toute incidence sur la santé publique, notamment par rapport au tracé initial demandé par Elia et sur lequel mon prédécesseur a lancé le RIE.

Monsieur Maroy, la procédure de modification de plan de secteur est ouverte. Sous la précédente législature, le décret sur la qualité de l'air intérieur a été modifié, à l'initiative de Mme Tellier, pour inclure les ondes électromagnétiques. Des valeurs guides, de vigilance et d'intervention ont été adoptées en ce sens. Le rapport sur les incidences environnementales se base donc sur ces règles. Il va de soi que le Gouvernement sera intransigeant sur le volet de la santé et que les normes établies devront être scrupuleusement respectées. C'est d'ailleurs pour répondre pleinement à cet enjeu de santé publique que le Conseil supérieur de la santé, le Conseil wallon de l'action sociale et de la santé, l'ISSeP et l'AViQ font partie des instances consultées actuellement.

Sur le plan planologique, l'analyse des tracés réalisée par le RIE aboutit à cinq alternatives majeures, différentes du tracé initial, qui permettent de minimiser au mieux les contraintes environnementales par rapport au périmètre de réservation du dossier de base. Bref, le RIE aboutit à cinq tracés qu'il juge meilleurs que la demande initiale d'Elia. Nous le savons tous, le Hainaut, entre Mont-de-l'Enclus et Courcelles, n'est pas un désert : il y a des villes, des villages, un habitat rural et des fermes. Bref, aucun itinéraire n'est évident, mais le bureau d'études a établi une analyse qui aboutit à cinq tracés préférentiels.

Monsieur Resinelli, l'intérêt de chacun de ces itinéraires et des variantes locales devra être apprécié conjointement aux mesures d'accompagnements qui seront également mises en place afin de limiter les incidences environnementales. Ces mesures comprendront notamment des mécanismes de compensation financière pour les riverains, un mécanisme de compensation pour les entreprises et le secteur agricole ou encore des mesures d'intégration paysagère. Elia dispose d'une nomenclature, validée par la CREG, encadrant ces mécanismes.

Monsieur Devin, concernant l'objectivité du document, je rappelle que le rapport sur les incidences environnementales est élaboré par un auteur de projet agréé par le Gouvernement, conformément à

l'article D.I.11 du CoDT, en l'occurrence le bureau d'études Stratec. C'est la loi. Il revient aux pôles Aménagement du territoire et Environnement de se prononcer sur la qualité du rapport et de formuler des observations ou de présenter des suggestions. Le bureau d'études, même s'il est indépendant et agréé, fait l'objet donc d'un regard contradictoire. Ce sont les pôles Aménagement du territoire et Environnement du CESE qui sont chargés d'apprécier la qualité du travail réalisé par le bureau d'études. Lors de la récente phase d'information relative au complément de RIE, ces deux pôles ont d'ailleurs émis des avis favorables.

En ce qui concerne la procédure administrative, j'ai estimé que le rapport sur les incidences environnementales répondait formellement aux compléments demandés le 10 juillet 2025, ce qui a permis d'engager la phase de consultations prévue à l'article D.II.49, paragraphe 2, du CoDT. Cela ne préjuge toutefois pas d'éventuels éléments qui ressortiraient de la phase de consultation actuellement lancée et qui nécessiteraient un nouveau complément. Pour cette raison, il n'est pas possible de se prononcer officiellement sur la complétude avant la fin de la phase de consultation et l'analyse par le SPW des avis qui seront rendus.

Sinon, l'intérêt de solliciter des avis sur le RIE provisoire n'aurait pas de sens. Le 31 mars dernier, j'ai donc désigné, sur base de la proposition de l'administration transmise le 25 mars 2026, une liste de 52 instances à consulter. L'administration a envoyé les demandes d'avis officielles aux instances en date du 9 avril dernier. Celles-ci disposent désormais de 60 jours pour remettre leur avis. Une fois les avis recueillis, il reviendra à l'administration de les compiler, de les synthétiser et de me transmettre un rapport circonstancié.

Monsieur Daye, en ce qui concerne le projet Ventilus, je suis attentif à son avancement et aux décisions qui sont prises. Un tracé aérosouterrain en courant alternatif a été entériné en 2024 par le Gouvernement flamand. La procédure de permis suit désormais son cours et, selon les informations dont je dispose, le ministre de l'Environnement devrait prendre une décision sur le permis encore ce mois-ci.

Messieurs Daye et Resinelli, la suite de la procédure est donc la réception des avis pour le 9 juin au plus tard. Ensuite, l'administration régionale devra en faire la synthèse ; éventuellement, certaines remarques pourraient nécessiter des éclaircissements ponctuels à fournir par le bureau d'études. Fixer un calendrier précis serait donc hasardeux. Une fois ce travail terminé, ce sera au Gouvernement de trancher et, le cas échéant, d'adopter provisoirement une modification du plan de secteur.

Viendra ensuite le temps de l'enquête publique et de l'avis des communes. Sur ces points, et pour éviter tout

quiproquo, il est clair qu'il est exclu de démarrer ou de terminer cette phase d'enquête publique pendant une période de congé scolaire. Le sujet est suffisamment important et sensible, et vos interventions y font écho, pour que la participation citoyenne et l'avis des communes soient réalisés dans les meilleures conditions possibles.

Comme vous le constatez, le Gouvernement avance donc clairement, avec méthode et dans le respect de la législation. Notre objectif est d'assurer le futur réseau énergétique de notre Région et de notre pays, car les choix que nous portons aujourd'hui doivent garantir notre sécurité énergétique à l'horizon des premières années de la prochaine décennie.

**Mme la Présidente.** – La parole est à M. Daye.

**M. Maxime Daye (MR).** – Merci, Monsieur le Ministre. Je partage avec vous le fait, en tout cas au sein de cette commission, d'être particulièrement concerné par le projet, peut-être aussi avec M. Lefèbvre, compte tenu de nos territoires. Vous avez fait la consultation, la concertation et je vous avoue que j'ai eu l'impression, pendant tout votre déroulé de réponses, que vous étiez mûr – jusqu'au moment où vous êtes arrivé avec l'information des 52 nouvelles instances à consulter. Certes, elles ont 60 jours. Certes, c'est la procédure, mais... 52.

J'ai bien retenu qu'il y avait maintenant six tracés, à savoir le tracé initial et les cinq alternatives. Il n'y en a plus que cinq. On oublie le tracé initial ; on gagne encore cela. Le tempo transpartisan, c'est qu'il faut avancer, et l'on reste un petit peu sur notre faim. Plus le temps passe, plus on construit sur les tracés. C'est pour cela, d'ailleurs, que des alternatives doivent se faire, parce que, par exemple, des éoliennes apparaissent entre-temps dans le paysage rural. Je ne peux que vous inciter à poursuivre le travail, mais à ne plus trop tarder.

**Mme la Présidente.** – La parole est à M. Lefèbvre.

**M. Bruno Lefèbvre (PS).** – Monsieur le Ministre, je pense que l'on se rejoint sur le fait qu'il est indispensable et stratégique de renforcer le réseau électrique. Cependant, j'avoue que, dans votre réponse, un élément m'a perturbé. Vous évoquez le *backbone* belge en disant que l'un des besoins de la Boucle du Hainaut est de renforcer le réseau électrique belge, que celui-ci est à 380 kilovolts, qu'il est en aérien, qu'il est en courant alternatif et que, dans ces conditions, aucune autre alternative n'est possible dans le cadre de la Boucle du Hainaut.

Je me dis : « Mais pourquoi, pendant tous ces mois, voire ces années, on a fait potentiellement croire qu'il était possible d'avoir une autre alternative ? » Cela me trouble beaucoup et je trouve cela légèrement choquant, même si ce n'est peut-être pas vous le responsable. On a là un problème.

Je vais juste revenir sur les compensations. Vous indiquez que des compensations sont prévues. Ne devrait-on pas aussi prévoir des compensations pour tous les terrains qui vont être intégrés dans cette modification du plan de secteur ? En effet, dès que la modification du plan de secteur aura été votée, tous les propriétaires de terrains vont voir la valeur de leurs terrains chuter de manière dramatique.

**Mme la Présidente.** – La parole est à M. Maroy.

**M. Olivier Maroy (MR).** – Je vais plutôt synthétiser ce que le ministre a dit et ce que j'en ai retenu. Il y a un large consensus transpartisan. C'est important au niveau politique. Il faut acter ce consensus pour réaliser le projet. Il y a une union sacrée des acteurs socioéconomiques et environnementaux ; c'est aussi un élément important. En conclusion, il faut avancer.

Je suis un petit peu apeuré quand j'entends, comme mon collègue, que 52 instances vont maintenant devoir se prononcer. Elles disposent de 60 jours pour remettre leurs avis. Cela nous mène au 9 juin. Par après, l'administration va devoir compiler puis éventuellement demander des éclaircissements. Cela va encore durer des mois. Il ne faudrait quand même pas qu'un black-out intervienne d'ici là. En attendant, des entreprises sont incapables de développer leurs activités.

*(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)*

Il y a des tas de témoignages.

**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. – Aujourd'hui, le projet de la Boucle du Hainaut est à un horizon de la première partie des années 2030. Les enjeux d'énergie existant aujourd'hui sur notre territoire, ce n'est pas la Boucle du Hainaut qui va les régler maintenant. Il y a d'autres enjeux en matière d'accès à l'énergie pour les entreprises, notamment la petite et la grande flexibilité. Ce sont les enjeux réels.

La Boucle du Hainaut est, quant à elle, un enjeu pour la première partie de la prochaine décennie.

**Mme la Présidente.** – La parole est à M. Maroy.

**M. Olivier Maroy (MR).** – Il y a quand même des exemples chez NLMK, au niveau de la sidérurgie, où ils ont fait des millions d'euros d'investissements pour des fours électriques et, si j'ai bien compris, ils ne peuvent pas aller jusqu'au bout de ce qu'ils voudraient développer. En tout cas, tout le monde vous le dit, Monsieur le Ministre, il faut avancer. Dès lors, avançons.

Pour le reste, j'ai pris note qu'il y a maintenant cinq tracés sur la table. Aucun n'est idéal, si j'ai bien

compris. La contrainte qui s'impose est le 380 000 volts en alternatif. C'est au pied du mur que l'on voit le maçon ; Monsieur le Ministre, il faut maintenant construire le mur. Il y a une unanimité pour que cette Boucle du Hainaut se fasse. C'est vraiment un impératif pour notre Région.

**Mme la Présidente.** – La parole est à M. Devin.

**M. Laurent Devin (PS).** – Monsieur le Ministre, on voit à quel point vous êtes ennuyé. Ce dossier est difficile pour vous. Dans votre réponse aujourd'hui, en nous donnant la leçon, c'est votre propre avis que vous contestez. J'étais là quand vous contestiez tout, que vous mettiez en évidence ceci, l'objectivité d'untel... Et aujourd'hui, vous nous faites la leçon, en disant « Je dois respecter ceci, je dois faire cela ». Ce n'étaient pas du tout vos propos il y a un peu plus d'un an et demi.

Or, on ne voit rien de neuf dans la conclusion du rapport tel que vous l'énoncez. Il n'y a rien de neuf depuis le début du dossier.

Sur l'objectivité du rapport, vous me dites qu'il doit être objectif et que l'on doit respecter les règles. C'est vous qui vous en inquiétiez très fortement à l'époque. Je suis là pour continuer les inquiétudes, les interrogations de François Desquesnes de l'époque.

Vous nous dites d'être rassurés, que l'on ne va pas faire d'enquête pendant les vacances scolaires. Pouvez-vous me rassurer que la décision du Gouvernement ne tombera pas le 22 juillet ? Pouvez-vous me dire qu'il n'y aura pas de décision du Gouvernement entre la fin de la session parlementaire et le début de la prochaine ? J'aimerais l'entendre.

Et puis il y aura l'enquête publique, avec l'avis des communes représentant les citoyens. Vous nous donnez déjà rendez-vous après votre mandat ministériel. C'est un dossier de 2031-2032. Je prends acte qu'il n'y a pas eu d'évolution.

*(Réaction de M. le Ministre Desquesnes.)*

Je comprends que cela vous ennuie. Vous voulez toujours m'interrompre. Je comprends que cela vous ennuie !

**M. François Desquesnes,** Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Je dis simplement que le calendrier n'est pas le mien, c'est celui d'Elia.

**Mme la Présidente.** – Merci pour cette incise, mais M. Devin aura le dernier mot.

**M. Laurent Devin (PS).** – Je vous remercie. Monsieur le Ministre, vous nous dites : « Le calendrier de François Desquesnes, à présent, c'est le calendrier d'Elia ».

**Mme la Présidente.** – Non, Monsieur le Ministre, vous n’avez pas la parole. M. Devin reprendra la parole.

**M. François Desquesnes,** Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – M. Devin a tendance à faire de ses propos sa réalité.

**Mme la Présidente.** – M. Devin expose les propos qu’il a envie d’exposer, c’est encore son droit d’élu et de parlementaire.

**M. François Desquesnes,** Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Bien sûr. Je dis simplement que, en l’occurrence, c’est ce qu’annonce Elia. Point. Je ne dis pas que c’est le calendrier du Gouvernement. C’est ce que dit Elia.

**Mme la Présidente.** – Merci pour cette précision qui vient du banc gouvernemental.

La parole est à M. Devin.

**M. Laurent Devin (PS).** – La conclusion est donc bien celle-là : le ministre s’inscrit dans le calendrier d’Elia. Le fait qu’il reprenne par deux fois la parole montre à quel point cela l’embête. Je peux comprendre combien il peut être ennuyé par ce dossier au vu de ses prises de position à l’époque.

**Mme la Présidente.** – La parole est à M. Resinelli.

**M. Loris Resinelli (Les Engagés).** – Merci, Madame la Présidente. Quelle tâche ardue que de conclure l’ensemble de cet échange ! En tout cas, je peux en retenir la convergence de toutes les forces politiques dans ce Parlement sur la nécessité que cette Boucle du Hainaut se fasse, la convergence des différents acteurs de la société civile aussi, et j’espère que nous pourrions avoir aussi une convergence de l’ensemble des membres de ce Parlement sur le fait que, aujourd’hui, il existe une procédure, il existe des lois et que le ministre doit se conformer à cette procédure, à ces lois, à ces consultations qui, certes, peuvent prendre un certain temps – on espère le moins possible –, mais elles doivent prendre le temps légal qui est nécessaire. On entend, dans la réponse du ministre, qu’il compte à ce que les procédures qui ont été fixées par, je pense, l’ensemble des parties qui constituent ce Parlement – qu’elles fussent ou pas à l’époque dans un gouvernement. Ces procédures existent et elles doivent être réalisées. Donc, je pense que le ministre, dans sa réponse aujourd’hui, a confirmé son ambition de mener à bien cette Boucle du Hainaut dans le respect à la fois des différents acteurs et des citoyens, mais aussi dans la volonté qu’il puisse aboutir.

*(M. Lefèbvre, 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 « la politique d’aménagement des sols par  
des panneaux photovoltaïques »**

**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 politique d’aménagement des sols par des panneaux photovoltaïques ».

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

**M. Maxime Daye (MR).** – Monsieur le Ministre, à l’heure où l’on parle de plus en plus de transition énergétique, l’installation de panneaux photovoltaïques au sol pourrait s’avérer de plus en plus fréquente. Bien que ce type d’aménagement des sols pourrait avoir de nombreux avantages, il pourrait également avoir un impact sur la biodiversité.

Suite à la volonté du Gouvernement français de développer les énergies renouvelables sur son territoire, la RTBF s’est penchée sur les avantages et inconvénients que représentent les champs de panneaux photovoltaïques. On apprend alors qu’en France, le Code de l’environnement régit l’installation de ces parcs via la séquence ERC, à savoir éviter, réduire, compenser. En d’autres termes, la mise en place de panneaux photovoltaïques au sol doit se faire en limitant au maximum les impacts pour la biodiversité. Et si les impacts sont importants, des actions compensatoires devront être menées.

Des sites se prêtent plutôt bien à l’accueil de ces panneaux photovoltaïques. C’est le cas notamment des friches industrielles, des sites dégradés ou pollués ou encore des décharges ou des surfaces agricoles. Les impacts sur les espèces sauvages seraient alors nuls.

Mieux encore, ces aménagements du sol permettraient la restauration de certains habitats et corridors écologiques tout en redéployant des sites laissés à l’abandon. Pouvez-vous nous en dire plus sur votre position quant à l’utilisation des sols par les panneaux photovoltaïques ? La Wallonie dispose-t-elle d’un cadre réglementaire spécifique encadrant ces projets ? Sont-ils instruits selon les règles générales d’urbanisme et de permis unique ? Combien de projets de panneaux photovoltaïques au sol sont en cours d’instruction ou autorisés en Wallonie ?

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

**M. François Desquesnes,** Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, l’objectif de neutralité

carbone en 2050 et le développement des filières d'énergie renouvelable constituent des enjeux majeurs pour la Wallonie. Ils doivent toutefois être poursuivis de manière coordonnée et responsable en conciliant transition énergétique, préservation des sols, lutte contre l'artificialisation et gestion économe du territoire. Il est important de rappeler que dans certains cas strictement définis par la réglementation, les installations photovoltaïques sont dispensées de permis. C'est notamment le cas lorsque les modules sont posés au sol en zone d'activité économique, dans les espaces résiduels de propriété comportant au moins un bâtiment occupé par une entreprise et pour autant que les autres conditions légales et la dispense soient rencontrées.

Afin d'assurer une instruction cohérente et harmonisée des projets soumis à autorisation, l'action des autorités compétentes est éclairée par la circulaire du 14 mars 2024 relative aux permis d'urbanisme pour les projets photovoltaïques, adoptée par mon prédécesseur. Elle constitue un outil d'aide à la décision destiné aux communes et à l'administration régionale. Elle privilégie les installations photovoltaïques intégrées au bâti ou implantées sur des surfaces déjà artificialisées. En zone agricole, l'implantation de champs photovoltaïques n'est, en principe, pas compatible avec la destination de la zone, compte tenu de la vocation nourricière des terres. Des possibilités très encadrées existent toutefois à titre dérogatoire.

S'agissant des friches industrielles et des sites dégradés ou pollués, le décret du 1<sup>er</sup> mars 2018 relatif à la gestion et à l'assainissement des sols permet l'implémentation d'une installation photovoltaïque sans obligation de réaliser une étude d'orientation, pour autant que cette implantation constitue la finalité principale de la réaffectation du site. Ce cadre vise à faciliter la mobilisation de certaines friches, tout en préservant la possibilité d'un assainissement ultérieur lorsque celui-ci s'avère nécessaire.

La situation actuelle pour le grand photovoltaïque reste toutefois, à mes yeux, globalement insatisfaisante. C'est la raison pour laquelle des discussions sont en cours avec mes collègues, les ministres Neven en charge de l'Énergie, Dalcq en charge de l'Agriculture et Coppieters en charge de l'Environnement, en vue de l'élaboration d'une note d'orientation visant à accélérer le déploiement du grand photovoltaïque en Wallonie. Il s'agit de permettre à la filière de se développer, tout en évitant un mitage du territoire ou une pression supplémentaire sur le foncier agricole.

Enfin, pour répondre à votre question chiffrée, depuis 2004, l'administration a traité environ 174 demandes de permis de compétence communale et une centaine de demandes relevant de la compétence du fonctionnaire délégué pour ce type d'installation. À ce jour, sur la base des données qui m'ont été transmises

par l'administration, une trentaine de dossiers sont en cours d'instruction.

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

**M. Maxime Daye (MR).** – Ce sera très court. Je n'ai rien à redire, c'est très complet et volontariste.

*(M. Daye, Président, reprend place au fauteuil présidentiel)*

**Question orale  
de M. Bruno Lefèbvre  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « la nécessité d'une réponse concertée du  
Gouvernement wallon face à la stratégie  
d'implantation des enseignes de fast-food »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Lefèbvre à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la nécessité d'une réponse concertée du Gouvernement wallon face à la stratégie d'implantation des enseignes de fast-food ».

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

**M. Bruno Lefèbvre (PS).** – Monsieur le Ministre, en septembre dernier, je vous adressais une question écrite relative aux règles urbanistiques qui encadrent l'implantation des fast-foods. Vous répondiez, en synthèse, qu'il n'y avait pas de règles spécifiques relatives à ce type d'établissement. À la faveur d'une interview dans le journal *L'Écho* du 30 mars dernier, vous indiquiez que des questions relatives à la mobilité ou aux heures d'ouverture peuvent être utilisées pour refuser ce type de permis.

Votre collègue en charge de l'Environnement, répondant à notre collègue Valérie Dejardin sur le même thème, indique que « la question d'un encadrement plus strict de l'implantation des fast-foods à proximité des écoles mérite effectivement d'être examinée ».

Des travaux scientifiques, notamment issus du Food Environment Policy Index, mettent en évidence l'intérêt de disposer d'outils permettant de mieux réguler ces environnements. Il convient toutefois de rappeler que ces leviers relèvent en grande partie de compétences en matière d'aménagement du territoire et d'implantation commerciale. Une concertation avec mon collègue François Desquesnes est dès lors indispensable ».

Face à ce qui apparaît comme une stratégie efficace d'implantation près des établissements scolaires des grandes enseignes de fast-food, quelle est la réponse du Gouvernement wallon ? Envisagez-vous de prendre des

mesures spécifiques pour encadrer l'octroi des autorisations de ces établissements ? Le cas échéant, comment faire la différence entre les grandes enseignes et les frituristes ou sandwicheries indépendantes ? Qu'en est-il des concertations évoquées par votre collègue chargé de l'Environnement ?

**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 question que vous posez aujourd'hui touche à un enjeu majeur dans notre société : la santé publique, en particulier celle des publics les plus jeunes. Le Gouvernement entend aborder cet enjeu de manière transversale, conformément à la Déclaration de politique régionale, notamment au travers d'une approche *Health in all policies* visant à intégrer les préoccupations de santé dans l'ensemble des politiques publiques. Comme l'a souligné mon collègue Yves Coppieters, ministre de la Santé et de l'Environnement, une concertation entre les différentes politiques concernées est indispensable afin d'apporter une réponse globale et cohérente à ces enjeux, qui relèvent à la fois de la santé publique, de l'aménagement du territoire et du cadre de vie.

Plusieurs leviers sont possibles, à l'échelle tant régionale que communale. Dans le cadre des compétences communales, des outils de fiscalité locale peuvent par exemple être mobilisés, de même que des règles urbanistiques locales, des règlements de police sur les heures d'ouverture ou encore la réduction de la surface commerciale à partir de laquelle il faut un permis d'urbanisme pour ouvrir une activité commerciale. Plus généralement, dans le cadre de ma compétence sur le territoire, il faut distinguer les cas de figure. Chaque projet d'implantation doit être examiné au regard des critères objectifs d'urbanisme, de développement territorial et d'impact sur l'environnement.

En matière d'implantation d'enseignes de restauration rapide, le cadre réglementaire distingue deux situations principales qui appellent des régimes différents. Dans le premier cas, lorsque l'activité de fast-food s'installe dans une surface commerciale existante sans changement de destination, il ne faut aucun permis d'urbanisme sauf éventuellement pour l'enseigne. En revanche, dans le second cas, lorsqu'il s'agit de l'implantation d'un nouvel établissement, une demande de permis d'urbanisme ou de permis unique est nécessaire. Celle-ci est examinée par l'autorité compétente au regard du cadre réglementaire applicable aux biens, notamment sa situation juridique au plan de secteur, les éventuels schémas ou règlements en vigueur, ainsi que le respect du principe de bon aménagement des lieux.

Dans ce cadre, l'autorité apprécie notamment :

- la localisation du projet et son intégration dans l'environnement bâti ;
- ses effets en matière de mobilité, de charroi et de stationnement ;
- les nuisances potentielles ;
- la proximité des fonctions existantes, notamment des équipements scolaires, des services et des lieux de vie, ainsi que la desserte du site par les transports en commun.

Il importe de souligner qu'en l'état du droit, l'examen des demandes de permis ne peut opérer de distinctions sur la base du type de produit proposé, de la rapidité du service ou de l'appartenance à une grande enseigne commerciale. Ce n'est pas un *distinguo* légitime. En effet, une telle appréciation serait contraire à la liberté d'entreprendre et aux règles en matière de concurrence. Dès lors, aucune distinction réglementaire ne peut être établie a priori, sur cette base, entre grandes enseignes de restauration rapide et établissements indépendants tels que des friteries ou des sandwicheries, sauf si certains éléments objectifs peuvent différencier de tels établissements. Je pense en particulier à l'hypothèse d'un drive-in.

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

**M. Bruno Lefèbvre** (PS). – Merci pour ces éléments d'information et pour les pistes que vous donnez aux pouvoirs locaux pour pouvoir néanmoins prendre des mesures différenciées. Si l'on veut, à un moment, intégrer les préoccupations de la santé dans l'ensemble des politiques publiques, il faudra, de toute façon, trouver des éléments qui permettent d'orienter ce genre de choses.

## ORGANISATION DES TRAVAUX

*(Suite)*

### *Interpellations et questions orales transformées en questions écrites*

**M. le Président.** – Les questions orales de :

- M. Mockel, sur « l’extension de l’East Belgium Park » ;
- Mme Cremasco, sur « l’impact de la fusion des ports autonomes wallons sur l’avenir du Port autonome de Liège à la recherche de nouveaux terrains » ;
- M. Palermo, sur « la reconstruction du pont de la chaussée Belle-Vue (N554) à Hensies » ;
- Mme Desalle, sur « l’opération Well Camp » ;
- Mme Linard, sur « le soutien des patrons, syndicats et associations environnementales en faveur de la Boucle du Hainaut » 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. Liradelfo, sur « le dramatique accident survenu sur l’E40 à hauteur de Melen » ;
- Mme Vandorpe, sur « l’état d’avancement du contournement de Lessines » ;
- Mme Özen, sur « l’avenir du site du théâtre de l’Ancre à Charleroi après l’annulation du permis unique » à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sont retirées.

Ceci clôt nos travaux de ce jour.

La séance est levée.

*- La séance est levée à 16 heures 30 minutes.*

## LISTE DES INTERVENANTS

M. Jean-Paul Bastin, Rapporteur  
Mme Caroline Cassart-Mailleux, MR  
M. Grégory Chintinne, MR  
M. Vincent Crampont, PS  
Mme Veronica Cremasco, Ecolo  
M. Maxime Daye, Président  
Mme Dorothée De Rodder, PS  
Mme Valérie Dejardin, PS  
Mme Caroline Desalle, 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  
M. Carlo Di Antonio, Les Engagés  
Mme Sophie Fafchamps, Les Engagés  
M. Eddy Fontaine, PS  
Mme Mélissa Hanus, PS  
M. Stéphane Hazée, Ecolo  
M. Nicolas Janssen, MR  
M. Bruno Lefèbvre, PS  
M. Olivier Maroy, MR  
Mme Diana Nikolic, MR  
M. Loris Resinelli, Les Engagés  
Mme Éliane Tillieux, PS  
M. Thierry Witsel, PS

## ABRÉVIATIONS COURANTES

ADT	agence(s) de développement territorial
AFIR	Alternative Fuels Infrastructure Regulation (Règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs)
AGW	arrêté du Gouvernement wallon
AKT	AKT for Wallonia (organisation des employeurs privés wallons)
AOT	Autorité organisatrice du transport
ASBL	association sans but lucratif
AViQ	Agence pour une vie de qualité
BEP	Bureau économique de la Province de Namur
BHNS	bus à haut niveau de service
BIM	bénéficiaire de l'intervention majorée
BK	borne kilométrique
CAI	comité d'acquisition d'immeubles
CAWaB	collectif Accessibilité Wallonie-Bruxelles
CDLD	Code de la démocratie locale et de la décentralisation
CESE	Conseil économique, social et environnemental de Wallonie
CoDT	Code du développement territorial
CPAS	centre(s) public(s) d'action sociale
CPDT	Conférence permanente du développement territorial
CPSR	commission(s) provinciale(s) de sécurité routière
CREG	Commission de régulation de l'électricité et du gaz
CRT	Centre régional de traitement de la police fédérale de la route
CSC	Confédération des syndicats chrétiens de Belgique
CSP	contrat(s) de service public
DPR	Déclaration de politique régionale
Elia	gestionnaire de réseau de transport d'électricité
ERC	éviter-réduire-compenser (principe de développement durable)
FEDER	Fonds européen de développement régional
FGTB	Fédération générale du travail de Belgique
GRD	gestionnaire(s) de réseau(x) de distribution
GRUP	gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (plan régional d'exécution spatiale)
IAS	Intérieur et Action sociale (SPW)
IDETA	Intercommunale de développement des arrondissements de Tournai, d'Ath et de communes avoisinantes (SCRL)
IEG	Intercommunale d'étude et de gestion (SCRL)
IFAPME	Institut wallon de formation en alternance et des indépendants et petites et moyennes entreprises
Infrabel	société anonyme de droit public en charge de l'infrastructure ferroviaire
ISSeP	Institut scientifique de service public (Région wallonne)
MI	Mobilité et Infrastructures (SPW)
NLMK	Novolipetski Metallourguitcheski Kombinat (Combinat métallurgique de Novolipetsk)
ORES	Opérateur des réseaux gaz et électricité
OTW	Opérateur de transport de Wallonie (précédemment appelé groupe TEC)
PCP	permis de conduire provisoire
PCS	plan(s) de cohésion sociale
Perex	Centre de trafic de la Région wallonne
PME	petite(s) et moyenne(s) entreprise(s)
PMR	personne à mobilité réduite
PPP	partenariat public-privé
P+R	park and ride (parc-relais) (parking)
PRW	Plan de relance de la Wallonie
RAVeL	réseau autonome des voies lentes

RER	réseau express régional
REVOLHT	Réunir les entités et villages opposés à la ligne haute tension (ASBL)
RIE	rapport d'incidences environnementales
RTBF	Radio-télévision belge de la Communauté française
RTE-T	Réseau transeuropéen de transport (programme de développement)
SAR	site(s) à réaménager
SDT	Schéma de développement du territoire
SNCB	Société nationale des chemins de fer belges
SOFICO	Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures
SPOC	single point of contact (point de contact unique)
SPP	Service public fédéral de programmation
SPW	Service public de Wallonie
STOP	stappen, trappen, openbaar vervoer, privévervoer (hiérarchisation : piétons, cyclistes, transports publics, véhicules privés)
TCTC	Test de capacités techniques de conduite
TEC	Société de transport en commun
TPE	très petite(s) entreprise(s)
TVA	taxe sur la valeur ajoutée
UAP	unité(s) d'administration publique
UCM	Union des classes moyennes
WFE	Wallonie Finances Expertises
WPR	Wegpolitie - Police de la route
ZAE	zone(s) d'activité économique
ZAN	zéro artificialisation nette
ZOHE	zone de secours Hainaut-Est