

CRIC n° 14 (2025-2026)  
3<sup>e</sup> session de la XII<sup>e</sup> législature

# 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 23 septembre 2025

\*Application de l'article 162 du règlement

---

**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*.



Proposition de décret modifiant les articles L1123-1, L1123-3, L2212-39 et L2212-40 du Code de la démocratie locale et de la décentralisation afin de renforcer la parité au sein des collèges communaux et provinciaux, déposée par M. Hazée, Mmes Linard, Cremasco, Tellier et M. Mockel (Doc. 182 (2024-2025) N° 1 à 3)..... 18

Examen et vote des articles..... 18

Intervenants : M. le Président – M. Stéphane Hazée – M. Bruno Lefèbvre.

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

Pétition contre l'extension du parc d'activité économique (PAE) de Mariembourg portée par le Bureau économique de la Province et, en corollaire, contre tous les projets nuisant à l'agriculture locale..... 18

Intervenants : M. le Président – M. Stéphane Hazée – Mme Caroline Cassart-Mailleux.

Échange de vues..... 19

Intervenants : M. le Président – M. Vincent Crampont – Mme Veronica Cremasco – M. François Desquesnes, Ministre – M. Grégory Chintinne – Mme Sophie Fafchamps.

Vote..... 22

Confiance au président et au rapporteur..... 22

**REPRISE DE LA SÉANCE..... 22**

**INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES..... 22**

Question orale de M. Laurent Devin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les suites de l'accident du pont 45 à Houdeng et les conclusions à en tirer » ..... 22

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

Question orale de M. Laurent Devin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les investissements pour la modernisation des voies navigables »..... 23

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

Question orale de Mme Valérie Dejardin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'accessibilité au grand public du site web hydrometrie.wallonie.be » ;

Question orale de Mme Christine Mauel à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'innovation citoyenne et l'intelligence artificielle au service de la sécurité des Wallons »..... 25

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

Question orale de M. Loris Resinelli à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le pont Capitte à La Louvière »..... 27

Intervenants : M. le Président – M. Loris Resinelli – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de M. Loris Resinelli à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le port de plaisance de Seneffe »..... 28

Intervenants : M. le Président – M. Loris Resinelli – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de Mme Dorothée De Rodder à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la nécessité de remplacer les feux sur la N7 à Tournai »..... 30

Intervenants : M. le Président – 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 nécessaire amélioration de la communication et de la transparence sur les chantiers autoroutiers wallons » ;

Question orale de M. Hervé Fiévet à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les solutions pour fluidifier le trafic et mieux informer les automobilistes » .....31

Intervenants : M. le Président – M. Bruno Lefèbvre – M. Hervé Fiévet – 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 « le siège de la Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures (SOFICO) » ;

Question orale de Mme Valérie De Bue à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la cybersécurité, la fraude et la continuité des activités à la Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures (SOFICO) » ;

Question orale de Mme Valérie De Bue à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le nouveau contrat de gestion de la Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures (SOFICO) ».....33

Intervenants : M. le Président – M. Olivier Maroy – Mme Valérie De Bue – 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 « le plan « Mobilité et infrastructures pour tous » (PMIPT) dans la commune de Braine-l'Alleud »..... 36

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

Question orale de M. Olivier Maroy à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les mesures de suivi relatives aux panneaux de chantier oubliés ».....38

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

Question orale de M. Jean-Pierre Lepine à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la dégradation avancée de la chaussée de Binche à Mons (N90) ».....39

Intervenants : M. le Président – M. Jean-Pierre Lepine – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de M. Jean-Pierre Lepine à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le chantier oublié du pont de Jemappes »..... 40

Intervenants : M. le Président – M. Jean-Pierre Lepine – M. François Desquesnes, Ministre.

**REPRISE DE LA SÉANCE**..... 41

**INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES (SUITE)**..... 41

Question orale de M. Vincent Crampont à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le nombre record de franchissements de feux rouges ».....41

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

Question orale de Mme Caroline Cassart-Mailleux à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la mise en œuvre du décret du 4 avril 2019 relatif aux amendes administratives en matière de sécurité routière »..... 42

Intervenants : M. le Président – Mme Caroline Cassart-Mailleux – 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'utilisation de radars de nouvelle génération en Wallonie »..... 44

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

Question orale de M. Laurent Devin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le brouillard entourant le futur contrat de service public de l'Opérateur de transport de Wallonie (OTW) ».....45

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

Question orale de M. Laurent Devin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les problèmes rencontrés sur les lignes régulières à l'occasion de la rentrée scolaire » ;

Question orale de M. Eddy Fontaine à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la surcharge sur certaines lignes de bus des TEC en période scolaire et le cas de la ligne 59/1 du TEC Namur-Luxembourg ».....46

Intervenants : M. le Président – M. Laurent Devin – M. Eddy Fontaine – 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 « les réponses de la SNCB concernant la fermeture potentielle de points d'arrêt ».....49

Intervenants : M. le Président – M. Stéphane Hazée – 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 « le nouvel épisode de la saga du RER et son impact sur la mobilité en Wallonie ».....50

Intervenants : M. le Président – Mme Mélissa Hanus – 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 « l'arrivée des véhicules autonomes » ;

Question orale de Mme Sophie Fafchamps à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les défis et les perspectives de l'implémentation des navettes sans conducteur en Wallonie ».....52

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

Question orale de M. Loris Resinelli à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le chantier du métrobus à La Louvière ».....54

Intervenants : M. le Président – 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 « le bilan du service des TEC à la demande à Gembloux ».....55

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

Question orale de M. Nicolas Janssen à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le développement de bornes de rechargement pour les poids lourds ».....56

Intervenants : M. le Président – M. Nicolas Janssen – 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'absence d'une Journée sans voiture en Wallonie ».....57

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

Question orale de Mme Mélissa Hanus à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la trajectoire budgétaire pluriannuelle de l'Opérateur de transport de Wallonie (OTW) » ;

Question orale de M. Stéphane Hazée à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'évolution de l'offre des TEC » ;

Question orale de Mme Sophie Fafchamps à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le montant de 300 millions d’euros pour décarboner les TEC ».....58

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

Question orale de M. Vincent Crampont à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l’instauration d’un billet unique pour les transports en commun ».....62

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

Question orale de M. Nicolas Tzanetatos à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les services des TEC liés aux sorties scolaires ».....63

Intervenants : M. le Président – M. Nicolas Tzanetatos – 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 collaborations intrabelges en matière de mobilité ».....65

Intervenants : M. le Président – Mme Mélissa Hanus – 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 perspectives de soutien aux communes en matière de mobilité active au-delà de 2025 ».....66

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

Question orale de M. Chris Massaki Mbaki à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l’utilisation de panneaux de circulation dynamiques ».....67

Intervenants : Mme la Présidente – M. Chris Massaki Mbaki – M. François Desquesnes, Ministre.

Interpellation de M. Bruno Lefèbvre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l’impact intenable de la réforme des allocations de chômage sur les finances locales » ;

Question orale de M. Vincent Crampont à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l’impact de la réforme des allocations de chômage sur le personnel des CPAS » ;

Question orale de M. Germain Mugemangango à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l’impact de la réforme du chômage sur les travailleurs ALE en Wallonie » ;

Question orale de M. Germain Mugemangango à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la sécurité renforcée dans les CPAS » ;

Question orale de Mme Veronica Cremasco à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la fin de la dotation spécifique pour soutenir les CPAS des grandes villes » .....68

Intervenants : Mme la Présidente – M. Bruno Lefèbvre – M. Vincent Crampont – M. Germain Mugemangango – Mme Veronica Cremasco – M. Guillaume Soupart – Mme Sophie Fafchamps – M. le Président – M. François Desquesnes, Ministre.

**REPRISE DE LA SÉANCE..... 77**

**INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES (SUITE)..... 77**

Question orale de M. Bruno Lefèbvre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l’impact sur les pouvoirs locaux de l’avant-projet de décret-programme » .....77

Intervenants : M. le Président – M. Bruno Lefèbvre – 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 « l’accessibilité des espaces communaux » ;

Question orale de Mme Éliane Tillieux à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l’accès, l’évolution et l’intégration des agents sourds et malentendants au sein des pouvoirs locaux »..... 78

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

Question orale de Mme Caroline Cassart-Mailleux à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l’analyse de l’administration concernant l’absence de traitement d’une bourgmestre ou d’une échevine en cas de congé de maternité »..... 80

Intervenants : M. le Président – Mme Caroline Cassart-Mailleux – 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 rationalisation des supracommunalités » ;

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 provinces »..... 81

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 « l’encadrement des motions d’initiative »..... 83

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

Question orale de M. Maxime Daye à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la réforme de la fonction publique locale »..... 84

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

Question orale de Mme Valérie Dejardin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le suivi du projet 49 du Plan de relance de la Wallonie »..... 85

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

Question orale de Mme Isabella Greco à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l’inhumation des animaux de compagnie avec leur propriétaire »..... 86

Intervenants : M. le Président – Mme Isabella Greco – 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 suites du dossier de la Boucle du Hainaut »..... 87

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

Question orale de Mme Isabella Greco à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la classification des permis »..... 89

Intervenants : M. le Président – Mme Isabella Greco – 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 projet de relance de l’exploitation minière en Wallonie »..... 90

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

Question orale de Mme Anne Laffut à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la réactivation d’un groupe de travail interministériel sur les circuits de motocross en Région wallonne »..... 91

Intervenants : M. le Président – Mme Anne Laffut – M. François Desquesnes, Ministre.

<b>ORGANISATION DES TRAVAUX (SUITE)</b> .....	92
Interpellations et questions orales transformées en questions écrites.....	92
Interpellations et questions orales retirées.....	92
<b>LISTE DES INTERVENANTS</b> .....	94
<b>ABRÉVIATIONS COURANTES</b> .....	95



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

Présidence de M. Maxime Daye, Président

## OUVERTURE DE LA SÉANCE

*- La séance est ouverte à 9 heures 4 minutes.*

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

## ORGANISATION DES TRAVAUX

### *Examen de l'arriéré*

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

La parole est à M. Lefèbvre.

**M. Bruno Lefèbvre** (PS). – Je souhaite inscrire la proposition de décret relatif aux cultes modifiant le Code de la démocratie locale et de la décentralisation et abrogeant des dispositions diverses, déposée par M. Collignon, Mme Dejardin, M. Devin, Mme De Rodder, M. Lefèbvre et Mme Morreale (Doc. 227 (2024-2025) N° 1 et 2) à l'ordre du jour de notre prochaine réunion.

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

**Mme Sabine Roberty** (PS). – Je souhaite inscrire la proposition de résolution visant à élargir l'accès aux toilettes publiques, déposée par Mme Roberty, MM. Fontaine, Sahli, Witsel, Mmes Péciaux et Lambelin (Doc. 68 (2024-2025) N° 1) à l'ordre du jour de notre prochaine réunion.

**M. le Président.** – Je m'assurerai auprès des services que tous les avis ont bien été rendus. Un mail récapitulatif vous sera envoyé parce que nous n'avons pas encore tout reçu.

**Mme Sabine Roberty** (PS). – Si l'on a tout reçu, je vous dis déjà que j'y reviendrai lors de la prochaine réunion pour demander que la proposition de résolution soit à l'ordre du jour de la réunion suivante puisque j'ai bien compris que l'on n'avait pas reçu tous les avis.

**M. le Président.** – On ne l'inscrit pas dans 15 jours. Par contre, dans 15 jours, on demande l'inscription.

**Mme Sabine Roberty** (PS). – C'est ce que j'ai dit.

**M. le Président.** – Oui, tout à fait, je rappelle la situation pour le secrétariat de Commission.

La parole est à Mme Cassart-Mailleux.

**Mme Caroline Cassart-Mailleux** (MR). – Je souhaiterais être mise en copie si vous envoyez un mail avec les différents avis afin de savoir où l'on en est.

**M. le Président.** – Ce sera fait.

La parole est à Mme Dejardin.

**Mme Valérie Dejardin** (PS). – Chers collègues, Monsieur le Ministre, je voudrais également que nous nous penchions sur la question des inondations. Une commission est en place, et nous devons encore faire une visite de terrain en Allemagne.

J'aimerais avoir comment vous imaginez la clôture de ces auditions et quelle suite vous donnerez à cette thématique très importante pour tous les Wallons et particulièrement pour nous.

**M. le Président.** – Pour ce qui est de la visite en elle-même, pas plus tard qu'il y a 15 jours, le secrétariat de la Commission m'a dit que le travail continuait pour que cela se fasse. On n'en a pas encore parlé en Conférence des présidents. C'est la même chose pour la conclusion ou la suite des débats.

Je propose que l'on fasse des propositions en Conférence des présidents et que le secrétariat de la Commission assure l'animation avec les secrétaires politiques des groupes, si cela vous convient.

La parole est à M. Hazée.

**M. Stéphane Hazée** (Ecolo). – Monsieur le Président, j'aimerais bien comprendre la conclusion que vous venez de formuler. Puisqu'il y a, d'une part, une suite en Conférence des présidents et, d'autre part, une suite entre les secrétaires politiques, je crois comprendre alors que les secrétaires politiques écrivent d'abord au le secrétariat de la Commission. Ultérieurement, il y aura un échange en Conférence des présidents. Est-ce bien juste ? Très bien.

Mme Cassart-Mailleux a demandé, à juste titre, à être informée du suivi des échanges et avis reçus sur la proposition de résolution relative aux toilettes

publiques. Elle l'a sous-entendu très fort, mais, comme elle ne l'a pas dit, je suggère que l'ensemble des membres de la Commission et des groupes reçoivent la même information.

**M. le Président.** – C'est ce que le secrétariat de la Commission indiquait en faisant ce geste qui brassait large. Il n'y a pas de problème.

Notons que M. le Ministre demande également à être mis au courant.

Nous allons remonter la proposition de décret relatif aux cultes modifiant le Code de la démocratie locale et de la décentralisation et abrogeant des dispositions diverses, déposée par M. Collignon, Mme Dejardin, M. Devin, Mme De Rodder, M. Lefèbre et Mme Morreale (Doc. 227 (2024-2025) N° 1 et 2).

### ***Rapport d'audit de la Cour des comptes relatif à l'infrastructure de recharge pour véhicules électriques en Wallonie***

**M. le Président.** – La Cour des comptes a déposé au Parlement son rapport d'audit relatif à l'infrastructure de recharge pour véhicules électriques en Wallonie. Le rapport vous a été communiqué sur la plateforme en date du 5 septembre dernier.

La problématique visée par le rapport relevant tout autant des compétences de notre Commission que de la Commission de l'énergie, du climat et du logement, il pourrait être envisagé d'organiser une réunion conjointe des deux Commissions afin d'auditionner la Cour. Le cas échéant, une telle décision reviendrait à la Conférence des présidents.

Le secrétariat de la Commission m'indique aussi que, au quel cas, la Cour des comptes se tient disponible le 21 octobre à 9 heures. Ainsi, vous avez déjà toutes les informations.

La parole est à M. Chintinne.

**M. Grégory Chintinne (MR).** – Dans le cadre de la publication récente du rapport de la Cour des comptes, nous souhaitons rappeler l'importance de traiter ce dossier avec le sérieux et la transparence qu'il mérite.

C'est pourquoi nous soutenons pleinement, en coopération étroite avec la ministre Neven, la mise en place d'une réunion conjointe qui permettrait de croiser les expertises et de garantir un suivi rigoureux des constats formulés par la Cour. Une telle démarche offrirait une meilleure lisibilité aux parlementaires comme aux citoyens, tout en renforçant la crédibilité de notre travail de contrôle démocratique.

Idéalement – vous venez d'en parler –, l'audition interviendrait le 21 octobre.

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

**M. Loris Resinelli (Les Engagés).** – Comme mon collègue, nous sommes favorables à une audition commune aux deux Commissions.

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

**M. Germain Mugemangango (PTB).** – J'aimerais préciser que le sujet abordé dans ce rapport est d'importance. Il me paraît essentiel d'organiser une audition en réunion conjointe. J'invite tout un chacun à non seulement écouter attentivement lors de l'audition, mais aussi à tenir compte des recommandations formulées à l'issue de celle-ci. Il serait dommage que tout ce travail – pour lequel nous remercions la Cour des comptes – n'aboutisse qu'à un moment d'audition sans une concrétisation par la suite.

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

**M. Bruno Lefèbre (PS).** – Nous soutenons la demande des autres groupes pour le rapport de la Cour des comptes et l'attention portée aux conclusions de ce rapport.

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

**M. Stéphane Hazée (Ecolo).** – Puisqu'il y a une parole partagée, je rejoins la proposition des services de traiter le dossier en réunion conjointe, ce qui me paraît pertinent vu les compétences concernées.

**M. le Président.** – Nous aurons une réunion conjointe de nos deux Commissions le 21 octobre prochain. Notez-la déjà dans vos agendas.

*En conclusion, la Commission décide de procéder conjointement mardi 21 octobre 2025 à l'audition d'un représentant habilité de la Cour des comptes avec la Commission de l'énergie, du climat et du logement.*

### ***Le centre Perex – Visite***

**M. le Président.** – Lors d'une réponse à une question orale de notre collègue, M. Lefèbre, sur la gestion et les conséquences de l'accident survenu le 2 septembre sur l'E42, M. le Ministre avait indiqué dans sa réponse que, si les membres de la Commission le souhaitaient, une visite du centre Perex pouvait être organisée.

Le groupe MR a saisi la balle au bond et m'a envoyé une demande en date du 11 septembre dernier pour organiser ladite visite.

La Commission marque-t-elle son accord sur cette proposition ?

*(Assentiment)*

On va travailler là-dessus à quinzaine pour valider le programme de la visite et surtout la date.

Avez-vous des souhaits particuliers pour cette visite ?

La parole est à Mme Cassart-Mailleux.

**Mme Caroline Cassart-Mailleux** (MR). – J’ai été inattentive. La date n’est-elle pas encore fixée ?

**M. le Président.** – Non, justement. On va y revenir à quinzaine. C’est juste pour prendre une décision de principe.

La parole est à M. Chintinne.

**M. Grégory Chintinne** (MR). – Le centre Perex est en effet un cœur opérationnel de la mobilité wallonne. Il doit être performant et orienté usagers. Cela, nous le savons toutes et tous. Cependant, c’est bien de le rappeler.

Ce qui est intéressant, c’est de voir la technologie qui peut mieux accompagner les automobilistes dans les situations de crise ou de congestion. Malheureusement, l’actualité nous remonte souvent cette info. Il ne s’agit pas de multiplier les outils, mais de les rendre efficaces, cohérents et utiles pour tous. Nous attendons avec grande impatience la date de cette visite.

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

**M. Bruno Lefèbvre** (PS). – Dans un autre cadre, je ne suis plus...

**M. le Président.** – On est toujours sur Perex.

La parole est à M. Resinelli.

**M. Loris Resinelli** (Les Engagés). – Notre groupe communiquera ultérieurement nos demandes au secrétaire de la Commission par rapport à cette visite.

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

**M. Grégory Chintinne** (MR). – Les priorités que l’on souhaite mettre en avant sont :

- la gestion des chantiers et des accidents – la coordination au niveau de la fluidité du trafic et la sécurité des usagers ;
- l’utilisation des panneaux dynamiques ;
- la mise en œuvre des itinéraires *bis*.

*En conclusion, à l’unanimité des membres, la Commission décide d’organiser une visite du centre Perex.*

## **REVOLHT – Auditions**

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

**M. Bruno Lefèbvre** (PS). – Monsieur le Président, j’ai ouï dire que le dossier d’Elia allait reprendre vigueur dans les prochaines semaines ou les prochains mois, avec la fameuse ligne de 380 kilovolts.

Je voudrais être le porte-parole de REVOLHT en demandant qu’à ce qu’ils puissent être auditionnés au sein de notre Commission dans le cadre de ce dossier. Il serait important que nous puissions les entendre.

Ce sont des citoyens qui ont approfondi la question et qui ont eu beaucoup d’échanges avec M. le Ministre sur le sujet lors de réunions informelles que nous avons eu l’occasion d’évoquer.

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

**M. Stéphane Hazée** (Ecolo). – Sans du tout préjuger de la réponse du ministre, je souhaite soutenir la demande qui me paraît opportune.

**M. le Président.** – Le ministre répondra aux questions orales sur le sujet tout à l’heure, même si elles n’ont rien à voir avec la volonté d’auditions.

Je prends note des demandes du PS et d’Ecolo, et nous y reviendrons à quinzaine.

### ***Proposition de décret modifiant le Code de la démocratie locale et de la décentralisation en vue d’améliorer la procédure de désignation des gouverneurs de province et de renforcer le contrôle démocratique, déposée par M. Hazée (Doc. 13 (SE 2024) N° 1)***

**M. le Président.** – Nous avons décidé de solliciter l’avis écrit du Collège des gouverneurs wallons dans le cadre de l’examen de la proposition de décret modifiant le Code de la démocratie locale et de la décentralisation en vue d’améliorer la procédure de désignation des gouverneurs de province et de renforcer le contrôle démocratique, déposée par M. Hazée (Doc. 13 (SE 2024) N° 1).

Toutefois, il apparaît que l’organisme visé n’est pas le bon. La demande initialement adressée au Collège des gouverneurs wallons doit en réalité être orientée vers le Comité stratégique des gouverneurs wallons.

Je vous propose dès lors de solliciter formellement le comité stratégique afin qu’il rende l’avis attendu dans un délai de 30 jours.

Cela vous convient-il ? Il serait dommage de ne pas s’adresser aux bonnes personnes. Je suppose que tout le monde est d’accord avec cela.

*En conclusion, la Commission décide de solliciter l'avis écrit du Comité stratégique des gouverneurs wallons en lieu et place de l'avis écrit du Collège des gouverneurs wallons.*

## **PROJETS ET PROPOSITIONS**

**Proposition de décret  
modifiant les articles L1123-1, L1123-3,  
L2212-39 et L2212-40 du Code de la démocratie  
locale et de la décentralisation afin de  
sanctionner le non-respect de la mixité au sein  
des collèges communaux et provinciaux,  
déposée par M. Lefèbvre, Mme Dejardin,  
M. Crampont, Mme Lambelin, M. Collignon et  
Mme Morreale  
(Doc. 169 (2024-2025) N° 1 à 3)**

**Proposition de décret  
modifiant les articles L1123-1, L1123-3,  
L2212-39 et L2212-40 du Code de la démocratie  
locale et de la décentralisation afin de renforcer  
la parité au sein des collèges communaux et  
provinciaux,  
déposée par M. Hazée, Mmes Linard,  
Cremasco, Tellier et M. Mockel  
(Doc. 182 (2024-2025) N° 1 à 3)**

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

- de la proposition de décret modifiant les articles L1123-1, L1123-3, L2212-39 et L2212-40 du Code de la démocratie locale et de la décentralisation afin de sanctionner le non-respect de la mixité au sein des collèges communaux et provinciaux, déposée par M. Lefèbvre, Mme Dejardin, M. Crampont, Mme Lambelin, M. Collignon et Mme Morreale (Doc. 169 (2024-2025) N° 1 à 3) ;
- de la proposition de décret modifiant les articles L1123-1, L1123-3, L2212-39 et L2212-40 du Code de la démocratie locale et de la décentralisation afin de renforcer la parité au sein des collèges communaux et provinciaux, déposée par M. Hazée, Mmes Linard, Cremasco, Tellier et M. Mockel (Doc. 182 (2024-2025) N° 1 à 3).

En date du 26 février 2025, M. le Président du Parlement wallon a sollicité l'avis du Conseil d'État sur la proposition de décret modifiant les articles L1123-1, L1123-3, L2212-39 et L2212-40 du Code de la démocratie locale et de la décentralisation afin de sanctionner le non-respect de la mixité au sein des collèges communaux et provinciaux, déposée par M. Lefèbvre, Mme Dejardin, M. Crampont, Mme Lambelin, M. Collignon et Mme Morreale (Doc. 169 (2024-2025) N° 1). Celui-ci a été rendu le

14 avril 2025 et porte la référence (Doc. 169 (2024-2025) N° 2).

Nous avons entamé, lors de la réunion du 18 mars 2025, l'examen de cette proposition de décret. À cette occasion, M. J.-P. Bastin a été désigné en qualité de rapporteur. La Commission a décidé de solliciter l'avis écrit du Conseil wallon de l'égalité entre hommes et femmes ainsi que celui de l'Union des villes et communes de Wallonie. Ceux-ci vous ont été transmis par la plateforme sécurisée d'échange de documents.

En date du 13 mai 2025, nous avons poursuivi l'examen de la proposition de décret n° 169 et entamé, conjointement, l'examen de la proposition de décret modifiant les articles L1123-1, L1123-3, L2212-39 et L2212-40 du Code de la démocratie locale et de la décentralisation afin de renforcer la parité au sein des collèges communaux et provinciaux, déposée par M. Hazée, Mmes Linard, Cremasco, Tellier et M. Mockel (Doc. 182 (2024-2025) N° 1).

Au cours de cette réunion, M. J.-P. Bastin a été désigné en qualité de rapporteur pour la proposition de décret n° 182. Lors de la même réunion, nous avons également sollicité l'avis du Conseil d'État par l'intermédiaire de M. le Président du Parlement ainsi que ceux de l'Union des villes et communes de Wallonie et du Centre wallon de l'égalité entre hommes et femmes.

L'avis du Conseil d'État sur la proposition de décret n° 182 a été communiqué le 30 juin 2025 et porte le numéro de document (Doc. 182 (2024-2025) N° 3). Les contributions écrites du CWEHF et de l'Union des villes et communes de Wallonie vous ont, quant à elles, été communiquées par la plateforme, respectivement les 12 et 17 juin 2025.

Pour terminer, il me revient de vous rappeler que des amendements ont été déposés pour la proposition de décret n° 169 ainsi que pour la proposition de décret n° 182. Ils portent respectivement les références de document (Doc. 169 (2024-2025) N° 3) et (Doc. 182 (2024-2025) N° 2).

Si je ne m'abuse, nous avons également reçu des amendements de MM. Hazée et Lefèbvre (Doc. 182 (2024-2025) N° 4). Ceux-ci vont vous être distribués par les services.

### ***Désignation d'un corapporteur***

**M. le Président.** – M. J.-P. Bastin a déjà été désigné en qualité de rapporteur. Cependant, comme il n'est pas présent ce jour, nous devons désigner un corapporteur. Quelqu'un a-t-il une suggestion à faire ?

La parole est à M. Resinelli.

**M. Loris Resinelli** (Les Engagés). – Je propose Mme Cassart-Mailleux comme corapporteuse.

**M. le Président.** – À l'unanimité des membres, Mme Cassart-Mailleux est désignée en qualité de rapporteuse.

### *Discussion générale (Suite)*

**M. le Président.** – Je vous propose de poursuivre la discussion générale.

La parole est à M. Lefèbvre.

**M. Bruno Lefèbvre** (PS). – On ne va évidemment pas refaire une nouvelle présentation. Vous l'avez évoquée, on a déjà eu l'occasion d'en parler. Je tenais à souligner l'unanimité entre l'Union des villes et communes de Wallonie et le Conseil wallon pour l'égalité entre les hommes et les femmes, pour dire que cette proposition met en lumière une réelle difficulté, celle de ne pas toujours permettre aux femmes et aux hommes qui le souhaitent de s'investir dans la vie politique locale.

Par l'adoption de ce décret, notre but n'est pas de stigmatiser telle ou telle commune, évidemment, mais au contraire à encourager tous les gestionnaires locaux à mettre en œuvre des modes de fonctionnement permettant au plus grand nombre de pouvoir s'investir. À ce titre, le soutien que le Conseil wallon pour l'égalité entre les hommes et les femmes émet est sans appel et démontre un réel besoin d'avancer en la matière. L'Union des villes et communes de Wallonie ne dit pas autre chose, même si elle craint que la réduction de certains collèges cause une surcharge de travail pour les échevins restants. J'ai tendance à lui répondre qu'il suffira de présenter un pacte de majorité conforme à la règle de mixité pour ne pas être confronté à cette difficulté.

Dans un monde parfait, il n'y aura jamais besoin de sanctions, de quotas de plafond ou autre. Cependant, la réalité nous démontre qu'un bâton est parfois nécessaire pour faire avancer certaines mentalités. J'imagine que vous aurez entendu ce matin sur la plupart des chaînes radio, l'Institut pour l'égalité des femmes et des hommes, qui salue la loi 2011 puisque aujourd'hui, dans le secteur privé, elle permet à de nombreuses femmes d'être membres de conseil d'administration. L'IEFH rappelle d'ailleurs que s'il n'y avait pas eu de sanction, on ne serait sans doute pas arrivé au beau résultat que nous avons aujourd'hui avec la présence féminine dans les conseils d'administration des entreprises et des grandes entreprises. C'est donc extrêmement important, comme cela l'est aussi de le partager avec vous ce matin.

Je vous informe également que nous retirons notre amendement (Doc. 182 (2024-2025) N° 2).

**M. le Président.** – J'en déduis que l'amendement (Doc. 182 (2024-2025) N° 2) est remplacé par l'amendement (Doc. 182 (2024-2025) N° 4).

La parole est à M. Hazée.

**M. Stéphane Hazée** (Ecolo). – La démarche que nous avons initiée, même si elle porte sur le même objet que le texte présenté ou rappelé par M. Lefèbvre, donne un texte qui est complémentaire et non concurrent. Ces deux textes agissent sur le même enjeu, mais avec des démarches qui se complètent. Le texte du PS travaille sur l'enjeu de la sanction, là où nous revenons sur la règle et sur le tempérament qui avait été mis à la règle dans les débats de 2017.

Pour rappel, en 2017, une proposition de décret a permis d'avancer sur la représentation d'au minimum un tiers de chaque sexe au sein du collège de chaque commune et province de Wallonie. Lors des débats, dans une logique de progressivité et de tempérament, pour permettre une application à ce moment où l'écart était encore fort grand, un tempérament est intervenu au niveau de la règle de l'arrondi.

Pour faire simple, l'arrondi à la baisse est opéré lorsque la décimale est inférieure à 0,5, ce qui conduit à ce que lorsque le tiers nous amène à 2,33 dans le cas des communes de sept membres au sein du collège, au moins un tiers ne donne pas trois, comme conduirait la logique de la formulation, mais conduit à deux dans ces communes.

Pratiquement, notre texte concerne les communes de quatre, sept ou dix membres au sein du collège communal. Il n'y a pas de communes de quatre membres en Wallonie. Les communes de 10 membres sont toutes déjà dans le respect de la règle et il y en a peu. Ce sont donc les communes de sept membres qui sont techniquement concernées – il y en a aujourd'hui 46 – qui font usage en Wallonie de la règle de l'arrondi.

Cet élément impacte la situation de terrain puisque, avant le texte de 2017, nous avons une représentation globale de 26,8 % de femmes au sein des collèges communaux. Nous avons pu monter à 37,4 % après les élections de 2018 à la suite de l'impact du texte dont je viens de parler. Ce qui était pensé comme l'aide à une évolution naturelle a vu sa progression ralentir très fortement puisque à l'issue des élections 2024 – et je parle évidemment des statistiques faites grâce aux réponses que le ministre a aimablement fournies à nos questions, il y a quelques mois, et donc possiblement l'une ou l'autre variation qui a pu intervenir dans telle ou telle commune –, nous avons aujourd'hui 40,7 % de femmes dans les collèges communaux en moyenne en Wallonie.

Lorsque l'on utilise le tempérament dans les 46 cas que j'ai évoqués, 44 fois, c'est pour surreprésenter les hommes par rapport à la règle et deux fois pour représenter les femmes. On montre ici l'importance de l'action du législateur.

Nous avons reçu plusieurs avis. L'avis du Conseil d'État porte sur des éléments de forme, il a donc donné lieu aux modifications qui sont portées par l'amendement déposé ce matin. Il a été transmis au groupe hier et, comme il concerne aussi des amendements déposés par le groupe PS, nous avons cosigné ces amendements de telle sorte que le travail soit consolidé et simplifie le regard que la Commission peut porter.

Nous avons l'avis de l'Union des villes et communes qui, sans surprise, rappelle sa préférence pour une action sans norme. Elle invite par ailleurs – c'est important parce que c'est complémentaire et non concurrent – à agir plus globalement sur l'enjeu des vocations. C'est notamment le blues des mandataires qui avait fait l'objet d'une enquête importante il y a quelques années et qui demande notre attention à chacune et chacun, à l'ensemble des groupes politiques, et certainement aussi au Gouvernement, puisqu'une série de propositions très concrètes sont formulées par l'Union des villes et communes.

Sans faire une incise trop longue, il me paraît important de donner écho au renforcement d'une implication citoyenne constructive, la dignité à rendre au débat public en le sortant des réseaux sociaux, la réduction de l'impact négatif par la poursuite devant les tribunaux correctionnels des auteurs d'injures, calomnies, diffamation, menaces et incitation à la haine, l'enjeu des peines des infractions ou encore l'enjeu de l'éducation, pour ne prendre que quelques exemples.

Plus globalement, une série d'autres éléments portent spécifiquement sur l'enjeu de l'égalité entre les femmes et les hommes. L'Union des villes et communes évoque notamment la rémunération des fonctions politiques égales, l'enjeu de l'accès aux congés parentaux, l'enjeu du regard des citoyens par rapport aux hommes et aux femmes avec cette question que l'Union des villes et communes pose et qui nous interpelle : le niveau d'exigence des citoyens s'exprime-t-il avec autant d'insistance vis-à-vis des femmes que des hommes ? C'est une question cruciale.

Ce travail doit avoir lieu, mais nous pensons que la situation qui résulte des élections de 2024 avec les décrets qui ont déjà été adoptés – parce qu'il y en a d'autres que je n'ai pas rappelées aujourd'hui, pour faire plus simple et plus synthétique – demande qu'une nouvelle étape soit franchie. C'est le sens du texte que nous avons déposé.

Le Conseil wallon de l'égalité entre les femmes et les hommes soutient la proposition de manière unanime, à l'exception d'une abstention.

Ce sont les éléments que je voulais rappeler ici dans le débat.

Comme M. Lefèbvre, j'ai entendu ce matin cet écho fortuit, néanmoins convergent avec notre démarche, concernant les entreprises, puisque l'Institut pour l'égalité entre les femmes et les hommes au niveau fédéral constate que l'action législative a permis une augmentation de la participation des femmes au sein des conseils d'administration, mais que la théorie du ruissellement ne fonctionne pas, ici non plus. Il y avait cette idée que l'arrivée dans les conseils d'administration permettrait ensuite d'avoir une féminisation des comités de direction, mais on constate qu'il n'en est rien. On peut faire un parallèle avec notre démocratie locale : il y a une augmentation forte au sein des conseils communaux, mais le ruissellement vers les collèges communaux est plus lent. C'est la raison pour laquelle nous avons ce débat qui se poursuit aujourd'hui.

J'ai un dernier élément de forme, qui concerne la transmission des avis. Nous avons reçu les avis de l'Union des villes et communes et du Conseil wallon de l'égalité entre les femmes et les hommes. Ils nous ont été transmis par la plateforme, mais ils ne sont pas dans le dossier sur le site du Parlement, contrairement à l'avis du Conseil d'État qui accompagne le texte. Vous n'en pouvez rien, mais en le constatant – ce n'est pas la première fois – je voulais que notre Parlement s'en saisisse parce que ce sont des pièces utiles. On aime ou l'on n'aime pas ces avis, peu importe, ils ont leur légitimité puisqu'ils étaient demandés. Il me paraît pertinent qu'ils accompagnent le dossier. Il y a parfois des avis qui motivent des amendements ou même des convictions dans une appréciation sur un texte. Cela peut être utile qu'ils soient joints au dossier accessible au public.

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

**Mme Sophie Fafchamps** (Les Engagés). – Nous voici à nouveau réunis ici pour examiner ces deux propositions de décret, et je suis ravie de me joindre à cette discussion, puisque je n'étais pas là la première fois. En tant que femme et ancienne échevine, c'est quelque chose qui me parle vraiment.

Je tiens d'emblée à saluer l'engagement de l'ensemble de la Commission sur cette question fondamentale de l'égalité représentativité entre les femmes et les hommes dans une instance démocratique locale. Il s'agit d'un enjeu fondamental de société qui nous impacte toutes et tous. Ces débats constructifs entre nous en sont le reflet.

Reconnaissons d'abord les avancées considérables accomplies, les chiffres parlent d'eux-mêmes : nous

sommes passés de 26,8 % de femmes dans les collèges communaux en 2012 à 40,3 % en 2024. C'est une progression de 13,5 % en 12 ans, cela démontre l'efficacité des mesures législatives successives qui ont été adoptées. En effet, il faut bien le rappeler, seules cinq communes sur les 252 ne respectent pas ces quotas.

Toutefois, force est de constater que cette progression, qui a lieu sans aucun doute grâce à ces règles de quotas, s'essouffle désormais. Surtout, elle ne concerne pas uniformément toutes les fonctions, puisque les femmes représentent 40 % des échevins, mais seulement 21 % des bourgmestres dans nos 252 communes wallonnes.

Les deux propositions en discussion aujourd'hui s'inscrivent dans une logique de renforcement des quotas pour ce qui est de la proposition d'Ecolo et la création d'une sanction pour celle du PS. Je comprends la logique de mes collègues de l'opposition, mais je m'interroge sur l'efficacité de telles mesures au regard des défis que nous devons relever.

Les avis que nous avons reçus sont éclairants. Le Conseil d'État nous fournit plutôt des remarques techniques. Le Conseil wallon de l'égalité entre hommes et femmes soutient ces propositions. La combinaison de ces deux propositions vise à combler un vide juridique afin d'éviter que les quotas soient perçus comme optionnels. Il note également que les femmes élues font face à des difficultés spécifiques et proposent de réaliser une enquête pour objectiver leur situation particulière.

Toutefois, l'avis que je retiendrai particulièrement et qui mérite toute notre attention, c'est celui de l'Union des villes et des communes qui pointe une réalité que nous ne pouvons pas ignorer. La vraie difficulté de la représentation des femmes en politique ne réside pas dans l'absence de sanction ni dans l'absence d'une sévérité de quotas, elle réside dans les obstacles structurels qui découragent les femmes à s'engager en politique locale. L'Union des villes et des communes nous rappelle une vérité essentielle avec des chiffres saisissants : 74 % des élus interrogés en 2023 identifient la difficulté à concilier la vie politique, professionnelle et familiale comme la première raison de quitter la politique. Comment exercer un mandat politique exigeant tout en assumant des responsabilités professionnelles et familiales ? Il s'agit vraiment là de la question à se poser la plus fondamentale.

L'enjeu est bien évidemment de fournir des réponses adéquates à cette question complexe et réelle.

Je vais terminer avec quelques pistes de solutions puisque les difficultés sont multiples.

Il y a la question financière. La rémunération des mandats politiques locaux est parfois insuffisante au regard des responsabilités et au temps de travail, et notamment dans les petites communes.

Il y a également le partage inégal des tâches familiales, la charge mentale qui pèse encore de manière disproportionnée sur les femmes. Pourquoi alors une femme se mettrait-elle une charge mentale supplémentaire en s'investissant en politique ? C'est un triste constat que je suis bien peinée de relayer, mais il faut bien se rendre compte que pour bon nombre de nos concitoyennes, c'est une réalité.

Il y a également l'exposition et la pression sociale, les injures, les commentaires néfastes sur les réseaux sociaux, voire parfois même les menaces.

Face à ces difficultés réelles, nous prôtons une approche constructive et positive. L'enjeu est de permettre aux femmes intéressées par des responsabilités politiques de pouvoir accepter celles-ci de manière plus sereine. Comment y parvenir ? Il faut renforcer l'attractivité et l'accessibilité des fonctions politiques pour les femmes. Cela passe, selon nous, par trois axes.

Premièrement, c'est l'effectivité du partage des efforts de parentalité entre hommes et femmes. Ce n'est pas tellement le débat dans cette commission, mais on voulait insister sur cet enjeu qui implique des politiques publiques volontaristes en matière de congé parental, de structures d'accueil, mais aussi une évolution culturelle profonde de notre société. Nous devons soutenir concrètement les initiatives qui permettent un vrai partage de la parentalité.

Deuxièmement, c'est l'acceptation de l'égalité des genres comme un fondement de notre société démocratique. Cela passe par l'éducation, par la lutte contre les stéréotypes, par des débats publics respectueux et par une tolérance zéro face aux injures, diffamations et menaces qui visent nos élus.

Troisièmement, c'est la revalorisation des niveaux de rémunération des fonctions publiques. Il ne s'agit pas de transformer nos élus en privilégiés, mais de reconnaître à sa juste valeur l'investissement considérable que représente un mandat politique local. Une rémunération décente permet aux femmes, comme aux hommes d'ailleurs, d'exercer sereinement leurs responsabilités sans être contraintes de multiplier les activités annexes.

Plutôt que de renforcer les quotas ou de proposer des sanctions, concentrons-nous sur des mesures positives :

- Il faut améliorer les conditions d'exercice des mandats, notamment avec des mesures telles que l'amélioration du statut des élus pour un congé de maternité, les aménagements des horaires, des réunions, des règles qui permettent de s'organiser de manière optimale, le soutien logistique aux élus et aux élus qui sont par ailleurs pères et mères de famille ;
- développer l'accompagnement et la formation. Nous sommes en discussion avec les ministres

Desquesnes et Coppieters pour inscrire dans la législation la possibilité de créer des réseaux locaux de femmes élues. Ce genre d'initiatives positives et encourageantes vont dans la bonne direction ;

- lutter contre les violences faites aux élus, renforcer les poursuites pénales contre les injures, les diffamations et les menaces qui sont particulièrement nombreuses envers les femmes politiques ;
- encourager les candidatures féminines aux fonctions de bourgmestre, car les chiffres nous montrent que c'est vraiment là que le défi est le plus important.

Aujourd'hui, notre groupe politique défend donc une approche pragmatique et constructive qui encourage les femmes à se lancer en politique en combattant les obstacles structurels et non pas en renforçant des quotas sans garantie d'une évolution positive ni encore moins en sanctionnant le choix des femmes au sein du collège communal.

Nous pensons que le moment est venu de privilégier les mesures d'accompagnement plutôt que les quotas ou encore les sanctions. Les quotas ont permis des avancées significatives que nous soulignons ; maintenant, travaillons sur les causes profondes et structurelles.

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

**M. Germain Mugemangango** (PTB). – On a eu quelque part le même débat, hier, en Commission des affaires générales, puisqu'un texte a été proposé par le groupe socialiste sur la parité entre les hommes et les femmes dans d'autres organismes.

Le débat est extrêmement clair et a été posé par l'organisme qui se bat pour l'égalité des genres entre les hommes et les femmes : les quotas sont un instrument efficace pour apporter cette parité entre les hommes et les femmes – ce que Mme Fafchamps ne nie pas. Je me serais attendu à ce que l'ensemble des groupes soutiennent les deux textes qui sont soumis aujourd'hui, puisqu'il s'agit de décider : soit on laisse faire ce que certains ont appelé hier, en Commission des affaires générales, le « naturel » – ce qui est le patriarcat, la domination des hommes –, soit on prend des mesures contraignantes.

Je suis vraiment intéressé par la prise de parole de Mme Fafchamps. Personne ne croit que les quotas sont suffisants. Personne ne croit que les quotas vont tout régler en termes d'égalité entre les hommes et les femmes. Par contre, c'est un instrument efficace qu'il faut soutenir et qui peut justement tirer par le haut un combat pour l'égalité entre les hommes et les femmes ; cela me paraît évident.

Quand Mme Fafchamps pointe les mesures structurelles à prendre, je ne peux qu'être d'accord avec elle. J'ai néanmoins l'impression qu'elle ne se rend pas compte dans quelle formation politique elle est. La formation politique des Engagés, qui est présente au niveau fédéral, par exemple, prend des mesures contre les femmes. Les mesures prises par ce Gouvernement à l'égard des pensions vont impacter davantage les femmes que les hommes. Ce Gouvernement est maintenant en train d'imaginer attaquer les allocations familiales par les suppléments et attaquer de manière spécifique les familles monoparentales – en majorité justement dirigées par des femmes. Cette mesure va impacter les femmes.

Vous avez raison, Madame Fafchamps, les mesures structurelles sont à prendre. La première mesure structurelle, c'est que les Engagés, accompagnés par le MR, changent de politique et arrêtent d'attaquer les femmes avec toutes ces politiques. Sinon, on ne va pas résoudre le problème.

Ce qui est assez hallucinant dans la rhétorique, c'est de mettre en évidence – à juste titre – les problèmes structurels pour finalement ne pas soutenir une mesure très concrète de quotas qui pourrait – même si cela ne résoudra pas la situation – au moins donner un signal fort par rapport à la lutte que l'on veut mener pour l'égalité entre les hommes et les femmes.

Mon groupe soutient les deux textes qui sont soumis aujourd'hui et s'étonne du fait que les Engagés – le MR ne s'est pas encore exprimé – ne soutiennent pas cette mesure qui ne suffit pas, mais qui pourrait au moins donner un signal dans la bonne direction.

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

**Mme Caroline Cassart-Mailleux** (MR). – On sait combien ce sujet est important. Hier soir, en préparant la commission, j'étais clair dans mes idées et je me suis dit que j'allais encore pouvoir défendre aujourd'hui les femmes en politique.

On a deux propositions de décret conjointes qui sont étudiées aujourd'hui : celle du PS, qui prévoit de sanctionner le non-respect de la règle en réduisant les tailles des collèges, et celle d'Ecolo, qui prévoit un nouveau mode de calcul pour garantir davantage de parité.

J'ai repris l'ensemble des éléments, j'ai même été relire ce que j'avais dit, il y a quelque temps, lorsque l'on avait commencé à en parler en discussion générale. Je vais répéter quelques éléments, mais je vais en ajouter d'autres parce que, depuis lors, j'ai approfondi ma réflexion et il y a différents avis qui sont arrivés pour nous aider à légiférer et ne pas mal légiférer. C'est vrai que depuis 2018, la parité dans les collèges communaux et provinciaux a bien progressé. On s'en réjouit.

Sur 252 communes, je rappelle que seulement quatre communes ont dû recourir à une exception prévue dans le Code de la démocratie locale et de la décentralisation. Elles ne sont pas en infraction. Elles ont dû recourir à une exception. Il n'y a pas d'irrégularités. Je rappelle aussi que lorsque l'on parle avec des élus – nous sommes des gens de terrain, aussi bien Mme Fafchamps que moi-même –, on trouve que cela fonctionne bien à l'heure actuelle. Le système fonctionne bien. Pour moi, il est inutile de modifier des choses qui fonctionnent bien.

L'idée du PS d'avoir une sanction et de diminuer la taille des collèges n'aura qu'une seule conséquence : elle va augmenter la charge de travail des autres membres du collège. Cette mesure ne va apporter aucune valeur ajoutée au statut de la femme en politique. La crainte va devenir une réalité. On va stigmatiser les candidats ou les candidates qui peuvent ou pas, ou qui ne le souhaitent pas, siéger dans un exécutif. On peut avoir différentes raisons. Lorsque j'ai pris la parole lors du débat sur ce même décret, j'ai reçu des mails de femmes politiques qui m'ont dit : « on est bien contente, Madame Cassart-Mailleux, vous avez enfin dit les choses. »

On peut décider de se mettre sur une liste communale parce que l'on adhère à un projet, mais, pour différentes raisons – personnelles, professionnelles, de santé, de famille –, ne pas décider d'adhérer à un collège ou d'être dans l'exécutif. Cela reste encore une liberté. Le Code de la démocratie locale et de la décentralisation prévoit qu'il faut un tiers des deux sexes présents au collège, mais qu'il y a des exceptions. Celles-ci sont bien réelles. On doit s'adapter à la situation personnelle et professionnelle, de santé ou des familles. Je pense que plus on va augmenter, plus on va stigmatiser. On a juste un risque, c'est de décourager certaines personnes de se mettre encore sur des listes et de s'impliquer en politique. Franchement, je ne dis pas cela parce que je suis dans la majorité ou dans l'opposition. Je le dis parce que je le pense, mais vraiment et profondément.

Différents avis ont été remis. J'en ai pris connaissance. Celui de l'Union des villes et des communes de Wallonie est limpide, soyons clairs. Je terminerai en disant que j'ai aussi un attachement à la démocratie et je suis une démocrate pragmatique. Effectivement, l'électeur peut encore aller voter, choisir, élire les conseillers communaux. Ensuite, on a un pacte de majorité. Tout cela est légiféré et fonctionne bien. Lorsque l'on élabore les listes communales, la législation invoque et impose la composition des listes. C'est aussi un gage de présence équilibrée entre les deux sexes.

Les différents avis – je viens de le dire, j'ai été le relire – sont assez clairs et celui de l'Union des villes et des communes de Wallonie explique bien que les propositions ne s'attaquent pas aux raisons principales

de l'absence prétendue d'engagements supplémentaires de femmes dans la vie locale. Je vous invite à en prendre connaissance. Il pose un ensemble de questions. Je ne vais pas les énumérer ici, parce que vous avez certainement lu chacun cet avis par rapport à la rémunération, aux accès aux types de congé. Il y a différentes questions que l'UVCW se pose.

Je souhaiterais avoir une vision plus globale et m'attacher réellement aux problèmes que rencontrent les femmes dans leur vie politique, tels que le congé de maternité. J'ai d'ailleurs une question tantôt, M. le Ministre, sur le sujet. J'ai d'ailleurs interrogé M. Collignon, ministre en charge sous l'ancienne législature, et l'on n'a jamais vu une avancée.

Par contre, c'est un réel problème que rencontrent les femmes en politique, qui n'ont pas d'autre métier. Elles se retrouvent dans un collège et avec aucun revenu lorsqu'elles sont en congé de maternité. Je vais mener ce combat, un vrai combat, qui pourra trouver des solutions aux problèmes réels que les femmes rencontrent dans la vie politique.

Monsieur Lefèbre, je vous ai bien entendu. Vous dites qu'il s'agit d'une réelle difficulté et les avis en témoignent. Je n'ai pas tout à fait la même lecture que vous de l'avis de l'Union des villes et des communes de Wallonie. Nous avons des communes avec certaines disparités, on a de grandes villes et l'on a des petites communes. Le Code de la démocratie locale s'applique à l'ensemble. Je rappelle quand même, parce que je n'aime pas lorsque l'on ne dit pas les choses réelles, que les quatre communes sont des communes qui respectent la règle, qui respectent le Code, mais qui sont dans l'exception, ce sont des plus petites communes. On doit donc s'adapter.

Personnellement, je suis le témoin d'une petite commune de moins de 3 000 habitants, je peux vous dire que le Code de la démocratie locale, à l'heure actuelle, nous permet, me permet en tant que femme, d'être respectée et d'avoir une présence aussi bien au conseil qu'au collège. Je ne pense absolument pas – les avis remis aujourd'hui me permettent d'aller dans la même direction – que les deux propositions de décret vont apporter quelque chose au statut de la femme en politique. Elles vont la stigmatiser.

Par contre, ce qui a été fait depuis des années a permis des avancées – je parle des quotas – significatives. C'est un instrument efficace et je le défendrai. En revanche, que l'on continue à travailler sur le statut de la femme en politique, avec les problèmes de rémunération, des réunions le soir – et cetera ; on a plein de dossiers sur lesquels on peut discuter – et, surtout, le congé de maternité ou de parentalité, me paraît indispensable.

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

**Mme Mélissa Hanus (PS).** – Veuillez m’excuser pour mon retard dans ce débat important aujourd’hui à l’ordre du jour de cette commission, mais je suis répartie également pour la dernière phase des auditions « pesticides ». Toutefois, je tenais à intervenir dans ce débat, notamment à la suite de l’intervention de ma collègue MR sur ce dossier.

On a tous vu, durant les derniers mois, des sorties de presse sur la question du congé de maternité des mandataires dans les exécutifs communaux notamment. Madame Cassart-Mailleux ne sera pas la seule à intervenir dans ce débat en posant des questions parlementaires à M. le Ministre.

Aujourd’hui, on parle d’un autre sujet. C’est la question de la garantie de parité dans les exécutifs communaux et donc de l’accès aux femmes dans les exécutifs communaux. Aujourd’hui, le cadre légal parle de parité. En fait, c’est une parité « un tiers, deux tiers ». On n’est pas encore à une parité de 50-50. Pourtant, malgré ce principe de parité « un tiers, deux tiers », force est de constater qu’en Wallonie, certains exécutifs communaux n’arrivent pas à atteindre ces objectifs.

La proposition portée par mon groupe est de protéger ce principe de parité qui n’est, à l’heure actuelle, que « d’un tiers, deux tiers » – on pourrait sans doute aller encore plus loin – en mettant en place des sanctions pour les exécutifs communaux qui ne respectent pas ce principe élémentaire.

Pour reprendre une partie des propos de ma collègue MR, de ce que j’ai compris du débat précédent jusqu’à présent, c’est de dire « oui, la parité, les quotas, cela fonctionne, cela doit même aller encore plus loin ». Ici, notre proposition à nous vise justement à protéger ce principe de quota.

J’ai du mal à comprendre pourquoi notre proposition n’est pas audible par une partie des bancs ce matin, alors que l’on reconnaît que les quotas fonctionnent. Le principe du quota fonctionne. Parallèlement, on ne veut pas renforcer la garantie de ce principe dans nos exécutifs communaux.

Celui étant dit, pour ne pas emmêler le débat, mais c’est intervenu ce matin, concernant la question de l’accès et de la protection du congé de maternité pour les femmes enceintes lorsqu’elles sont mandataire communal, je voudrais dire un mot. Je parle d’expérience.

J’ai eu un enfant cette année, je suis également échevine et c’est même déjà mon deuxième enfant. À mon avis, le regard du ministre sur la question permettra d’apporter des éclairages à des mandataires qui se posaient des questions. Pour taire ce qui a été dit, des protections existent déjà pour les mandataires féminines enceintes. Lorsqu’elles arrivent dans la période de repos – je dis bien « repos de maternité », non pas « congé de maternité », parce que là aussi, les éléments de langage

sont importants –, une protection est mise en place par le système de protection universelle des femmes enceintes. Donc, oui, le repos de maternité existe. Une mandataire communale, échevine, est en capacité et en droit de prendre son repos de maternité et est prise en charge par la mutuelle. Cela a été mon cas. Pendant la période de repos de maternité dans le cadre de l’exécutif communal, il y a une intervention de la mutuelle. En cela, à mon avis, les éclaircissements du ministre dans le cadre des prochaines questions sur le sujet permettront de répondre à des questionnements des mandataires concernés.

Cela étant dit, cela ne veut pas dire que l’on ne doit pas améliorer. On peut toujours améliorer la condition du congé de maternité pour les femmes, mais, en cela, c’est un sujet fédéral qui concerne l’ensemble des professions concernées. Là aussi, il y a sans doute du travail à faire. Cependant, pour la question de l’accessibilité politique des femmes dans les exécutifs communaux, je le répète, il existe aujourd’hui un système de quotas qui fonctionne et qui a démontré son utilité. On a vu une progression importante du nombre de femmes qui prennent le pouvoir dans les exécutifs communaux grâce à ce système de quotas. À l’époque, lorsqu’il a été mis en place, cela a sans doute pu gêner, faire peur ou amener des questionnements. Mais, on l’a vu dans les dernières années et cela a été dit à plusieurs reprises, en réalité, le nombre de femmes qui viennent dans les exécutifs communaux a pu progresser. On a vu naturellement de plus en plus de femmes s’impliquer en politique à un échelon très important qui est le pouvoir communal.

Maintenant, alors que ce système fonctionne, qu’il a démontré son utilité et son efficacité, je reste étonnée que l’on ne permette pas aujourd’hui, au sein de la majorité, de suivre l’idée d’un renforcement du principe du respect des quotas dans les exécutifs communaux. Les réponses des membres de la majorité me laissent sans voix. À mon avis, vous êtes en train de faire fausse piste, car détourner le sujet du respect des quotas avec une réflexion sur le congé de maternité alors que ce dernier existe déjà, c’est utiliser des ficelles pour potentiellement, en réalité, remettre en cause, à mon sens, le principe du respect des quotas.

On doit avancer sur le sujet. Je suis très curieuse de voir quels seront les votes aujourd’hui. Vous êtes dans une majorité, vous avez une Déclaration de politique régionale, mais aujourd’hui il y a du jeu. Vous avez la possibilité, en tant que mandataires membres de cette majorité, de dire : on peut mettre en place des dispositifs pour renforcer ce principe de quotas. Ici, à mon avis, aucune question de DPR ne se pose. C’est plutôt, en réalité, une logique pratique qui doit pouvoir transposer les logiques de majorité et d’opposition pour faire en sorte que, tout simplement, ces quotas soient respectés partout.

**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. – Le débat est intéressant ; je remercie les auteurs de la proposition de décret et les différents intervenants pour leurs différentes expressions. Il faut quand même, aussi, bien recadrer quelques éléments.

Le premier, c'est qu'aujourd'hui, certains l'ont dit, toutes les communes de Wallonie respectent le Code de la démocratie locale et de la décentralisation. Il n'y a donc pas de communes qui seraient en infraction de ce point de vue.

Le deuxième élément, que l'on ne doit jamais perdre de vue en matière de démocratie, c'est que le principe général est : une personne, une voix. Le résultat des élections en démocratie est quand même le premier indicateur sur lequel la légitimité de nos systèmes se fonde. Les règles qui viennent « moduler » le principe des résultats électoraux doivent être utilisées avec parcimonie, au risque de détricoter le principe des élections lui-même. C'est un élément sur lequel on doit être attentif. On est bien ici dans une logique de quotas qui vient limiter ou porter une modulation aux résultats des élections. Cela peut se faire sur base de motifs légitimes, comme le motif d'assurer une représentation juste et équitable des deux sexes au sein des exécutifs communaux ou au sein des conseils communaux. Il n'en demeure pas moins qu'il s'agit d'un mécanisme qui vient quelque part moduler, obvier le résultat des élections.

J'en viens à la question particulière du nombre ou de l'équilibre qu'il peut y avoir au sein des collèges communaux et de la règle du tiers, avec son mécanisme d'interprétation qui est contenue dans le Code de la démocratie locale. Aujourd'hui, quels sont les chiffres ? On est à 40,3 % de femmes pour 59,7 % d'hommes dans les collèges communaux. Le résultat est aujourd'hui largement supérieur à la règle du tiers. Que le tiers soit interprété à la baisse ou à la hausse, les résultats sont là. Faut-il aller plus loin ? C'est une question d'opportunité, mais avec les limites que j'ai exprimées.

Par contre, il est vrai qu'il y a un élément interpellant : ce n'est pas le nombre d'élus, ce n'est pas le nombre de candidats au conseil communal, mais c'est le nombre de femmes candidates tête de liste dans les communes. Le chiffre est particulièrement faible : 22,5 % de candidates tête de liste et 21,8 % de femmes bourgmestres.

Ainsi, l'élément est plus dans le camp des groupes politiques au niveau local et il faudrait plutôt se poser la question de la raison pour laquelle il n'y a pas davantage de femmes candidates tête de liste aux élections communales. Il faut s'interroger sur les freins ;

c'est une réflexion que j'ai, mais que vous avez aussi portée, tant sur les bancs de la majorité que de l'opposition. C'est d'ailleurs l'avis de l'Union des villes et communes sur ce qui fait qu'aussi peu de femmes sont en capacité d'être candidates, que ce soit par volonté ou en appui – choisissez ou biffez la mention inutile – pour être tête de liste à des élections locales.

C'est un vrai débat, qui concerne les freins d'accès à ce type de candidatures – qui sont sans doute liés aux conditions d'exercice du mandat –, mais qui doit aussi permettre une réflexion au sein des différentes familles politiques et des groupes politiques locaux quant aux choix qui sont portés. Je le dis d'autant plus à l'aise que, pour ce qui me concerne, j'étais derrière une candidate tête de liste aux dernières élections locales.

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

**M. Bruno Lefèbvre (PS).** – Monsieur le Ministre, je ne reviendrai pas sur l'ensemble des arguments que vous venez d'énumérer, mais à tout le moins sur le premier. Quand vous dites que « toutes les communes respectent la législation aujourd'hui », cela me laisse pantois, parce que l'objectif premier de cette législation est tout de même de faire en sorte qu'il y ait un certain nombre de femmes dans les collèges communaux.

Aujourd'hui, quand vous dites qu'elles respectent toutes le décret, vous avez raison sur le fond, mais sur la forme on détourne quand même l'objectif premier de la législation. Soyons sérieux.

Pour revenir au débat parlementaire et mettre un peu d'ambiance dans notre commission. Vous m'excuserez tout de même de constater que la majorité parlementaire a fait intervenir deux personnes de sexe féminin pour contrer notre proposition. Dont acte. Mais c'est tout de même très léger.

Madame Fafchamps...

*(Réactions dans l'assemblée)*

Ne détournez pas mon intervention. C'est sur le principe que la majorité, finalement, demande à des femmes de venir contrer ce que nous mettons sur la table, c'est quand même fort. Quel est le souci aujourd'hui ? De quoi avez-vous peur pour venir comme cela ?

Je continue et je continue mon argumentation.

Madame Fafchamps, vous venez avec de beaux arguments, très longuement, pour contrer nos textes, mais j'espère vraiment que vous allez avancer sur les arguments que vous avez évoqués. D'abord, parce que vous en avez les moyens, vous êtes aujourd'hui en majorité, et ce sont des arguments que l'on évoque rarement dans votre parti et dans le parti de votre partenaire. Je pense que c'est important que vous puissiez avancer sur ces éléments et l'on vous suivra,

d'autant qu'ils sont complémentaires par rapport aux textes que nous déposons aujourd'hui, et cela nous permettra vraiment d'avancer sur le sujet.

L'usage et la réalité ont démontré – on l'a encore évoqué ce matin ici en commission, mais aussi dans les médias avec l'Institut pour l'égalité des chances entre les hommes et les femmes –, la législation de 2011, si elle est respectée aujourd'hui, c'est parce qu'il y a aussi des sanctions et son résultat est fort positif. Tout le monde est d'accord aujourd'hui de dire que, finalement, on a eu raison de mettre cette législation en œuvre et d'y intégrer des sanctions. Sans règles, on en revient chaque fois aux mauvaises habitudes.

Madame Cassart-Mailleux, depuis la première législation, on progresse, vous avez raison. Il faut reconnaître les choses. Cependant, force est de constater que, lorsqu'il y a une faille dans une législation, il y en a toujours qui s'y faufilent et c'est dommage.

Le risque est que cette situation s'accroisse malheureusement, puisque quand on se rend compte qu'il n'y a pas de sanction à un non-respect d'une législation, même si d'aucuns considèrent que ce n'est pas un non-respect de la législation, on risque d'accroître le problème. C'est là qu'est la réalité, c'est que finalement, on va, petit à petit, détourner la règle pour faire en sorte que l'on s'en moque. Il y a un quota, ce n'est pas très grave.

Je voudrais corriger ce que vous avez dit, Madame Cassart-Mailleux, sur mon avis sur l'Union des villes et communes. Je n'ai pas dit que l'Union des villes et communes était d'accord sur la proposition. Simplement, l'Union des villes et communes est tout à fait unanime sur le fait qu'il faille se poser la question du quota et de la législation qui est mise en œuvre et trouver des solutions. La différence est quand même importante aussi.

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

**M. Stéphane Hazée** (Ecolo). – Je remercie l'ensemble des intervenants et intervenantes.

Il y a d'abord ce débat sur les actions à mener pour faire progresser l'enjeu de l'égalité entre les femmes et les hommes en politique, mais dans toute la société, parce qu'il y a évidemment un miroir entre les deux réalités.

Mme Fafchamps, notamment, a fait plusieurs propositions qui sont des échos, le plus souvent, avec des précisions aussi de l'avis de l'Union des villes et communes en la matière. Je ne peux qu'abonder dans l'intérêt d'ouvrir ces chantiers. La question est de voir quand et comment faire avancer les choses de façon concrète.

Bien évidemment, nous serons tout à fait intéressés de poursuivre ces chantiers ici et aussi au niveau

fédéral. Toutefois, comme M. Mugemangango l'a dit tout à l'heure, au niveau fédéral en particulier, on voit quand même un certain nombre de politiques qui sont à l'inverse, des politiques qui mettent à mal l'égalité entre les femmes et les hommes, notamment en ciblant plus spécifiquement les femmes ou en ayant des effets qui, concrètement, visent plus spécifiquement les femmes dans une série de politiques. Nous sommes dans une période de recul de l'égalité des femmes et des hommes dans la société.

Dans le même cadre, il y a cette question très importante du congé de maternité que Mme Cassart-Mailleux a évoqué. Elle avait déposé une question, et puis les faits ont empêché qu'elle la développe. C'est tout à fait consciemment que j'ai également déposé une question pour soutenir la même démarche, à savoir que le travail puisse être finalisé pour que l'ensemble des situations reçoivent la protection qu'elles méritent et qu'il n'y ait plus aucun trou dans la raquette. Il y a une série de cas de figure : les échevins, échevines en l'espèce, les bourgmestres et même, par ailleurs, les présidentes de CPAS. Il y a celles qui sont avec une autre activité et celles qui sont sans autre activité, celles qui sont rémunérées dans une fonction que l'on peut considérer comme un temps plein et celles qui sont avec une rémunération qui est plus faible. Ces différents cas de figure ne me permettent pas d'avoir la même assurance que Mme Hanus sur la couverture complète. Un travail doit être poursuivi en la matière, et le ministre répondra tout à l'heure à ce sujet.

Tout ce travail laisse l'enjeu des quotas, des règles que le législateur prend pour pouvoir faire avancer les choses, tout à fait ouvert. Dans ce cadre, je veux d'abord dire que je respecte par principe les expressions des uns et des unes sur l'analyse des textes. Je veux néanmoins exprimer un désaccord avec le ministre lorsqu'il estime que la définition même de quotas est une manière de moduler le résultat des élections. Non, à aucun moment. Le résultat des élections conduit à un résultat au sein du conseil communal. Ensuite, nous avons un débat sur l'exercice par telle ou telle personne d'une responsabilité exécutive. Oui, il y a des questions de légitimité – et je vais faire un parallèle.

Lorsque, par exemple, Mme Neven est désignée ici comme ministre sans s'être présentée devant les électeurs et les électrices, je ne considère pas, pour ce qui me concerne, que cela modifie le résultat des élections. Le groupe MR et le groupe des Engagés reçoivent une majorité électorale. Ils mettent sur pied un gouvernement et ils choisissent des ministres. Ils utilisent la possibilité qu'un ministre puisse ne pas émaner du Parlement. Je respecte cette manière de faire et je ne peux pas entendre qu'il y ait là un contournement ou une modulation des résultats des élections. Ceux-ci conduisent à ce que des suffrages s'expriment.

Si, d'ailleurs, vous voulez travailler sur la modulation des élections, c'est un thème intéressant. Ouvrons le débat, Monsieur le Ministre, de la clé Imperiali, qui est utilisée pour le seul scrutin communal alors que, dans l'ensemble des scrutins de notre pays, on utilise la clé D'Hondt, qui est une clé plus proportionnelle. La clé Imperiali qui conduit par exemple à ce qu'il y ait des majorités communales en Wallonie qui reposent parfois sur 42 ou 43 % des suffrages des électeurs. Voilà une vraie modulation du résultat des élections, qui change la politique menée par les collèges, puisque cela peut impacter la nature même de la configuration politique au sein d'une commune. Je voulais réagir là-dessus, mais ce n'est pas le débat du jour. On pourra éventuellement revenir avec un texte en la matière. Je suis évidemment preneur d'un travail constructif avec vous aussi sur ce terrain, mais je le laisse sur le côté.

À chaque étape, et cela fait des décennies, l'adoption de règles par le législateur pour permettre enfin aux femmes d'avoir une place à la mesure de celle qu'elles ont dans la société a été compliquée. Notamment encore pour le décret dont nous parlons et que nous avons modifié en 2017. J'ai un souvenir très précis, puisque j'étais coauteur avec Mme Ryckmans du texte qui a finalement été adopté par ce Parlement et que nous portons depuis l'opposition. Lors d'une première discussion, en 2015, on a eu nombre d'arguments. Si vous avez un peu de temps libre, je vous invite à lire le compte rendu de l'époque ; vous allez faire des bonds en voyant certains propos qui sont tenus et la représentation que cela signifie de la place des femmes dans la société. C'était il y a 10 ans. Nous avions à l'époque mis le dossier au frigo pour laisser un peu mûrir les choses. Bien nous en avait pris. Ce n'est pas un choix toujours facile.

En revenant en 2017, le travail a pu avancer. Dans cette Commission, c'était même dans cette salle, le texte qui a été adopté en 2017 était en fait le texte que nous proposons aujourd'hui. C'était le texte sans arrondis. Je veux rendre hommage notamment à Isabelle Stommen, dans le groupe du cdH à l'époque, devenu Les Engagés, qui a eu un rôle déterminant pour écarter le point de vue de son chef de groupe, M. Fourny, toujours dans le groupe cdH devenu Les Engagés, et avoir un débat de fond qui est un de mes meilleurs moments. Cela a abouti à l'un des textes dont je suis le plus fier au bout du compte, comme résultat.

Cependant, en séance plénière, quelques gros bras se sont fait entendre pour finalement dire : attendez, le gap qu'il y a entre la réalité et ce que vous proposez est trop élevé ; amendons pour avoir ce tempérament avec l'arrondi à la baisse.

Les choses se sont passées et ce décret a eu des résultats, mais ceux-ci sont surprenants. Nous avons parlé des mêmes chiffres : 40-60. Il y a vraiment un grand écart.

Hier, lorsque l'on discutait de la représentation des organismes d'intérêt public dans les conseils d'administration, le ministre-président nous a dit : « les choses ont bien évolué et, au global, on est à 49-51 ; j'estime qu'il ne faut pas intervenir. » Il y a eu un débat pour dire que ce n'est pas parce que, factuellement, il y a une réalité comme cela qu'il ne faut pas nécessairement prévoir une protection par législateur. Ce débat reste pleinement légitime.

Ici, on est encore avec un écart qui est très éloigné de la réalité de la société. C'est la raison pour laquelle nous pensons que notre texte – absolument pas révolutionnaire, puisqu'il a déjà été adopté une fois dans cette commission avant d'être amendé en plénière en 2017 – peut jouer son rôle.

Pour ce qui concerne le texte du PS, il a une portée différente, qui est complémentaire. Je veux insister sur le fait que le risque qui existe est que, dans le futur, le nombre de cas augmente très fort. Il y avait, de mémoire, un cas – peut-être deux – sous la précédente législature, parce que l'on était avec un mécanisme dérogatoire peu connu. Ma crainte est que la meilleure visibilité qui a été donnée aux cas que nous rencontrons aujourd'hui des quatre ou cinq communes concernées conduise en 2030 à ce que ce mécanisme dérogatoire soit utilisé beaucoup plus largement. C'est là que la question se pose. Si ce n'est pas par cette règle-là, c'est alors par une autre, parce qu'il y a une menace à cet égard.

Un dernier mot pour la DPR, parce que Mme Hanus disait que l'on se trouvait ici en dehors de la DPR. Je veux vous dire, Madame Hanus, que la DPR conforte les deux initiatives. La DPR dispose : « Le Gouvernement soutiendra par ailleurs l'objectif de tendre vers la parité au sein des organes exécutifs publics ». Nous sommes bien ici avec des organes exécutifs publics. Nous avons eu la discussion et nous sommes dans l'exécutif. Nous sommes très loin de la parité : avec 40-60, il faut encore beaucoup avancer. Ainsi, ces deux textes auraient pu émaner du Gouvernement puisqu'ils s'inscrivent dans la Déclaration de politique régionale.

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

**Mme Sophie Fafchamps** (Les Engagés). – Je voudrais quand même commencer par souligner la remarque de M. Lefèbvre selon laquelle je ne serai là que pour être une coquille qui reflète le propos de mon parti et que je n'existerais pas par moi-même ni n'aurais un avis personnel ou une légitimité sur la question. Je prends acte de ce que vous dites.

Puis, sur le deuxième cliché visant à dire que j'ai été trop longue, sous-entendrait-il que les femmes parlent trop ? Je veux vraiment rester hors de ces clichés.

**M. Bruno Lefèbvre (PS).** – Vous le savez très bien que ce n'est pas ce que j'ai voulu dire, Madame Fafchamps.

**Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés).** – Je ne le sais pas très bien, sinon je ne le soulignerais pas.

Il faut quand même rappeler que les quotas sont respectés. Je ne voudrais pas que l'on s'éloigne du débat, en faisant croire que les quotas ne sont pas respectés ; ils sont respectés. Comme le ministre l'a confirmé, les quotas sont largement respectés puisqu'on est à plus de 40 % de femmes échevines. Renforcer la mesure serait totalement contre-productif pour l'image que l'on renvoie aux femmes.

J'ai eu la chance d'être une troisième échevine dans un collège de sept personnes – on avait été plus loin que ce que la législation imposait – et tout le monde me disait : « tu es là parce qu'il faut des quotas ». On me disait tout le temps que si l'on m'avait nommée au collège, c'est parce qu'il fallait des quotas et qu'il fallait trois femmes sur sept. Chaque fois, je devais réexpliquer que le quota sur sept est de 2,33 et que l'on aligne à deux.

Ainsi, le Collège communal de Fléron, en 2018, m'avait choisie au vu de mon résultat, de mes compétences et de l'envie que ses membres avaient de me mettre à ce poste-là. On m'a choisie. Quand on met des quotas trop haut, cela a l'effet contre-productif de se dire que l'on impose. Pour l'image de la femme ou pour l'égalité hommes-femmes, ce serait complètement contre-productif.

**M. Bruno Lefèbvre (PS).** – Ici, on veut juste faire respecter le quota.

**M. le Président.** – Monsieur Lefèbvre, laissez parler Mme Fafchamps.

**Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés).** – En l'occurrence, c'est vrai que c'est plutôt le décret des écolos, mais on ne peut pas non plus légiférer sur des exceptions. Quand les règles sont respectées – et très largement –, il faut s'y conformer.

Puisque tout le monde parle de son expérience personnelle, je voulais revenir sur un autre cas précis qui a été le mien. En 2017, quand on m'a approchée pour que j'intègre une liste communale pour la première fois, j'ai failli refuser parce que je connaissais peu. Quand on m'a expliqué la charge de travail que représentait le fait de siéger dans un collège, j'ai hésité. Ensuite, je me suis dit : première élection, présente-toi, tu seras conseillère communale, ce n'est pas trop de boulot. Je l'ai fait. Ensuite, quand j'ai fait un score qui m'a permis d'être échevine et que l'on m'a proposé de le devenir, j'ai également failli refuser, car je savais que j'avais encore envie d'avoir un enfant et que je me demandais comment j'allais pouvoir concilier tout cela. J'ai fini par accepter le poste d'échevine et aussi par

avoir mon troisième enfant qui m'a fait siéger au conseil communal avec un bébé de trois semaines parce que je n'avais pas de possibilité d'avoir un congé de maternité, parce que j'étais indépendante par ailleurs. Mon statut faisait que je n'avais pas droit au congé de maternité.

C'est là-dessus qu'il faut travailler ! C'est sur de vraies réformes concrètes qui permettent aux femmes de s'engager. Je voudrais que l'on envisage un congé de maternité pour ces élues dans les collèges, pour les bourgmestres et les échevines. On peut être absente de longue durée en maladie, mais on ne peut pas être absente et conserver son mandat quand on est maman.

Pour moi, ce sont de vrais sujets sur lesquelles on doit travailler plutôt que de punir ou que de légiférer sur les quotas.

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

**M. Germain Mugemangango (PTB).** – Merci aux uns et aux unes pour les interventions et la discussion intéressante. L'objectif de la législation sur les quotas, quels qu'ils soient et à quelque niveau que ce soit, ce n'est pas seulement de respecter un chiffre, mais de respecter le pourcentage réel des femmes dans la société.

Dans ce sens, je comprends les deux textes qui sont proposés aujourd'hui comme voulant poursuivre cet objectif. Et là, on n'y est pas. On constate que dans les structures publiques ou privées, plus on monte dans la hiérarchie, moins les femmes sont représentées. C'est la situation. C'est ce que disait l'Institut pour l'égalité des femmes et des hommes, ce matin, à la radio.

Les règles qui existent ont un effet – chacun l'a reconnu, il y avait une forme d'efficacité. Cependant, plus on monte dans la hiérarchie, moins les femmes sont représentées. On le voit notamment dans notre Gouvernement MR-Engagés où il y a 11 hommes et quatre femmes.

Hier lundi, Mme Morreale disait dans la Commission des affaires générales qu'au sein du Kern, il n'y a pas de femmes. Quand M. Prévot est absent, il se fait remplacer par un homme, M. Crucke. Dans ce type de débat, on voit que la hiérarchie discrimine négativement les femmes.

Quand j'entends certains arguments, il m'apparaît intéressant de rappeler les arguments de 2015, notamment au moment de la discussion sur la tirette pour qu'il y ait sur les listes électorales le même nombre d'hommes et de femmes. Je vous invite à lire les comptes rendus parlementaires au moment de l'accession au vote des femmes en Belgique.

À chaque fois, les arguments sont les mêmes : « Cela ne les intéresse pas, cela va être discriminant pour les femmes, cela va les obliger à... ». Ceux qui

sont contre ce type d'avancée viennent avec des arguments qui sont personnels. Évidemment, il est tout à fait logique que si une femme ne veut pas devenir échevine, elle a le droit de le dire. Personne ne va l'y obliger.

Cependant, la situation actuelle est inverse : il y a une série de freins, personnels peut-être, mais aussi structurels, qui empêchent les femmes d'accéder à ces lieux de décision où elles ne sont pas assez nombreuses. Madame Cassart-Mailleux, les arguments que vous avez utilisés m'ont fait penser au frein à main imposé à la situation des femmes dans ces organes de direction.

On parle du congé de maternité des élues et c'est un élément structurel très important, car j'imagine que les députés qui parlent du congé de maternité des élues vont se battre pour les congés maternité pour l'ensemble de la société et pour l'ensemble des femmes. Dès lors, les députés se battront aussi pour de meilleures pensions, pour de meilleures allocations familiales, pour des crèches, c'est-à-dire contre tous les freins structurels qui empêchent les femmes de s'investir comme elles le souhaiteraient dans la société.

Le jour où ces raisons structurelles seront résolues, on pourra avoir un débat sur les inclinations personnelles des uns et des autres. Cependant, tant qu'elles ne sont pas résolues, ce débat sur les inclinations personnelles des uns et des autres ne sert qu'à cacher une évidence : structurellement, les femmes sont empêchées à accéder à certains niveaux de direction et de décision. C'est là, le vrai débat.

Ceux qui vont voter contre ce texte aujourd'hui veulent laisser faire une société qui discrimine la femme tandis que ceux qui voteront pour vont simplement stimuler un mécanisme qui pourra petitement, disons-le, suppléer à cette inégalité fondamentale.

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

**Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR).** – Il va falloir que je reste calme. Je ne partage absolument pas vos derniers mots, franchement. Heureusement que l'on a la capacité, dans cette Commission et dans ce Parlement, de débattre de choses et de ne pas partager toujours les mêmes avis. C'est ce qui fait avancer les choses.

Je reviens avec quatre points. L'efficacité des quotas et le fait qu'ils ont permis de faire des avancées, on est tout à fait d'accord. Ces avancées sont là, on les voit. Monsieur le Ministre, vous venez de dire : 40,3 % des femmes dans les collèges contre 59,7 % pour les hommes. Les 30 % sont respectés, c'est un constat. Cela fonctionne bien.

Certains parlementaires ont du mépris pour les petites communes. Sur 252 communes, il n'y en a que quatre qui ont pris la possibilité d'avoir l'exception au

Code et qui respectent ainsi la règle. C'est normal que l'on prévienne des exceptions et que l'on essaie de trouver des solutions à la réalité de terrain. Oui, ce Code de la démocratie locale est bien fait. Il permet que la parité des hommes et des femmes soit une réalité dans les collèges, mais il permet aussi d'avoir une exception en cas de problème. On vient de le voir, c'est surtout dans les toutes petites communes. Ayez un peu de respect pour les petites communes.

On peut nous donner des leçons de morale, à Mme Fafchamps et moi, mais je vais aller voir qui est tête de liste, quels sont les partis qui mettent des femmes tête de liste. Je vais aller vérifier et faire un peu les calculs. On verra qui défend réellement la place de la femme sur les listes. J'ai été tête de liste aussi bien à la Région que dans ma commune, alors que j'avais une commune de moins de 3 000 habitants. Je vais faire le calcul parce que l'on peut défendre la place de la femme, demander des quotas et exiger plein de choses, mais après, quoi ? Lorsqu'il faut mettre les personnes sur les listes, leur dire : vous irez deuxième ou vous irez quatrième, parce qu'avec la tirette, on ne peut évidemment pas être deuxième et troisième. Je ferai le calcul parce que cela m'intéresse d'aller voir comment les partis qui prônent ici certaines choses les mettent à exécution. Là, franchement, ce sont eux qui décident. À partir du moment où la tirette est respectée, les différents partis décident de mettre des femmes tête de liste ou pas.

Oui, c'est tout un débat. Si l'on veut améliorer la condition des femmes en politique et qu'elles s'investissent plus, il y a les quotas qui ont donné leur efficacité, mais il y a plein d'autres choses, plein de mesures sur lesquelles on doit travailler. Je peux regarder le passé en me disant que l'on n'a pas fait ceci ou cela. Ce qui m'intéresse, c'est de regarder le futur et de voir comment on va mieux organiser. Il y a des sujets que l'on pourra discuter ici, dans notre Commission. Il y a des sujets qui seront à la Fédération Wallonie-Bruxelles. Franchement, il y a beaucoup de mesures que l'on peut prendre.

Le congé de maternité – on peut en reparler hors débat – pour une dame qui est bourgmestre ou échevine et qui n'a pas d'autre métier à côté : eh bien, elle n'a rien du tout à l'heure actuelle. C'est aussi un combat que je vais mener. Ce qui m'intéresse, c'est de trouver des solutions pour que les femmes s'investissent en politique, et non pas de les stigmatiser.

Monsieur Hazée, vous avez parlé tantôt en expliquant, par rapport au Parlement, que Mme Neven avait été mise et que cela ne retirait en rien la composition du Parlement. Dans les communes, ce n'est pas vraiment la même chose. Vous avez le conseil communal qui est élu, puis, à part le président ou la présidente du CPAS, qui peut être hors conseillers communaux, il faut être élu dans le conseil pour faire

partie du collège. On n'est pas tout à fait dans le même débat.

Je suis très preneuse de ce débat, qui est constructif. Je continuerai à travailler sur le dossier avec des mesures concrètes afin que les femmes s'investissent, et surtout pour protéger leur statut.

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

**Mme Mélissa Hanus (PS).** – Je voulais simplement souligner l'intervention de mon collègue chef de groupe du PTB. Je pense qu'il a fait une bonne synthèse de la situation à laquelle on est confronté aujourd'hui.

Je tiens simplement à terminer en disant que non, il n'y a pas de respect pur et strict des quotas à l'heure actuelle, et c'est le fondement même de la proposition qui est portée par mon collègue. C'est pour cela que l'on met aujourd'hui sur la table cette proposition législative, pour protéger le principe des quotas, parce qu'il a été démontré sur le terrain que ces quotas ne sont pas respectés par certains exécutifs communaux.

Dire que l'on va travailler sur le statut des femmes en politique, et cetera, tous les groupes qui se sont exprimés aujourd'hui autour de la table disent qu'il y a des chantiers intéressants et que l'on peut en discuter. Toutefois, ici, il y a une proposition très concrète portée par mon groupe, qui est : « protégeons le principe des quotas ». Il a fait ses preuves pendant les dernières décennies, il continue d'évoluer et doit sans doute encore être renforcé pour arriver à une parité.

Je vais quand même remettre en perspective les propos de mes collègues MR et Engagés et même du ministre qui disent que la parité est atteinte, mais quand on est à 40 % par rapport à 60 % d'hommes, on n'est pas une parité. Une parité, c'est 50 %, il y a donc encore du travail à faire. On ne peut pas dire qu'aujourd'hui le job est fait, que l'on a dépassé le principe d'un tiers-deux tiers, donc que l'on n'a plus à agir sur le mécanisme des quotas. C'est complètement faux.

Aujourd'hui, le mécanisme en Wallonie de respect des quotas, c'est un tiers-deux tiers. On le dépasse, ce n'est pas pour autant que l'on atteint une parité parfaite dans les exécutifs communaux. On est loin de là. Alors que, au contraire, il est attendu de notre part, en tant que responsables des instances wallonnes, de montrer l'exemple et faire en sorte de démontrer, tel que M. Hazée l'a dit en reprenant les propos de la DPR, de viser une égalité dans les exécutifs communaux en Wallonie, dans les différentes structures publiques.

Faisons en sorte de renforcer ce principe de quotas et surtout de le protéger. Le terrain nous démontre que, actuellement, une brèche est en train de se former. On laisse passer la dérogation. Je crains, comme M. Hazée l'a dit, à l'avenir, que ce système de dérogation risque de devenir une règle puisqu'il est toléré et qu'il n'y a

pas de sanction mise en place ; de ce que je comprends du positionnement de cette majorité aujourd'hui.

Si vous ne votez pas en faveur de notre texte qui vise à protéger les quotas, à renforcer ce système en Wallonie, vous donnez une brèche totale à ce que ces dérogations puissent voir le jour. Vous remettez en cause, potentiellement, à terme, le principe des quotas et tous les bénéfices qu'ils ont pu avoir jusqu'à présent.

Ceci étant dit, un microdébat s'est inscrit sur la question des positionnements en tête de liste dans les communes. Permettez-moi de vous dire, diamétralement, que ce n'est pas en remettant en cause le principe du quota, ou en tout cas en empêchant de le protéger, que l'on va s'assurer qu'à l'avenir il y ait plus de femmes tête de liste. Au plus il y aura de femmes dans les exécutifs communaux, au plus on peut s'attendre à ce qu'il y ait de plus en plus de femmes tête de liste. C'est une cause-conséquence.

En cela, on peut sans doute – je le répète pour éviter que l'on torde mon propos – être à votre disposition pour amener d'autres chantiers sur la question du statut des femmes en politique, notamment dans les exécutifs communaux. Ici, je vous invite, si ce n'est pas voter en faveur de notre texte, à vous laisser du temps pour réfléchir sur la question. Demain, si l'on ne s'assure pas que ces garanties soient opérées pour le maintien des quotas, on verra dans les années qui suivent un effet inverse, c'est-à-dire de moins en moins de femmes dans les exécutifs communaux. C'est aujourd'hui que se passe ce vote.

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

**M. Germain Mugemangango (PTB).** – Pour répondre à M. le Ministre, dans notre société aujourd'hui, en Belgique, il y a 51 % de femmes, cela veut dire que l'on est à 11 % de moins par rapport aux chiffres que vous avez évoqués. Je soutiens ce que dit Mme Hanus, on n'est absolument pas dans une situation de parité, que du contraire. On est dans une situation où il y a un décalage inacceptable.

Pour répondre directement à ce que disait Mme Cassart-Mailleux, si vous voulez faire l'étude au niveau des têtes de liste, il y a deux éléments.

Premièrement, l'étude est déjà faite. Les journalistes et ceux qui s'intéressent à la question l'ont déjà fait depuis longtemps, au niveau des élections communales...

**Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR).** – Je n'ai pas dit l'étude. Je veux juste vérifier le chiffre, car je ne le connais pas par cœur.

**M. Germain Mugemangango (PTB).** – Il n'y a pas de souci.

Comme c'est intéressant pour les débats, je vais vous dire les chiffres. Puisque votre formation politique est plutôt bien placée avec 42 % de tête de liste aux dernières élections communales. C'est à peu près notre pourcentage, puisque l'on est à 41,2 %. Par contre, je pense qu'il faudrait pouvoir en discuter avec votre partenaire de majorité qui était à 21 %. De ce point de vue, la discussion doit avoir lieu au sein de la majorité plutôt qu'avec d'autres formations politiques.

Ceci étant, ce point m'étonne.

*(Réactions dans l'assemblée)*

Je peux vous dire le reste : c'est 31 pour le PS, 47 pour Ecolo, qui est le meilleur élève de la classe à ce niveau, c'est clair.

Vous avez les chiffres. Dès lors, une discussion entre vos deux partis pourrait être intéressante pour indiquer aux Engagés comment il faudrait faire pour avoir plus de têtes de liste femmes.

Ce point m'étonne. Cela m'étonne que le ministre vienne avec cela, parce qu'il y a deux débats tout à fait différents. Il y a la question de ce que font les partis politiques. Les chiffres ne disent pas ce que les partis vont faire ou font, chaque parti politique prend des mesures pour pouvoir compléter ou arriver à la parité hommes-femmes. C'est cependant autre chose de demander au Parlement de prendre ses responsabilités. Si on laissait cette question aux personnes privées, aux partis politiques, aux entreprises, sans que le Parlement ni le Gouvernement prennent position, on aurait un problème.

Dès lors, le vrai débat n'est pas de savoir seulement ce que font les partis, même si cela contribue à améliorer ou empirer la situation, c'est la question de savoir ce que le Parlement et la majorité MR-Engagés vont prendre comme responsabilité par rapport à ce débat, vu que, comme je l'ai rappelé au début de mon propos, l'écart est encore important, comme Mme Hanus l'a indiqué.

**M. le Président.** – Je pensais que l'on allait pouvoir aller dans le sens de Mme Hanus, à savoir voter, mais j'ai plein de demandes de parole.

La parole est à Mme Fafchamps.

**Mme Sophie Fafchamps** (Les Engagés). – Juste des petites mathématiques : quand les collèges communaux sont composés d'un nombre impair, c'est assez compliqué de faire du 50-50 ou il faudra m'expliquer. Quand on est 40 %, on s'approche d'un nombre presque parfait sur un ratio avec une composition impaire.

Ensuite, Monsieur Mugemangango, j'entends bien que chacun doit faire son travail. Cependant, j'ai été faire un tour sur votre site internet, le bureau exécutif de votre parti – je ne sais pas trop comment vous l'appelez

– est composé de cinq personnes : cinq hommes. Je m'arrête là.

**M. Germain Mugemangango** (PTB). – Ce n'est pas la bonne composition du bureau, Madame Fafchamps.

**Mme Sophie Fafchamps** (Les Engagés). – C'est la composition de la direction du parti indiquée sur votre site internet : la direction du parti. Je ne vais pas citer les noms parce que je n'ai pas envie de leur donner de la pub, mais ce sont cinq hommes.

*(Réaction de M. Mugemangango)*

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

**M. Guillaume Soupard** (MR). – Puisqu'on parlait de chiffres, je précise que, pour le Parti socialiste, il y a 12 bourgmestres femmes sur 64. C'est simplement pour compléter les demandes de chiffres que Mme Cassart-Mailleux mentionnait tout à l'heure. C'est important, quand on prône ce genre de texte, d'être aussi exemplaire sur le terrain.

**M. le Président.** – Des amendements n° 1 à 4 (Doc. 182 (2024-2025) N° 4) sont déposés.

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

**Proposition de décret  
modifiant les articles L1123-1, L1123-3, L2212-39 et L2212-40 du Code de la démocratie locale et de la décentralisation afin de sanctionner le non-respect de la mixité au sein des collèges communaux et provinciaux,  
déposée par M. Lefèbvre, Mme Dejardin,  
M. Crampont, Mme Lambelin, M. Collignon et  
Mme Morreale  
(Doc. 169 (2024-2025) N° 1 à 3)**

*Examen et vote des articles*

**M. le Président.** – Je vous propose de passer à l'examen et au vote des articles de la proposition de décret modifiant les articles L1123-1, L1123-3, L2212-39 et L2212-40 du Code de la démocratie locale et de la décentralisation afin de sanctionner le non-respect de la mixité au sein des collèges communaux et provinciaux, déposée par M. Lefèbvre, Mme Dejardin, M. Crampont, Mme Lambelin, M. Collignon et Mme Morreale (Doc. 169 (2024-2025) N° 1 à 3).

**Art. 1<sup>er</sup>**

À cet article, un amendement n° 1 (Doc. 169 (2024-2025) N° 3) est déposé par M. Lefèbvre, Mme Hanus et M. Crampont.

Cet amendement ne fait l'objet d'aucun commentaire.

L'amendement n° 1 (Doc. 169 (2024-2025) N° 3) est rejeté par 6 voix contre 4.

L'article 1<sup>er</sup> est rejeté par 6 voix contre 4.

Le rejet de l'article 1<sup>er</sup> entraîne le rejet de l'ensemble de la proposition de décret.

Les auteurs de la proposition de décret souhaitent que celle-ci soit portée à l'ordre du jour de la séance plénière.

**Proposition de décret  
modifiant les articles L1123-1, L1123-3, L2212-39 et L2212-40 du Code de la démocratie locale et de la décentralisation afin de renforcer la parité au sein des collèges communaux et provinciaux,  
déposée par M. Hazée, Mmes Linard, Cremasco, Tellier et M. Mockel  
(Doc. 182 (2024-2025) N° 1 à 3)**

*Examen et vote des articles*

**M. le Président.** – Je vous propose de passer à l'examen et au vote des articles de la proposition de décret modifiant les articles L1123-1, L1123-3, L2212-39 et L2212-40 du Code de la démocratie locale et de la décentralisation afin de renforcer la parité au sein des collèges communaux et provinciaux, déposée par M. Hazée, Mmes Linard, Cremasco, Tellier et M. Mockel (Doc. 182 (2024-2025) N° 1 à 3).

**Art. 1<sup>er</sup>**

Les amendements n° 1 à 4 (Doc. 182 (2024-2025) N° 2) déposés par M. Lefèbvre, Mme Hanus et M. Crampont sont retirés par leurs auteurs.

À cet article, un amendement n° 1 (Doc. 182 (2024-2025) N° 4) visant à remplacer l'article 1<sup>er</sup> est déposé par MM. Hazée et Lefèbvre.

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

**M. Stéphane Hazée** (Ecolo). – Comme évoqué lors de la discussion générale, il s'agit donc de répondre aux avis. C'est un amendement de forme qui, d'une part, comme le Conseil d'État le demande, insère l'historique des modifications encore en vigueur. C'est quelque chose que l'on oublie parfois lorsque l'on a envie de conclure une proposition de décret. Le Conseil wallon de l'égalité entre hommes et femmes avait marqué une préférence pour la formulation que le groupe PS avait proposée par un amendement, puisque le texte était alors plus explicite. L'objectif était ainsi de pouvoir

rencontrer ces deux éléments. Voilà l'amendement présenté. Je le fais une fois pour les quatre, puisque en fait ils sont tous les quatre sur le même tempo.

**M. le Président.** – L'amendement n° 1 (Doc. 182 (2024-2025) N° 4) est rejeté par 6 voix contre 4.

L'article 1<sup>er</sup> est rejeté par 6 voix contre 4.

Le rejet de l'article 1<sup>er</sup> entraîne le rejet de l'ensemble de la proposition de décret.

La parole est à M. Lefèbvre.

**M. Bruno Lefèbvre** (PS). – Nous sollicitons que notre texte vienne en plénière. Je ne sais pas si mon collègue pense la même chose.

**M. Stéphane Hazée** (Ecolo). – J'allais faire la même demande, Monsieur le Président. M. Lefèbvre m'a précédé.

**M. le Président.** – C'est noté.

Les auteurs de la proposition de décret souhaitent que celle-ci soit portée à l'ordre du jour de la séance plénière.

*Confiance au président et au rapporteur*

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

**Pétition contre l'extension du parc d'activité économique (PAE) de Mariembourg portée par le Bureau économique de la Province et, en corollaire, contre tous les projets nuisant à l'agriculture locale**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle l'examen de la pétition contre l'extension du parc d'activité économique (PAE) de Mariembourg portée par le Bureau économique de la Province et, en corollaire, contre tous les projets nuisant à l'agriculture locale.

M. J.-P. Bastin et Mme Cassart-Mailleux ont déjà été désignés en qualité de rapporteurs.

Le 9 septembre dernier, nous avons reçu MM. Buyck, qui étaient venus en audition pour apporter toute l'argumentation de leur pétition.

Sur cette base, des conclusions devaient être rédigées et proposées à notre commission de ce jour.

**M. Stéphane Hazée** (Ecolo). – Monsieur le Président, dois-je comprendre que M. le Ministre ne reviendra pas ?

**M. le Président.** – M. le Ministre arrive, mais je pense que l'on peut continuer sans aucun problème l'examen des conclusions de ladite pétition, sa présence n'est pas obligatoire pour ce faire.

Madame Cassart-Mailleux, souhaitez-vous lire le projet de conclusions ?

La parole est à Mme Cassart-Mailleux.

**Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR).** – Les conclusions proposées sont les suivantes.

« Suite à l'audition des représentants des pétitionnaires de la pétition contre l'extension du parc d'activité économique de Mariembourg portée par le Bureau économique de la Province et, en corollaire, contre tous les projets nuisant à l'agriculture locale, introduite par M. Buyck le 29 mars 2025 ;

Considérant que la pétition a recueilli 2 525 signatures, dont au moins 1 000 ont pu être vérifiées via le registre national ;

Considérant l'audition de MM. Simon Buyck, Guillaume Buyck et Philippe Buyck, représentants des pétitionnaires, en date du 9 septembre en Commission de l'aménagement du territoire, de la mobilité, des pouvoirs locaux et l'échange entre les partenaires qui s'ensuit ;

Considérant l'avis communiqué par le Bureau économique provincial de Namur en date du 4 septembre 2025 ;

Considérant que la DPR prévoit qu'il y a lieu de « renforcer la disponibilité des terrains en travaillant prioritairement sur la valorisation des friches stratégiques au travers de partenariats public-privé, mais également en déployant un plan d'action de nouveau parc d'activité économique et en renforçant l'équipement des parcs d'activité économique tout en préservant les terres agricoles » ;

Considérant le Code du développement territorial, dont l'objectif est d'assurer un développement durable et attractif du territoire dans le respect de l'optimisation spatiale ;

Considérant le Schéma de développement territorial, qui fixe notamment l'objectif de parvenir à zéro artificialisation nette à l'horizon 2050 ;

Considérant la décision du Gouvernement du 24 mai 2018 sur la proposition du ministre wallon de l'Aménagement du territoire, de l'Environnement et des Parcs d'activité économique, du vice-président et ministre de l'Économie sélectionnant des projets émergeant du programme de financement alternatif SOWAFINAL 3 issu du Plan wallon d'investissement ;

Considérant l'arrêté du Gouvernement wallon du 23 mai 2024 adoptant définitivement la révision du plan de secteur de Philippeville-Couvin – planches 57/4 et 57/8 – portant sur l'inscription d'une zone d'activité économique industrielle et de deux zones d'activité économique mixte en extension du parc d'activité économique et industrielle sise le long de la route nationale 5, ainsi que d'une zone agricole et d'une zone naturelle sur le territoire de la Commune de Couvin – Mariembourg et Frasnes – ;

Considérant que le Parlement de Wallonie est à l'écoute des balises et des éléments portés par la société civile, dont la pétition et l'audition visées, et ce, dans le strict respect de l'exercice des fonctions du pouvoir législatif et de contrôle de l'action du Gouvernement ;

La Commission de l'aménagement du territoire, de la mobilité et des pouvoirs locaux conseille au Gouvernement :

- de concerter le Bureau économique de la Province de Namur, le BEP, afin d'optimiser l'occupation du sol des zones d'activité économique déjà existantes ;
- de prendre attitude en parfaite connaissance des éléments soulevés par les pétitionnaires lors de leur audition, ainsi que de l'avis écrit du BEP au terme de l'instruction de la demande introduite par le BEP portant sur le périmètre de la reconnaissance et de l'expropriation ;
- en cas de décision favorable sur la demande, de veiller préalablement à toute expropriation et, dans la mesure du possible, à ce que le BEP acquière prioritairement des biens de gré à gré ou à l'aide de compensations financières pour les exploitants concernés par l'extension du parc d'activité économique dans un périmètre proche du siège de l'exploitation ;
- en cas de décision favorable sur la demande, de veiller à ce que le BEP organise un phasage du développement du parc d'activité économique permettant de garantir la pérennité des exploitations agricoles concernées par son exécution ».

### *Échange de vues*

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

**M. Vincent Crampont (PS).** – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, avant de commencer, je souhaiterais une nouvelle fois remercier et saluer l'audition de la famille Buyck. C'était très intéressant et la présentation était complète et de qualité.

Nous avons reçu, dans le courant de la soirée d'hier, des propositions de conclusions rédigées par les groupes de la majorité.

Sur la forme, je ne peux que m'inscrire en faux contre cette façon de travailler et la façon dont la majorité considère la minorité. Certes, vous avez la loi du nombre pour vous, mais pour qu'un système démocratique fonctionne, il faut à tout le moins respecter la minorité. Pour moi qui ne fréquente ces murs que depuis quelques mois, je ne peux que constater et regretter ce manque de collaboration.

Relativement au dossier qui nous occupe, notre groupe, par mail ou par téléphone, a sollicité la majorité avec pour seule réponse des conclusions lacunaires, qui ne sont en aucun cas à la hauteur des auditions de la famille Buyck.

Sur le fond, je ne vais pas, d'un coup de baguette magique, changer de position. Nous avons toujours soutenu le projet d'extension du parc d'activité économique de Mariembourg. Ce projet n'a jusqu'ici été remis en question par aucune famille politique, que ce soit au niveau local, au niveau du BEP ou encore au niveau du Gouvernement.

Nous considérons qu'il y a quatre éléments à mettre en évidence dans ce dossier :

- l'intérêt du développement économique de l'arrondissement de Philippeville ;
- l'impact sur l'activité agricole ;
- la question de la gestion des cours d'eau et des inondations ;
- la protection de la biodiversité.

Vous constaterez que, sur ces deux derniers éléments, la majorité ne dit pas un mot. Oui, nous considérons que l'extension du zoning de Mariembourg est d'intérêt général. Il faut le voir avec le développement de l'E420 et penser cela comme un atout global.

Aujourd'hui, on a un zoning qui arrive à saturation. On a une concurrence française et la volonté des entrepreneurs locaux de développer leur activité. La Wallonie doit répondre à ce besoin, c'est essentiel.

Relativement à l'impact sur l'activité agricole, il convient de rappeler qu'en province de Namur, la surface des parcs d'activité économique représente 0,3 % de la surface du territoire. On ne peut pas dire qu'il s'agit d'un développement territorial hyperdéveloppé. Cela étant, nous ne pouvons que souligner l'impact de cette extension pour une famille d'agriculteurs. Pour eux, il faut trouver des solutions. Le BEP y travaille en phasant son projet et en proposant des alternatives.

Les éléments totalement absents des conclusions de la majorité sont les questions des inondations et celles de la biodiversité. C'est en cela qu'il aurait été plus intelligent de nous associer. Vous ne l'avez pas fait et vous avez des conclusions lacunaires auxquelles on ne peut pas se régaler. C'est pourquoi nous nous abstiendrons sur vos conclusions.

Monsieur le Président, Monsieur le Secrétaire, nous serons attentifs à la publication du prochain bulletin des pétitions et, le cas échéant, je vous annonce que nous demanderons un débat en séance plénière.

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

**Mme Veronica Cremasco** (Ecolo). – Comme mon collègue, je vais rappeler que cette audition était particulièrement intéressante parce qu'elle venait mettre un sujet éminemment important comme « sauver la terre agricole » à l'intérieur de ce Parlement, avec un cas vécu, mais qui symbolise une réflexion beaucoup plus transversale sur toute la Wallonie. Tout l'intérêt de ces pétitions et de ces signatures est de venir en nous faisant comprendre et en nous partageant un vécu qui touche à une politique transversale wallonne et pas à un cas particulier. Ils viennent illustrer, à partir d'un cas concret, une réflexion politique transversale.

Une dimension m'a beaucoup marquée dans ce débat : il fallait analyser les alternatives. Quelles sont-elles ? J'ai été relire le compte rendu, j'ai posé des questions. Je me suis dit qu'il y avait une convergence entre ce que les signataires de la pétition disent et ce qu'il y a dans l'avis du BEP. M. le Ministre ne me répond pas et l'on ne sait pas si des alternatives peuvent être développées, que ce soit sur des friches ou dans des zonings existants.

M. le Ministre a des paroles fortes en disant qu'il faut s'occuper absolument de la réhabilitation des friches et qu'il va venir avec un plan à terme. Il dit aussi qu'il faut absolument utiliser mieux les zonings et qu'il va venir avec un plan à terme. Dans vos conclusions, pas un mot là-dessus. Or c'est le nerf de la guerre. L'idée est de continuer à déployer l'économie, à ne pas opposer une économie à une autre, c'est-à-dire l'agriculture à d'autres zones d'activité économique, mais de dire simplement qu'il faut les loger, par ailleurs, dans le bâti existant. Je ne vois pas trace de cela. Malheureusement, on n'a pas le droit de vote dans cette Commission, mais je me permets quand même, constructivement, de faire deux suggestions.

La première serait de clarifier dans les conclusions qu'études à l'appui, aucune alternative crédible n'existe pour déployer de l'activité économique dans le tissu existant de la Région, et en particulier sur des friches à réhabiliter ou dans les zonings existants. Cela me semble conforter à la fois ce qui est demandé par les pétitionnaires – n'y a-t-il pas d'alternative ? – et ce que M. le Ministre a présenté comme étant sa politique et un enjeu majeur pour la législature : il faut étudier les alternatives, et des alternatives crédibles.

La deuxième suggestion de conclusion que je proposerais est de demander au Gouvernement de s'engager, avec un calendrier précis, dans une révision du modèle de financement et de fonctionnement des intercommunales de développement territorial pour

qu'elles s'inscrivent dans un modèle de déploiement économique tenable qui respecte l'impérieuse nécessité de protéger nos terres agricoles.

Si je me permets, avec mon groupe, de proposer cela, c'est parce que le verbatim de M. le Ministre était clair. Il dit : « Nous étendons les zones d'activité économique avec l'aide des subsides de la Région wallonne, que nous revendons pour pouvoir nous financer avec une consommation de densité assez faible. C'est la promesse de refaire une extension, puis encore une autre. C'est un modèle de financement qui n'est clairement plus tenable. J'ai un chantier de modification de la réglementation sur les parcs d'activité économique qui est en cours. Bien sûr, nous avons besoin de terrains pour nos entreprises, mais ce modèle-là est intenable. » Monsieur le Ministre, je vous rejoins complètement.

**M. François Desquesnes**, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Vous faites confiance au Gouvernement.

*(Rires)*

**Mme Veronica Cremasco** (Ecolo). – Alors, justement, venons-en sur la confiance au Gouvernement. Évidemment, je reprends vos propos. Je fais confiance, plutôt, au service des comptes rendus qui nous les retrace exactement.

Par contre, je pense que l'on pourrait écrire dans les conclusions de notre pétition ces deux propositions-là, et j'imagine que ce sera soutenu par votre groupe politique dans l'enceinte de ce Parlement. C'est une position, je le dis et je le répète, que nous trouvons très intéressante. Les deux propositions que je vous ai faites – je ne sais pas si je dois vous les transmettre par écrit, Monsieur le Président – me semblent pouvoir rejoindre les bancs de la majorité. Je ne fais rien d'autre que de dire ce qui est en phase de développement, si j'en crois les propos de M. le Ministre lors de l'accueil des pétitionnaires. Je vous remercie.

Je vous les transmets par écrit ? J'ai essayé de les libeller vraiment tout doucement. Je peux vous les envoyer par mail, Monsieur le Président.

**M. le Président**. – Ce serait effectivement intéressant de les avoir par écrit. Par mail, c'est encore plus rapide.

Peut-être un avis d'un des membres de la Commission sur ces suggestions qui ne sont somme toute pas inintéressantes ? Êtes-vous d'accord avec ces deux suggestions, que l'on rajouterait dès lors dans les conclusions ?

J'ai entendu oui et j'ai entendu non.

Je vous propose, comme cela reviendra en plénière vu ce qui a été annoncé, de voter sur les conclusions qui sont sur notre buvard aujourd'hui et en fonction des

propositions écrites qui ont été faites par Mme Cremasco, qu'en plénière on puisse amender les conclusions le cas échéant.

Cela vous convient-il ? Oui, merci.

La parole est à M. Chintinne.

**M. Grégory Chintinne** (MR). – J'ai entendu l'intervention de M. Crampont et de Mme Cremasco. Malheureusement, je n'étais pas présent, mais j'ai pu écouter l'audition de la famille Buyck.

Concernant les conclusions qui sont présentées, elles ont le mérite de mettre sur la table un équilibre entre l'agriculture et le développement économique. J'ai entendu M. Crampont dire que le PS était favorable. On n'a jamais dit que le Mouvement réformateur était contre ce projet.

Ce qu'il faut, c'est répondre et rendre des conclusions qui tiennent compte de la pétition de M. Buyck et de l'avis du BEP, qui était tout de même assez circonstancié.

Ces conclusions reflètent un équilibre. Certes, il n'est peut-être pas parfait, mais personne ne l'est. Au niveau des inondations et des autres éléments évoqués, des éléments du dossier permettaient d'avoir une vue sur la situation.

Je m'en tiendrai aux conclusions telles qu'elles ont été proposées.

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

**Mme Veronica Cremasco** (Ecolo). – Je trouve la suggestion du PS excellente.

On reviendra volontiers en séance plénière, mais je ne vous comprends pas, chers collègues – notamment les collègues des Engagés. Je ne vois pas en quoi je m'éloigne des propos et de la ligne du ministre.

Là, vous ne vous engagez à rien. Vous vous engagez simplement à suivre ce que votre ministre a proposé. Par ailleurs, cela me semble indispensable si l'on veut sauver la terre agricole et si l'on veut arrêter de la mettre systématiquement en opposition avec le développement économique. Il faut faire quelque chose.

M. le Ministre dit : « je m'y engage fermement, je vais le faire ». Je vous dis que je vais vous faciliter la tâche en rédigeant deux amendements de ma plus belle plume. Si c'est un problème de rédaction, dites-moi les mots qui vous choquent ou la manière dont je peux libeller la chose. Ces amendements ne sont pas nuancés, parce qu'ils sont vraiment déterminés, mais il n'y a rien de choquant dans les deux propositions que je viens de transmettre à M. le Secrétaire de Commission.

J'ai même envie de dire, Monsieur le Ministre, que vos propos sont plus forts que les miens. J'ai, en plus, essayé de concilier les bancs de la majorité. Je ne comprends pas ce qui ne vous convient pas dans ces deux propositions.

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

**Mme Sophie Fafchamps** (Les Engagés). – J'aimerais tout d'abord remercier la famille Buyck pour son intervention.

Il est toujours particulier d'avoir des pétitionnaires sur un dossier aussi précis et que ce soit la famille concernée elle-même qui vienne défendre la pétition. Cela donnait un contexte assez émotionnel et particulier au débat. Ce dernier est néanmoins bien là. On peut l'élargir à l'ensemble de la thématique de l'aménagement du territoire. Merci à eux d'avoir amené le débat au sein du Parlement.

Pour le reste, je m'en tiendrai aux conclusions telles qu'elles sont proposées. Laissons le temps au Gouvernement de travailler. On a totalement confiance dans les engagements que le ministre a pris. Il ne me paraît pas justifié d'amender le texte. Il reflète notre position et il nous paraît justifié de le garder tel quel.

#### *Vote*

**M. le Président.** – Les conclusions sont adoptées par 6 voix et 3 abstentions.

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

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

La séance est suspendue.

*- La séance est suspendue à 11 heures 1 minute.*

#### **REPRISE DE LA SÉANCE**

*- La séance est reprise à 11 heures 4 minutes.*

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

## **INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES**

### **Question orale de M. Laurent Devin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les suites de l'accident du pont 45 à Houdeng et les conclusions à en tirer »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Devin à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les suites de l'accident du pont 45 à Houdeng et les conclusions à en tirer ».

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

**M. Laurent Devin** (PS). – Monsieur le Ministre, le 6 mars dernier, l'effondrement du pont 45 en cours de démolition à Houdeng a eu des conséquences dramatiques, avec la mort d'un ouvrier. Cet épisode doit nous rappeler à quel point ce type de métier peut être dangereux. Au-delà du drame humain qu'il a engendré, il a également eu des conséquences considérables pour la région du Centre : interruption de la navigation, perturbations logistiques pour les entreprises, pollution du canal et arrêt brutal d'un chantier placé sous votre responsabilité.

À ce jour, plus de six mois se sont écoulés. Vous aviez annoncé un redémarrage des travaux le 10 juin et une reprise de la navigation le 22 août. Monsieur le Ministre, le calendrier est-il tenu ? Pouvez-vous le confirmer ou allez-vous nous annoncer qu'il y a de nouveaux retards ?

Au-delà du calendrier, je souhaite attirer votre attention sur un aspect fondamental : la responsabilité politique dans la gestion de ce type de chantier ô combien sensible. L'analyse technique des causes de l'accident est une chose, mais ce sont vos services et votre autorité politique qui encadrent les procédures. Monsieur le Ministre, quels enseignements en tirez-vous pour éviter à l'avenir que de tels incidents ne se reproduisent ? Disposez-vous désormais d'une évaluation circonstanciée de l'impact économique du blocage de la navigation sur les acteurs économiques de la Région ? Le cas échéant, qui doit prendre en charge le manque à gagner pour les entreprises ? Y aura-t-il une intervention des assurances ?

Enfin, concernant l'environnement, les analyses avaient évoqué une pollution maîtrisée aux hydrocarbures. C'est ce que vous nous aviez annoncé. Avez-vous depuis reçu des résultats complémentaires confirmant cette première évaluation ?

Quelles précautions seront prises pour garantir la sécurité du site durant la phase de reconstruction ? Cet

accident ne peut pas être traité comme un simple incident de chantier, il doit marquer un tournant dans la rigueur et la transparence avec laquelle de telles infrastructures sont gérées.

**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 se souvient tous du drame survenu le 6 mars dernier dans le cadre de la déconstruction du pont 45 sur l'E42. Je rappellerai que, juridiquement, la responsabilité de ce chantier relève du maître d'ouvrage, celui-ci étant la SOFICO.

Ce chantier a un impact important sur la mobilité et singulièrement la mobilité dans la région du centre. Fin juin, j'annonçais que, sous réserve d'imprévus majeurs, la navigation pourrait reprendre sur le canal dès le 22 août.

La mobilisation proactive et continue des entreprises concernées, du SPW MI et de la SOFICO, toutes ces actions convergentes ont permis la reprise du trafic fluvial sur le canal du Centre, à hauteur de Houdeng, plus tôt que prévu, soit le 11 août 2025 à 6 heures du matin. Je profite de l'occasion de votre question pour remercier l'ensemble des acteurs tant publics que privés qui ont permis d'atteindre ce résultat.

La procédure judiciaire et pénale pour identifier les responsabilités suit son cours. Dans le respect de la séparation des pouvoirs, je me garderai de toute expression sur les conclusions en l'état de l'expertise judiciaire.

Je rappelle que le marché de déconstruction-reconstruction du pont 45, initié par la SOFICO, constituait un marché *design and build*, et non un simple marché de travaux. Le SPW MI suit ce dossier et le travail judiciaire avec la plus grande attention, afin d'en tirer tous les enseignements nécessaires.

C'est vrai, l'interruption de la navigation au droit du pont de l'autoroute E42, tombée dans le canal du Centre, a eu un impact sur la disponibilité de la voie d'eau et la gestion de nos infrastructures portuaires, singulièrement le site de Garocentre. Les industries sont toujours restées accessibles par la voie d'eau, mais au prix d'un détour d'environ trois jours pour les bateliers.

Le transport fluvial, durant cette période, a connu un ralentissement de son activité. Plusieurs entreprises ont partiellement opéré un transfert modal vers la route. Les acteurs de la voie d'eau, notamment le gestionnaire de Garocentre, s'emploient aujourd'hui à relancer activement les services fluviaux de la plateforme trimodale. Cela aura donc un impact sur le chiffre d'affaires du PACO, mais qu'il est trop tôt d'évaluer pour le moment.

Concernant la protection de l'environnement, des opérations ont été menées pour éviter toute fuite d'hydrocarbures provenant des engins de chantier ou de la péniche située sous le pont pour la récupération des gravats qui avaient coulé. Cela a permis de préserver le canal du Centre, en réduisant drastiquement les risques de pollution.

Le nettoyage de la pollution dans le canal consistait notamment à pomper l'eau polluée à proximité des barrages pour être évacuée par des camions vacuum et être ainsi traitée, et à la mise en place d'une station de traitement sur place.

Des analyses d'eau ont été réalisées en amont et en aval des barrages antipollution, ainsi qu'au voisinage de la péniche. Les résultats confirment l'efficacité des mesures prises par les services : les teneurs en hydrocarbures C10-C40 sont restées inférieures à 0,10 millilitre par litre, attestant de la maîtrise de la pollution.

Enfin, j'ai toute confiance dans la rigueur et la transparence dont l'administration et la SOFICO témoignent dans leur gestion du parc des ouvrages d'art.

Il est évident que, une fois les procédures et les responsabilités établies, des leçons devront être tirées par rapport à ce type d'incident. C'est normal, c'est la procédure habituelle chaque fois qu'un incident important survient sur le réseau, qu'il soit fluvial ou routier.

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

**M. Laurent Devin** (PS). – Je remercie M. le Ministre pour ces éléments d'information. J'ai une question : y a-t-il du retard par rapport à la réalisation du chantier du pont en tant que tel ? Cet élément, je ne l'ai pas entendu chez vous. Vous pouvez peut-être me répondre maintenant ; si pas, une prochaine fois. Je le ferai par une question écrite. Le dossier reste ouvert.

**Question orale  
de M. Laurent Devin  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « les investissements pour la modernisation  
des voies navigables »**

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

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

**M. Laurent Devin (PS).** – Monsieur le Ministre, le 5 juin dernier, votre Gouvernement annonçait l'adoption d'un plan d'investissements à 312 millions d'euros pour moderniser les voies navigables wallonnes. Sur ce montant, un tiers est réservé à la modernisation du plan incliné de Ronquières, à Braine-le-Comte, en région du Centre.

J'ai pris acte de votre refus de nous transmettre le détail du coût estimé de chaque chantier afin de ne pas fausser la procédure de marché public. Cela étant, d'une manière générale, je souhaiterais obtenir des précisions sur les éléments suivants :

- comment ces 312 millions d'euros s'intégreront-ils dans la trajectoire budgétaire pluriannuelle du Gouvernement, si elle existe ;
- quelle sera la durée d'engagement de ce plan d'investissements ;
- quels seront les montants inscrits au budget 2026, puisqu'il n'y avait rien à l'ajustement ;
- les entreprises auront-elles la capacité d'inscrire dans leur programme de travail les travaux du Plan d'investissements des voies navigables et du plan Infrastructures attendu pour fin d'année ;
- disposez-vous d'une étude d'impacts de ce plan d'investissements sur l'économie wallonne ?

Relativement au plan incliné de Ronquières, quelles garanties pouvez-vous donner quant au respect du calendrier – vous savez que c'est important – et à l'évitement des dérapages budgétaires inhérents à ce genre de travaux ? Ferez-vous un rapport de suivi de ces travaux au Parlement ou devons-nous passer par les outils traditionnels du contrôle parlementaire ?

Enfin, comment assurer que cette modernisation d'un ouvrage stratégique renforcera à terme la compétitivité du transport fluvial, notamment sur l'axe Sambre-Escaut, dans une optique de transition modale et de soutien à l'économie wallonne ?

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

**M. François Desquesnes,** Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, les investissements favorisant le report modal vers la voie d'eau font pleinement partie de mes priorités. Les investissements dont vous faites écho en sont le reflet.

Il s'agit bien d'un plan stratégique pour la Wallonie et pour trois raisons majeures :

- l'augmentation de l'attractivité industrielle de la Wallonie, parce qu'un réseau fluvial plus efficace et plus fiable doit permettre d'attirer des investissements industriels. Je prendrai l'exemple de l'entreprise Nexans qui a fait ce choix à Châtelet, précisément en raison de la proximité avec la voie d'eau et des opportunités de transport par péniches que cela induisait ;

- l'atteinte de nos objectifs de *shift* modal. C'est une traduction très claire, à savoir plus de bateaux, mais cela veut dire moins de camions sur le réseau routier et autoroutier ;
- l'objectif de décarbonation du transport. Vous le savez, le transport fluvial, c'est deux à quatre fois moins de CO<sub>2</sub> émis par tonne transportée.

Le Plan d'investissement des voies navigables, approuvé par le Gouvernement en juin dernier, s'inscrit pleinement dans la trajectoire budgétaire pluriannuelle du Gouvernement. Il mobilise une enveloppe exceptionnelle de 312 millions d'euros, répartis sur plusieurs exercices, et ce, pour les cinq prochaines années. Pour ce qui concerne le budget 2026, je vous donne rendez-vous en novembre, lorsque vous aurez les documents budgétaires. Je rappelle quand même que, dans le budget initial 2025, les crédits d'engagement étaient bien inscrits.

Ce plan, élaboré par mon cabinet et le SPW MI, en concertation avec les acteurs de la voie d'eau, répond aux besoins identifiés par le secteur lui-même.

Une étude socioéconomique, menée dans le cadre des travaux préparatoires aux appels à projets du programme Seine-Escaut, avait d'ailleurs permis de mettre en évidence que le scénario retenu pour la modernisation du plan incliné de Ronquières, à savoir celui de la restauration de sa pleine capacité, était le plus pertinent face à des scénarii alternatifs de fermeture ou d'augmentation de la capacité.

Concernant l'exécution du chantier de modernisation du plan incliné de Ronquières, mon administration veille à un suivi rigoureux du calendrier et des coûts, en lien étroit avec les entreprises concernées. Vous le savez, une première phase avait déjà été validée antérieurement. La modernisation de cet ouvrage hydraulique exceptionnel vise à renforcer la compétitivité du transport fluvial, singulièrement sur l'axe Anvers-Bruxelles-Charleroi ou Anvers-Bruxelles-La Louvière, en lui redonnant sa pleine capacité de fonctionnement après malheureusement une trop longue période de sous-investissement.

En ce qui concerne les capacités des entreprises à mener ces travaux, des communications sont régulièrement organisées vis-à-vis du secteur de la construction, notamment par l'organisation de rencontres annuelles à l'initiative du SPW MI, lors desquelles les portefeuilles de projets sont présentés. Précisément, le caractère pluriannuel du programme, sa prévisibilité et une certaine forme de continuité des actions de réhabilitation, comme sur le plan incliné de Ronquières, doivent permettre justement aux entreprises de mobiliser les ressources nécessaires pour permettre la réalisation du plan d'investissement et aussi programmer leur montée en puissance par rapport à des chantiers potentiels.

Enfin, je précise que j'ai sollicité le directeur général du SPW MI afin qu'il désigne un pilote pour ce plan d'investissement afin qu'il désigne un pilote pour ce plan d'investissement. Le but est d'assurer la cohérence dans la mise en œuvre des projets, ainsi qu'une coordination efficiente et agile des différents chantiers. Il est important que le réseau reste opérationnel, en tout cas de façon optimale, pendant toute l'exécution des travaux.

Il faut qu'une personne soit le pilote de tout cela et qu'elle puisse discuter et entreprendre un dialogue structurel et régulier avec les acteurs de la voie d'eau de façon à ce que l'échelonnement de ces chantiers soit le moins perturbateur pour la disponibilité du réseau fluvial.

Nul doute que vous reviendrez avec des questions parlementaires pour connaître l'état d'avancement de ce projet.

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

**M. Laurent Devin (PS).** – Monsieur le Ministre, je vous remercie pour ces éléments d'information.

Quatre mois plus tard, je comprends qu'il n'y a toujours pas une personne désignée pour être le capitaine de ce dossier, si je vous ai bien entendu.

Je vous souhaite une bonne négociation pour que les montants nécessaires soient bien affectés à ces projets.

**Question orale  
de Mme Valérie Dejardin  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « l'accessibilité au grand public du site web  
hydrometrie.wallonie.be »**

**Question orale  
de Mme Christine Mauel  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « l'innovation citoyenne et l'intelligence  
artificielle au service de la sécurité des  
Wallons »**

**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 Dejardin, sur « l'accessibilité au grand public du site web hydrometrie.wallonie.be » ;
- Mme Mauel, sur « l'innovation citoyenne et l'intelligence artificielle au service de la sécurité des Wallons ».

La parole est à Mme Dejardin pour poser sa question.

**Mme Valérie Dejardin (PS).** – Monsieur le Ministre, j'ai déjà eu l'occasion de vous interroger à propos du site internet hydrometrie.wallonie.be qui recèle d'informations essentielles à propos de l'état de nos cours d'eau et de nos barrages.

Ce site me semble être de plus en plus régulièrement consulté par le grand public – ce qui est une bonne chose –, notamment lors de périodes d'alerte comme nous en avons encore connue le 9 septembre dernier.

Les informations qui y sont rendues disponibles permettent à tout un chacun de s'informer en temps réel de l'état d'un cours d'eau. Les données permettent de se rassurer, de s'alerter et de prévoir.

Malgré son utilité réelle, ce site doit faire face à quelques défauts. D'une part, en période de forte affluence, des difficultés d'accès sont souvent observées. Le site est *down*, toute consultation est alors empêchée – on en a déjà parlé. D'autre part, l'ergonomie du site est peu adaptée au grand public. Preuve en est le projet de ce jeune verviétois qui a récemment créé une nouvelle interface récupérant les données du site en question et les restituant de manière plus adaptée à la consultation par des non-spécialistes.

Partant de ces constats, Monsieur le Ministre, n'y aurait-il pas matière à investir des moyens complémentaires pour développer le site ? Le fait qu'il soit régulièrement saturé représente un véritable problème pour les citoyens et citoyennes, ainsi que pour tous les acteurs de la chaîne de la sécurité qui le consultent.

Concernant son ergonomie, n'y aurait-il pas lieu de s'inspirer du travail réalisé de manière bénévole par notre concitoyen verviétois ? La Région ne devrait-elle pas elle-même veiller à la bonne diffusion de ce type d'information ?

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

**Mme Christine Mauel (MR).** – Monsieur le Ministre, les inondations de juillet 2021 ont profondément marqué les habitants du bassin de la Vesdre. Depuis, la surveillance des niveaux d'eau est devenue une préoccupation quotidienne pour des milliers de citoyens. L'outil officiel actuel hydrometrie.wallonie.be souffre de lacunes majeures : une interface complexe, des informations peu accessibles et des pannes récurrentes lors des épisodes critiques, c'est-à-dire précisément quand les citoyens en ont le plus besoin. Pourtant, 1,2 million d'euros y ont été investis.

Face à ces défis, des citoyens ont pris les devants. Je pense notamment à VesdreWatch, une application web

développée avec des outils modernes, comme Firebase et l'intelligence artificielle, qui offre une vision claire et simple des hauteurs d'eau, des alertes personnalisées, et une interface accessible à tous, même en cas d'affluence. Ce projet, encore en phase de test, démontre comment l'innovation et l'intelligence artificielle peuvent transformer un service public en un outil efficace, transparent et résilient.

Quelles leçons la Wallonie tire-t-elle des complications relatives d'hydrometrie.wallonie.be, notamment en termes d'accessibilité, de robustesse et d'expérience utilisateur, et comment allez-vous y remédier à court terme ?

Comment le Gouvernement wallon envisage-t-il de soutenir et de valoriser des initiatives citoyennes comme VesdreWatch, qui comblent les lacunes des outils publics et répondent directement aux besoins des habitants ?

Comment intégrez-vous l'IA et les nouvelles technologies en matière de gestion des risques naturels et plus particulièrement dans les programmes de surveillance des niveaux d'eau 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. – Mesdames les Députées, comme souligné dans la Déclaration de politique régionale, dans la poursuite des recommandations de la Commission d'enquête parlementaire chargée d'examiner les causes et d'évaluer la gestion des inondations de juillet 2021 en Wallonie, des mesures spécifiques seront prises pour adapter le territoire wallon aux changements climatiques et singulièrement pour prévenir et gérer les inondations ainsi que développer une culture du risque pour les infrastructures stratégiques, avec une coordination accrue entre les différents niveaux de pouvoir.

Le site web hydrometrie.wallonie.be est un outil essentiel pour gérer les risques. Il est la partie visible d'un travail conséquent mené par le SPW MI – Madame la Députée Mauel, vous citez un budget de 1,2 million d'euros, celui-ci n'était pas destiné au site internet, mais au travail en amont, les logiciels, les travaux, je vais y venir – en lien avec le SPW ARNE. Il vise à collecter les données – au niveau des rivières – mais également à les exploiter intelligemment pour réaliser des modèles prédictifs efficaces. Ce travail est mené en partenariat avec le Service de recherche hydrologique de l'UCLouvain.

Ce sont ces données et leur exploitation qui permettent d'assurer une veille efficace par la Wallonie de ses cours d'eau. C'est sur cette base que, le cas échéant, le CORTEX – qui relève de la responsabilité du ministre-président – peut activer ses procédures d'alerte

et de préalerte, tant vers les services régionaux que vers les communes.

C'est donc un site, une action et une veille qui sont totalement indépendants de la façade que constitue le site internet publiquement accessible. Cette interface publique disponible sur le site hydrometrie.wallonie.be est un outil destiné à rendre le relevé des données des cours d'eau accessible en temps réel à tout un chacun.

Le site est – et c'est une bonne chose – davantage utilisé que par le passé. Cela a pour conséquence que des soucis de ralentissement – voire de saturation – ont lieu aujourd'hui lorsque les consultations simultanées sont nombreuses. Il faut le préciser : cela est sans impact sur la veille opérée par CORTEX. Différentes interventions informatiques ont été apportées au site afin de le sécuriser, notamment suite à la cyberattaque qu'a subie le SPW en avril dernier et dont le site internet hydrometrie.wallonie.be avait été également victime.

Si la situation est actuellement meilleure, elle n'est pas encore à mes yeux optimale. Ainsi, mon administration m'informe qu'une révision profonde est en cours par le SPW Digital pour l'infrastructure et l'interface, et le SPW MI pour le contenu.

Ces améliorations prévues dans les prochains mois permettront notamment de visualiser les prévisions hydrologiques, avec leurs incertitudes et les risques de dépassement de seuil, qui sont l'une des recommandations de la commission d'enquête. J'y ai participé.

Je salue l'esprit d'initiative de l'initiative citoyenne VesdreWatch, que vous relevez et qui a aussi été relevé par les médias, qui récupère les données du SPW MI, conformément à la logique d'*open data*, et propose une visualisation spécifique pour le bassin de la Vesdre. C'est bien la preuve aussi que le système fonctionne, à savoir que les données sont utilisables par des tiers qui peuvent en assurer une visibilité et un ciblage précis. L'hydrométrie concerne toute la Wallonie et ici, il s'agit d'une initiative sur un bassin-versant.

Je trouve cette initiative extrêmement positive et j'ai donc demandé à l'administration de contacter l'auteur de cette application, car le SPW prépare actuellement un marché pour l'intégration des données hydrologiques wallonnes dans une interface web européenne sur smartphone. Raison pour laquelle il me semble utile de valoriser une expérience qui semble aujourd'hui utile et surtout très ergonomique pour ses utilisateurs.

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

**Mme Valérie Dejardin (PS).** – Merci, Monsieur le Ministre, pour votre réponse. Vous vous en doutez, on mesure le travail conséquent qu'il y a derrière ce site pour le mettre en œuvre et pour gérer tout ce qui concerne la gestion de crise au niveau wallon. On salue

évidemment tout le travail de l'ombre des dizaines de personnes.

Il y a deux éléments importants dans l'interpellation et dans votre réponse. Aujourd'hui, chaque citoyen doit pouvoir avoir les informations et les avoir de manière lisible. Il y a le problème de bug quand il y a une trop forte demande, c'est souvent aux périodes un peu cruciales. Là, vous me dites que vous y travaillez, que votre administration y travaille. C'est positif. J'espère que ce sera fait assez rapidement. Pour la lisibilité, le contact avec des citoyens, comme vous allez le faire également ou comme vous l'avez fait, est positif aussi. Le but, aujourd'hui, est que chaque citoyen puisse se sentir en sécurité grâce à une information claire et précise.

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

**Mme Christine Mauel (MR).** – Monsieur le Ministre, je prends bonne note de vos explications concernant l'importance du travail mené par vos services, ainsi que par le rôle du CORTEX dans la gestion des alertes.

Vous avez aussi admis que la situation n'était pas encore optimale. Permettez-moi d'insister, comme Mme Dejardin, sur le fait que pour les citoyens du bassin de la Vesdre, la façade publique, comme vous l'appelez, n'est pas un élément secondaire. C'est leur porte d'entrée, leur seul lien direct pour accéder à ces données critiques. Je reste attentive à la suite donnée à cette possibilité technique.

### Question orale

de **M. Loris Resinelli**

à **M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux,**  
sur « le pont Capitte à La Louvière »

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

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

**M. Loris Resinelli (Les Engagés).** – Monsieur le Ministre, ce fameux projet d'envergure de remplacement du pont Capitte à La Louvière est estimé à près de 19 millions d'euros. On en a déjà longuement parlé ici. Avant l'été, je vous interrogeais sur l'avancement du marché et vous disiez que le marché était en voie d'être attribué dans les tout prochains jours, pour un démarrage prévu à l'automne 2025. Les tout prochains jours sont passés, l'automne 2025 commence. Ce projet attendu de longue date doit permettre de

moderniser une infrastructure essentielle à la mobilité locale et régionale, puisque c'est une entrée de ville très importante à La Louvière.

Ce chantier intervient en même temps qu'un autre grand chantier d'envergure, pour lequel je vous interroge assez régulièrement et encore cet après-midi : ce sont les travaux du métrobus à la chaussée Houtart à Houdeng, ce chantier mobilisant un budget de 7,5 millions d'euros pour une durée des travaux estimée à deux ans. La concomitance de ces deux projets d'importance est de bon sens, mais suscite aussi des interrogations légitimes quant à la capacité de coordination des différents acteurs concernés dans les chantiers et à l'ampleur des perturbations qui en résulteront pour les habitants, les commerçants et les usagers de la voirie.

Monsieur le Ministre, pouvez-vous préciser le calendrier exact envisagé pour le lancement et la réalisation du chantier du pont Capitte, ainsi que les mesures prévues pour garantir une parfaite articulation avec celui du métrobus à la chaussée Houtart ? Quelles dispositions le Gouvernement wallon entend-il mettre en place pour assurer la continuité de la circulation et limiter les désagréments pour les riverains et l'activité économique locale ? Pouvez-vous nous informer sur l'accompagnement qui se fait et doit se faire en partenariat avec la Ville de La Louvière pour les usagers, les services d'urgence et les acteurs économiques afin de concilier au mieux la rénovation, le remplacement indispensable de ce pont, avec la vie quotidienne des Louviéroises et Louviéris ?

**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 pont Capitte est un ouvrage capital pour la mobilité des Louviéris et la région du Centre dans son ensemble, et je comprends votre attachement au dossier. Son remplacement n'a que trop tardé.

Je peux vous confirmer que la notification du marché de travaux pour le pont Capitte a été envoyée à l'adjudicataire qui a présenté la meilleure offre, à savoir l'association momentanée Socogetra-Techno Métal Industrie.

Le chantier du métrobus a, quant à lui, débuté au mois d'août. Le SPW Mobilité et Infrastructures, qui a la main sur ces deux chantiers, veille à ce que la coordination entre ces deux travaux se passe au mieux. C'est pour cette raison qu'une réunion a été organisée le 18 septembre entre les représentants de l'administration et ceux de l'adjudicataire.

Il a été validé que l'ordre de service pour le chantier du pont Capitte soit fixé pour un démarrage des travaux en fin du mois d'octobre. L'installation de chantier

commencera du côté opposé à la zone actuelle de travaux du métrobus dans sa phase 0. Cette organisation négociée permettra ainsi l'achèvement du travail actuel jusqu'au pied du pont, sans aucune difficulté pour aucun des intervenants.

Une fois cette phase 0 du métrobus terminée, les deux chantiers ne seront plus physiquement jointifs. Chacun travaillera de son côté, puisque l'un d'eux remontera sur la chaussée Paul Houtart. Les accès au chantier seront donc totalement indépendants : pont Capitte d'un côté et métrobus de l'autre.

D'un point de vue organisationnel, puisque vous soulevez la concomitance de ces deux projets d'importance, je vous confirme qu'il a été décidé que les différents services impliqués pour ces deux chantiers se concerteront en continu tout au long des travaux.

En ce qui concerne la mobilité, le pont provisoire qui a été construit pour pallier la fermeture du pont Capitte restera en place jusqu'à la mise à disposition effective du nouveau pont. Les déviations déjà organisées resteront donc opérationnelles, la commune restant libre de prendre les dispositions particulières qu'elle souhaite sur ses propres voiries. C'est dans le respect de l'autonomie communale.

Dès le démarrage des travaux, les piétons et les cyclistes seront aussi déviés vers ce pont provisoire – puisque aujourd'hui, le pont Capitte est encore utilisable pour les modes actifs. Pour des raisons évidentes de sécurité, les piétons et les cyclistes ne pourront plus traverser la zone de chantier.

Un plan de déviation précis est concerté pour tous les usagers. Il a été mis en place pour que les désagréments inévitables d'un tel chantier soient toutefois les plus limités possibles. Des évaluations seront menées et des ajustements seront opérés si cela est nécessaire.

Une cellule de communication interne au projet continue à travailler pour assurer une bonne diffusion des informations utiles sur ce chantier vers l'ensemble du public concerné. Ceci comprend non seulement des événements ponctuels comme des réunions publiques ou des conférences de presse, mais également des supports permanents et régulièrement mis à jour sur site internet et sur les réseaux sociaux.

Cette cellule continuera de fonctionner jusqu'à la fin du chantier. Elle impliquera à la fois les autorités locales et les acteurs régionaux impliqués dans cet important projet pour la mobilité louviéroise.

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

**M. Loris Resinelli** (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, merci pour votre réponse et pour avoir de nouveau souligné que ce chantier est capital pour la

mobilité à l'entrée de ville de La Louvière – au niveau de son accès ouest, par Houdeng-Goegnies.

C'est un chantier qui a déjà fait couler beaucoup d'encre dès son démarrage – il y a des années de cela, sous l'ancienne mandature. Heureusement, maintenant, le début du chantier est prévu pour la fin octobre.

Je me réjouis, tout comme les Louviérois, de voir enfin avancer ce chantier.

Je note qu'il y a eu une bonne intelligence et une bonne coordination entre les acteurs qui travaillent sur ce chantier et ceux qui travaillent sur le chantier du métrobus de la chaussée Houtart.

C'est du bon sens que ces acteurs se parlent entre eux et qu'il puisse y avoir une bonne coordination, surtout pour le début des chantiers – puisque, vous l'avez dit, la phase 0 de la chaussée Houtart est actuellement au pied du pont Capitte. Il est nécessaire que cette coordination ait lieu et qu'elle se maintienne pour l'avenir – même si, par la suite, les deux chantiers vont être assez dissociés géographiquement.

Vous recommandez que la communication autour de ces deux chantiers soit la meilleure possible pour que les riverains soient informés quasiment en temps réel de l'évolution de ceux-ci. L'impact constaté dans les rues utilisées au sein des différentes déviations doit également être évalué. Je ne peux qu'aller dans votre sens.

Vous l'avez dit, le plan de déviation est de la compétence de la commune, mais pour lequel il y a aussi des discussions avec le SPW. Il importe que ce plan soit régulièrement évalué et adapté, si besoin est, pour alléger la vie des riverains qui subissent depuis de nombreux mois les désagréments de ces déviations.

**M. le Président.** – Je rappelle que vous disposez d'une minute pour votre réplique.

**Question orale  
de M. Loris Resinelli  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « le port de plaisance de Seneffe »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Resinelli à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le port de plaisance de Seneffe ».

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

**M. Loris Resinelli** (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, toujours le long de ce canal du Centre, même

si l'on est ici sur le canal de Charleroi-Bruxelles, un peu plus loin, le charmant port de plaisance de Seneffe constitue un atout touristique et économique important pour notre région du Centre, tant sur un plan touristique, économique que sportif. À côté, un centre ADEPS travaille avec beaucoup de jeunes de notre région.

Ce port fait face à plusieurs défis en matière d'équipements et de modernisation. Parmi les problématiques identifiées, on retrouve notamment la dégradation des palplanches, l'érosion progressive des berges ainsi que l'état préoccupant des pontons. S'ajoute à cela le besoin d'installer des bornes d'électricité et d'eau adaptées aux usagers, ainsi que d'une mise à l'eau plus sécurisée.

La situation est cependant particulière au niveau du foncier. La majorité des ports de plaisance sont une propriété du SPW ; or, sur le site de Seneffe, certains terrains appartiennent au SPF Finances pour des raisons historiques, ce qui peut freiner la planification des interventions et la mise en œuvre de solutions structurelles.

Vous avez annoncé des investissements dans les voies d'eau avec une partie réservée à la plaisance. Le Gouvernement wallon envisage-t-il des interventions ou de mobiliser des subsides pour le port de plaisance de Seneffe, afin qu'il puisse faire face à ces défis de modernisation et de remise en état de ses infrastructures ?

Des actions spécifiques sont-elles prévues afin de lutter contre l'érosion des berges et de sécuriser les installations, en particulier les palplanches et les pontons ?

Des démarches sont-elles entreprises pour clarifier la situation foncière entre le SPW et le SPF Finances, et ainsi faciliter la gestion et le développement du site ?

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

**M. François Desquesnes**, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, les ports de plaisance sont un atout économique, touristique et sportif pour la Wallonie et recueillent toute mon attention.

Un effort particulier du Gouvernement wallon avait été consenti en 2002 afin d'offrir des installations de qualité aux concessionnaires des infrastructures de plaisance. À charge de ces mêmes concessionnaires d'entretenir les équipements mis à disposition ainsi que les éléments d'amarrage, excepté l'entretien des berges, du lit de la voie d'eau et des appontements qui, eux, restaient à charge de l'administration en charge des voies hydrauliques.

Après plus de 25 ans d'utilisation, nous avons bien dû constater que, malgré la bonne volonté des

concessionnaires, certains équipements sont devenus vétustes. C'est la raison pour laquelle j'ai demandé à la Cellule de pilotage du tourisme fluvial de Wallonie du SPW MI d'établir un schéma directeur permettant une remise à niveau de nos infrastructures de plaisance. Ce schéma directeur a été présenté au Conseil du tourisme fluvial le 1<sup>er</sup> juillet dernier. Il prévoit différentes interventions à réaliser dans les ports de plaisance de Wallonie et les haltes nautiques, avec différents indices de priorité. Ces éléments seront financés dans le cadre des 312 millions ; on parle de 6 millions d'euros d'investissement.

En outre, comme vous le savez, je me suis rendu au port de Seneffe, le 25 août dernier, afin de me rendre compte personnellement de la situation. Très concrètement, lors de ma visite, j'ai pu rencontrer la Commune de Seneffe et les gestionnaires du port, le Snef Yachting.

Différents travaux de sécurisation, d'aménagement et de modernisation ont d'ores et déjà été approuvés. Il s'agit du remplacement des bornes d'alimentation en eau et en électricité, du remplacement de pontons défectueux et de la sécurisation de la rampe de mise à l'eau.

En ce qui concerne le remplacement des palplanches sur une longueur estimée à 300 mètres, une analyse est en cours par le SPW.

Par ailleurs, je tiens à porter à votre connaissance que les éléments que j'ai évoqués viennent compléter des travaux de sécurisation qui ont d'ores et déjà été réalisés en 2024 au port de Seneffe et qui concernaient le remplacement du platelage aux abords de la rampe de mise à l'eau.

Une analyse est en cours à la Direction des voies hydrauliques de Charleroi et au Comité d'acquisition afin de résoudre la question des terrains qui dépendent, effectivement et étonnamment, du SPF Finances et d'une parcelle dont l'ancien propriétaire n'a pas d'héritier connu. Cette inconnue a allongé le traitement du dossier, mais des pistes de solutions ont été trouvées et seront mises prochainement en œuvre au niveau du comité d'acquisition d'immeubles.

Comme vous pouvez le constater, Monsieur le Député, je mets tout en œuvre, avec les moyens qui sont les nôtres, pour que nous favorisions le développement du tourisme fluvial en Wallonie. J'ai, par ailleurs, au cours de mes visites in situ, pu me rendre compte des interventions nécessaires et je vous assure que je garde un œil attentif à la bonne réalisation de celles-ci.

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

**M. Loris Resinelli** (Les Engagés). – Merci, Monsieur le Ministre, pour votre réponse et pour les bonnes nouvelles que vous annoncez aujourd'hui pour le concessionnaire du Snef Yachting Club. C'est une

bonne nouvelle de savoir que les travaux ont déjà été approuvés pour les bornes, les pontons et la mise à l'eau.

C'étaient des interventions nécessaires. Vous avez souligné la bonne volonté des concessionnaires, mais, à 25 ans, les équipements gagnent en vétusté et donc, il est normal que la Wallonie intervienne pour les remplacer.

Je me réjouis de cette nouvelle ainsi que des autres nouvelles qui tomberont peut-être plus tard concernant les palplanches et concernant la situation foncière du site.

**Question orale  
de Mme Dorothée De Rodder  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « la nécessité de remplacer les feux sur la N7  
à Tournai »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme De Rodder à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la nécessité de remplacer les feux sur la N7 à Tournai ».

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

**Mme Dorothée De Rodder (PS).** – Monsieur le Ministre, depuis décembre 2020, les feux tricolores situés sur la N7 à hauteur du carrefour de la rue d'Havannes ainsi qu'au carrefour dénommé « Le Coquin » ne fonctionnent plus. Cela vous fait rire, je m'en doutais, mais depuis plus de cinq ans, et c'est nettement moins drôle, la situation reste inchangée.

En février 2025, le SPW a confirmé que deux chantiers étaient prévus sur la section concernée de la N7 :

- un chantier de remplacement des feux et réaménagement des carrefours, annoncé pour mai 2025, avec une durée estimée de 2 à 3 mois ;
- un chantier plus global de réfection de voirie et d'aménagements de mobilité douce, annoncé pour septembre 2026.

À ce jour, malgré ces annonces, aucun chantier n'a pourtant débuté. Pouvez-vous, une bonne fois pour toutes, confirmer le calendrier exact et définitif du chantier de remplacement des feux tricolores sur la N7 à hauteur des carrefours précités ? Les moyens financiers nécessaires ont-ils été définitivement engagés ?

Comment expliquez-vous qu'aucune avancée concrète n'ait encore été réalisée sous cette législature ?

Quelles mesures urgentes peuvent être prises, dans l'attente des travaux, pour sécuriser temporairement ce passage fortement fréquenté, notamment pour aller déposer les enfants à l'école ?

Enfin, pouvez-vous vous engager à suivre personnellement ce dossier afin qu'une solution durable puisse être rencontrée le plus rapidement possible ?

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

**M. François Desquesnes,** Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, vous relevez à juste titre une situation problématique depuis 2020, mais il ne vous aura pas échappé que je ne suis ministre des Infrastructures routières en Wallonie et de la Sécurité que depuis le 14 juillet 2024. Le Gouvernement wallon a confirmé, à travers sa Déclaration de politique régionale, sa volonté d'atteindre des objectifs ambitieux en matière de sécurité routière, de modernisation des installations, notamment de feux tricolores.

Mon administration m'informe que le marché public nécessaire à la mise en œuvre de la modernisation de ces feux a été notifié à l'entreprise adjudicataire à la mi-septembre, c'est-à-dire il y a quelques jours.

Le début de l'intervention sur ce chantier est fixé pour la fin de ce mois d'octobre, ce qui, j'espère, satisfera les citoyens qui ont trop attendu concernant l'aménagement de ce carrefour. Les travaux sont prévus pour durer jusqu'à la fin de l'année. Ils consisteront à remplacer les feux vétustes par des feux tricolores qui réguleront dorénavant l'ensemble des mouvements des deux carrefours en question. Les cheminements piétons seront réaménagés et sécurisés. Les revêtements enrobés et en béton seront rénovés ainsi que les marquages. Voilà qui devrait permettre la sécurisation correcte de ces deux carrefours. Je remercie les services de l'administration d'avoir mené à bien ce projet. Le calendrier que je vous ai donné en termes de fin de chantier est sous réserve des conditions climatiques.

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

**Mme Dorothée De Rodder (PS).** – Merci, Monsieur le Ministre, pour ces réponses très encourageantes et positives. Comme vous pouvez l'imaginer, les gens en ont marre. Je suis bien consciente que vous n'êtes là que depuis un an, mais, dans la tête des citoyens, ce dossier est en route depuis cinq ans. On ne comprend que très peu la lenteur de ce dossier. En tout cas, on a une solution correcte pour le moment, ce qui est de bon augure.

Je vous ai rencontré quelques fois ces derniers temps à Tournai. Il semblerait que vous aimiez la région. Je vous inviterai à traverser le passage piéton à mes côtés quand tout ceci sera rénové, en signe d'une bonne gestion finale de ce dossier.

**Question orale**  
**de M. Bruno Lefèbvre**  
**à M. François Desquesnes, Ministre du**  
**Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et**  
**des Pouvoirs locaux,**  
**sur « la nécessaire amélioration de la**  
**communication et de la transparence sur les**  
**chantiers autoroutiers wallons »**

**Question orale**  
**de M. Hervé Fiévet**  
**à M. François Desquesnes, Ministre du**  
**Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et**  
**des Pouvoirs locaux,**  
**sur « les solutions pour fluidifier le trafic et**  
**mieux informer les automobilistes »**

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

- M. Lefèbvre, sur « la nécessaire amélioration de la communication et de la transparence sur les chantiers autoroutiers wallons » ;
- M. Fiévet, sur « les solutions pour fluidifier le trafic et mieux informer les automobilistes ».

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

**M. Bruno Lefèbvre (PS).** – Monsieur le Ministre, dans le prolongement des échanges lors de la dernière séance plénière relativement aux informations des chantiers, comme de nombreux usagers du réseau structurant wallon, je constate au quotidien combien les travaux d'infrastructure sont omniprésents sur nos autoroutes. Si c'est en soi une bonne chose pour le maintien de leur qualité, ces travaux doivent cependant s'accompagner d'une information claire, à jour et accessible à toutes et tous.

Or, plusieurs éléments soulignent aujourd'hui les carences persistantes dans la communication autour de ces chantiers.

De nombreux chantiers ne sont pas annoncés sur les plateformes officielles ou ne le sont qu'avec du retard, ce qui empêche les usagers d'anticiper leurs trajets.

Votre réponse en séance plénière indiquait que la responsabilité relève du SPW Mobilité et Infrastructures via le centre Perex, mais cette réponse ne peut suffire. Les usagers attendent une coordination globale et proactive de la part de l'ensemble des acteurs régionaux.

Dès lors, quelles mesures concrètes allez-vous prendre pour améliorer la qualité, la rapidité et l'accessibilité de l'information liée aux chantiers et aux

accidents autoroutiers ? Une mise à jour quotidienne ou en temps réel des cartes disponibles en ligne est-elle prévue ? Si oui, dans quel calendrier ?

Un partenariat renforcé avec les gestionnaires d'applications de navigation est-il envisagé pour garantir la diffusion de ces informations aux automobilistes ? Le centre Perex dispose-t-il des moyens humains et techniques suffisants pour assumer cette mission de service public ?

Enfin, envisagez-vous de centraliser les informations de chantiers sur une plateforme unique, publique et interopérable avec les outils GPS utilisés par la majorité des usagers ?

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

**M. Hervé Fiévet (MR).** – Monsieur le Ministre, la Wallonie est régulièrement confrontée à des incidents, plus ou moins graves, sur son réseau routier. Bien que la majorité d'entre eux soient heureusement sans conséquence dramatique, certains accidents imposent une fermeture complète de l'autoroute pendant l'intervention des services de secours.

La situation est encore plus problématique en zones de chantiers, où une panne de véhicule peut suffire à bloquer totalement le trafic. L'incident récent sur l'E411 à hauteur de Mellier en est une illustration frappante : un camion en panne, immobilisé dans l'unique bande encore disponible dans la zone de travaux, a entraîné la fermeture complète de l'axe Namur-Bruxelles. Cet épisode est venu s'ajouter aux ralentissements déjà provoqués par les chantiers en cours entre Léglise et Mellier, accentuant encore les difficultés pour les automobilistes.

De telles situations mettent à mal la sérénité des usagers, coincés parfois plusieurs heures dans leur véhicule, mais aussi celle des communes voisines, rapidement saturées par un trafic de délestage improvisé via les applications de navigation. Ces dernières ne tiennent pas toujours compte de la capacité réelle du réseau secondaire à absorber un tel volume de circulation.

Monsieur le Ministre, en cas d'incidents entraînant la fermeture totale de l'autoroute, quelles sont les procédures prévues pour organiser un délestage cohérent et compréhensible lors d'un blocage prolongé ?

La mise en place d'itinéraires *bis* est-elle intégrée à ces dispositifs ?

Comment la coordination est-elle faite avec les pouvoirs locaux dans ces situations ?

Enfin, une réflexion sur la mise en place d'une radio dédiée au trafic sur l'autoroute, comme la radio 107.7 chez nos voisins français, est-elle envisageable ?

**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, un des objectifs du Gouvernement wallon est de développer et maintenir des infrastructures routières de qualité et sécurisées. Cela implique de réaliser des chantiers. Un autre objectif est de réduire la durée des chantiers sans pour autant réduire la qualité des travaux réalisés.

En Wallonie, la gestion en temps réel du trafic sur les infrastructures routières est assurée par le centre Perex et la diffusion d'informations vers le public sur le trafic et les chantiers est réalisée via le site internet [trafiroutes.wallonie.be](http://trafiroutes.wallonie.be). C'est sur cette plateforme que sont centralisées les informations. Ce site est trop peu connu et n'est pas adapté à la version smartphone. C'est pourquoi la SOFICO a confirmé son intention de le moderniser afin d'assurer une communication toujours plus rapide et plus lisible.

Monsieur Lefèbvre, le centre Perex m'indique que les collaborations avec les gestionnaires d'applications de navigation sont déjà en place. Les relais d'information sont donc assurés en temps réel.

Pour réduire la durée des chantiers et diminuer leur impact sur la mobilité des usagers, j'ai mandaté mon administration et la SOFICO pour qu'ils me proposent un cadre méthodologique, un plan d'action et un planning. Ce travail touche à sa fin. Le but est d'anticiper et de minimiser l'impact des travaux sur la mobilité et d'améliorer la communication vers les usagers en amont des chantiers.

Monsieur Fiévet, au-delà de la gestion du trafic en conditions normales, il y a la gestion du trafic en cas d'incidents, que vous évoquez particulièrement. Lorsque ces incidents se produisent en zone de chantier, cela constitue un défi majeur en termes de mobilité et de sécurité. Un incident peut avoir des répercussions notables sur la fluidité du trafic et engendrer un report de circulation vers les communes environnantes. Le centre Perex surveille en permanence le réseau. Il m'indique disposer des procédures d'intervention coordonnées en cas d'incident.

Les opérations sont activées sur base de fiches dites « réflexes » établies en fonction du type d'incident. Le centre Perex déclenche l'information des usagers via, d'une part, la signalisation dynamique lorsqu'elle est présente sur le réseau sur les lieux ou en amont de l'incident, et, d'autre part, le partenariat avec tous les fournisseurs de service – GPS et médias – qui permettent de relayer l'information efficacement.

Perex a un partenariat avec la police de la route, qui est dans les mêmes locaux, pour la sécurisation du site de l'incident – c'est le rôle de la police – et le relais avec les polices locales, notamment en ce qui concerne les déviations. C'est elle qui prend les choses en main sur le terrain.

Quant au dépannage des véhicules légers, il est opéré via la procédure SIABIS, qui garantit le déploiement, dans un délai rapide – moins d'une heure ; j'espère que c'est encore moins dans la plupart des cas –, d'un dépanneur correctement équipé pour assurer la sécurité. Le dépanneur est chargé de cette sécurisation pour éviter le suraccident.

Selon le centre Perex, les itinéraires de délestage sont cartographiés, mais ils ne sont pas systématiquement balisés. Cela dépend des situations.

Un incident particulièrement complexe à gérer peut toutefois survenir. Ce fut le cas du camion chargé de ballots de paille qui a pris feu sur l'E42 et a généré une situation de perturbation anormale. Sur ce cas précis, j'ai demandé un rapport circonstancié auprès du centre Perex afin d'identifier les améliorations et les solutions pour réduire les problèmes constatés. Des circonstances imprévues peuvent arriver une fois, mais il faut en tirer les leçons pour être meilleurs à l'avenir. C'est le sens de la demande que j'ai formulée au SPW MI.

L'option d'une radio spécifiquement dédiée au trafic, de type 107.7, a été étudiée, mais, selon ce que mon administration me relaie, cette option n'a pas été retenue à l'époque. Je rappelle qu'il existe une collaboration structurelle entre Perex et les médias radio, notamment avec la RTBF et via le système DAB+, mais qui – c'est vrai – n'est pas encore pleinement efficace sur l'ensemble du territoire.

Ma volonté est clairement d'améliorer la fluidité, la gestion du trafic, de minimiser l'impact des chantiers et d'assurer une information des usagers rapide, moderne et efficace. J'ai donc mandaté la SOFICO et son partenaire technique le SPW MI pour me proposer des mesures concrètes.

Enfin – j'ai entendu que, au début des travaux vous en aviez évoqué la probable concrétisation – je réitère la proposition aux commissaires, proposition que j'avais formulée voici 15 jours, d'aller visiter Perex. Cela permettra de comprendre, par un échange, comment est piloté le réseau routier wallon, puisqu'il ne suffit pas, aujourd'hui, de mettre à disposition une infrastructure, il faut également offrir une série de services liés à la disponibilité du réseau.

Nous devons être fiers de l'outil dont nous disposons au centre Perex. Il est toujours intéressant, pour les personnes qui suivent cet enjeu, de se rendre compte des outils dont dispose la Région wallonne.

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

**M. Bruno Lefèvre (PS).** – Monsieur le Ministre, merci pour vos retours et initiatives. Vu la multiplication des chantiers et des incidents sur nos routes, les automobilistes, transporteurs et navetteurs, doivent pouvoir compter sur une information fiable et cohérente pour circuler sereinement – surtout dans un contexte où les travaux se multiplient sur le réseau structurant.

Je note que les relais sont déjà en place. Je vais sortir du réseau structurant autoroutier pour aller vers la N57 que vous connaissez particulièrement bien. Pour l'utiliser régulièrement, il a fallu presque une semaine aux opérateurs GPS et Waze que nous connaissons pour se mettre à jour et arrêter de renseigner le passage par la N57, alors que le carrefour au-dessus de Silly était en travaux.

Il y a encore des démarches à réaliser, mais on est sur la bonne voie – c'est déjà cela.

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

**M. Hervé Fiévet (MR).** – Je vous remercie pour vos différentes réponses complètes, en espérant ne plus vivre un chaos comme nous en avons vécu dernièrement sur l'E42 à hauteur de Fleurus.

**Question orale  
de M. Olivier Maroy  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « le siège de la Société wallonne de  
financement complémentaire des  
infrastructures (SOFICO) »**

**Question orale  
de Mme Valérie De Bue  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « la cybersécurité, la fraude et la continuité  
des activités à la Société wallonne de  
financement complémentaire des  
infrastructures (SOFICO) »**

**Question orale  
de Mme Valérie De Bue  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « le nouveau contrat de gestion de la Société  
wallonne de financement complémentaire des  
infrastructures (SOFICO) »**

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

- M. Maroy, sur « le siège de la Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures (SOFICO) » ;
- Mme De Bue, sur « la cybersécurité, la fraude et la continuité des activités à la Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures (SOFICO) » ;
- Mme De Bue, sur « le nouveau contrat de gestion de la Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures (SOFICO) ».

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

**M. Olivier Maroy (MR).** – Monsieur le Ministre, le dossier du siège social de la SOFICO illustre, hélas, les dérives qu'une société de droit public peut connaître lorsqu'elle se déconnecte des principes de sobriété et de responsabilité qui devraient pourtant guider sa gestion.

Au mois de mai dernier, nous apprenions que le Gouvernement wallon, alerté par l'un de ses commissaires, avait mis son veto aux travaux de réhabilitation du siège social de la SOFICO, au motif d'un montant jugé abyssal. Je vous avais alors interrogé sur le sujet.

Pour rappel, ce projet de réhabilitation, estimé à l'origine à environ 4 millions d'euros, a progressivement dérapé – c'est peu de le dire – pour atteindre près de 9 millions d'euros hors TVA, auxquels il faut ajouter les 3 millions d'euros déjà dépensés pour l'achat du bâtiment intervenu en 2019.

Nous parlons d'un projet – sortez votre calculatrice – portant sur la coquette somme de 12 millions d'euros, avec terrasse panoramique de 280 mètres carrés, salle de sport et ascenseur extérieur.

Monsieur le Ministre, vous avez très justement bloqué ce projet complètement mégalo en cassant la décision du conseil d'administration. Depuis lors, celui-ci a été renouvelé.

J'imagine – j'espère – qu'il s'est rapidement emparé de ce dossier. Quelles orientations le nouveau conseil d'administration a-t-il prises ? Le projet sera-t-il revu de manière à répondre au devoir d'exemplarité que l'on est en droit d'attendre lorsqu'il s'agit de deniers publics ?

Quelles sont, à ce jour, les charges annuelles exposées pour ce bâtiment inoccupé, en les ventilant si possible par postes ?

Quels étaient, à titre comparatif, les coûts d'exploitation annuels lorsque le bâtiment était encore occupé par le personnel de la SOFICO ?

Les conditions de travail offertes dans le bâtiment actuellement occupé par la SOFICO peuvent-elles être considérées comme optimales pour le personnel ?

J'ai en effet oublié de le dire, mais le plus rigolo dans cette histoire c'est que, comme il fallait rénover le bâtiment, on en a loué un autre. Comme le projet de rénovation est bloqué, on continue à payer pour des prunes. Cherchez l'erreur.

Pouvez-vous rappeler le nombre total de personnes aujourd'hui sous *payroll* SOFICO – y compris les absents de longue durée – afin d'apprécier la capacité réelle d'accueil nécessaire, sans rouvrir à ce stade le débat sur la situation RH qui préoccupe un certain nombre des parlementaires présents au sein de cette Commission ?

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

**Mme Valérie De Bue (MR).** – Monsieur le Ministre, la SOFICO occupe une place stratégique dans le paysage wallon puisqu'elle est gestionnaire d'infrastructures critiques : réseau routier et structurant, télécommunications via la fibre optique, ouvrages fluviaux, et cetera. Or, dans un contexte géopolitique marqué par la multiplication des menaces hybrides, notamment cyber, émanant d'acteurs étatiques ou non, tels que la Russie, la résilience de nos infrastructures devient un enjeu de sécurité nationale. L'absence de

dispositifs robustes face aux cyberattaques pourrait avoir des conséquences considérables : paralysie du trafic, perturbation de la logistique, vulnérabilisation des communications ou encore atteinte à la confiance dans nos institutions.

La récente cyberattaque massive visant le SPW ou encore la fraude dite « au président » – on peut encore citer la cyberattaque qui touchait les services dans les aéroports ce week-end – démontrent à quel point ces risques ne sont pas théoriques, mais bien réels et immédiats, à l'heure où la directive européenne NIS2 impose des obligations renforcées en matière de cybersécurité et de gestion des risques et de continuité des activités.

Pouvez-vous nous préciser l'état d'avancement des mesures prises par la SOFICO pour se conformer à ses obligations ? Dispose-t-elle actuellement d'un plan de continuité des activités, d'un plan de réponse aux incidents cyber, incluant l'identification des actifs critiques, la protection des systèmes essentiels ainsi que la détection et la réponse aux attaques ? Quelle direction de la SOFICO est responsable de la stratégie en la matière ? Dispose-t-elle des ressources humaines, techniques et budgétaires nécessaires pour assurer un niveau de protection proportionné aux menaces actuelles ? Je vous remercie.

J'enchaîne avec ma deuxième question.

L'évaluation de l'exécution du contrat de gestion de la SOFICO doit être réalisée chaque année et intégrée au rapport de gestion. Or, à ce jour, le nouveau contrat de gestion n'a toujours pas été formalisé et le comité de direction prévu dans ce cadre n'est pas encore pleinement mis en place. Par ailleurs, la SOFICO compte actuellement sept directeurs, dont les missions couvrent des réalités extrêmement diverses, allant de la gestion de la fibre optique à la construction d'infrastructures fluviales, et nécessitent donc des objectifs précis et adaptés, idéalement définis selon la méthode SMART : spécifique, mesurable, atteignable, réaliste et temporel.

Cette absence de formalisation peut poser plusieurs difficultés majeures. Ce document constitue en effet la feuille de route stratégique qui définit clairement les missions, les priorités et les responsabilités de la société tout en fixant les objectifs de performance attendus. Sans ce cadre, la gouvernance de la SOFICO pourrait manquer de lisibilité et de prévisibilité, tant pour ses dirigeants que pour ses partenaires publics et privés. De plus, cela limite la capacité du Gouvernement à exercer un contrôle rigoureux et transparent sur l'exécution des missions confiées, en particulier dans un contexte budgétaire contraint où chaque euro doit être justifié.

Dans ce contexte, le prochain rapport de gestion comprendra-t-il des évaluations détaillées par direction, intégrant les aspects commerciaux, la gestion des actifs,

le management, les finances ainsi que la sécurité, la santé et l'environnement ? Cette évaluation prendra-t-elle également en compte l'assistance technique fournie par les services au Gouvernement wallon ?

Enfin, pouvez-vous confirmer si le rapport d'activités 2024 est désormais disponible et, le cas échéant, en préciser les principaux enseignements ? Je vous remercie pour vos réponses.

**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 SOFICO est un acteur essentiel dans la gestion de l'infrastructure wallonne. Je rappelle également que la SOFICO est une entreprise publique autonome, dotée d'un conseil d'administration où siègent des représentants de chaque famille politique représentée au Parlement. Néanmoins, puisque vous m'interrogez l'un et l'autre, je vais apporter des éléments de réponse basés sur les informations que me transmet la direction générale de la SOFICO.

Monsieur Maroy, plus particulièrement, le projet de réhabilitation du siège social doit être revu par le nouveau conseil d'administration de la SOFICO, en développant des alternatives raisonnables sur le plan budgétaire, comme cela a été demandé par le Gouvernement wallon sur ma proposition en séance du 15 mai dernier. Plusieurs options sont à l'étude, la première étant celle d'une rénovation plus sobre du bâtiment situé rue Canal-de-l'Ourthe, à Angleur. Le nouveau conseil d'administration, installé depuis ce 1<sup>er</sup> septembre 2025 et qui se réunira pour la première fois dans quelques jours, sera amené à se positionner sur les orientations à suivre.

En résumé, les charges pour le bâtiment représentaient en 2024 environ 240 000 euros ; le bâtiment étant alors toujours occupé. Elles ont représenté en 2025, année durant laquelle le bâtiment était vide, environ 60 000 euros. Le coût de fonctionnement de l'ancien bâtiment occupé est donc supérieur au montant de la location actuelle.

Il convient de reconnaître que le bâtiment actuellement occupé par la SOFICO présente certaines limites ne permettant pas, à ce jour, de répondre pleinement aux exigences d'une organisation moderne et agile. Plusieurs éléments structurels sont à relever : une configuration peu propice à la collaboration, le manque d'espaces dédiés aux échanges, l'absence de zones d'isolement confortables, et cetera. Cela étant, comme communiqué à l'ensemble des collaborateurs, l'occupation actuelle est temporaire, il faudra trouver un nouveau projet. C'est la responsabilité du conseil d'administration dans le cadre de son autonomie d'entreprise publique.

Dans une logique de respect du bien-être des collaborateurs, plusieurs adaptations ont été apportées par la direction : éclairage, renouvellement du mobilier, ajout d'écrans, installation de bulles de concentration, et cetera. Enfin, je précise que la SOFICO compte 51 collaborateurs, dont quatre en absence de longue durée pour raisons médicales.

Sur la question du nouveau contrat de gestion, Madame De Bue, le prochain rapport de gestion – à ne pas confondre avec le contrat de gestion – pourrait reprendre en tout ou en partie les rubriques que vous suggérez. Je constate que le contrat de gestion actuel est entré en vigueur en 2010 et a été tacitement prolongé jusqu'à ce jour par mes prédécesseurs.

Une évaluation du contrat a été réalisée en 2021 par KPMG. Cette évaluation a débouché sur une note d'orientation déterminant les lignes directrices du projet de nouveau contrat, mais sans que cela aboutisse sous la législature précédente. Je serais bien en peine, ma formation politique n'étant pas au sein du précédent Gouvernement, de comprendre pourquoi le rapport de 2021 n'a pas abouti à un nouveau contrat de service public. Je ne peux que constater cet état de fait.

Pour ma part, puisque je suis ministre depuis 15 mois ayant la tutelle de la SOFICO, j'ai demandé à la SOFICO et au SPW MI d'actualiser cette note pour qu'elle s'inscrive pleinement dans le cadre défini par la Déclaration de politique régionale du nouveau Gouvernement.

Un rapport annuel grand public est réalisé chaque année par la SOFICO. Ce rapport résume les réalisations et accomplissements des missions de la SOFICO, publié notamment sur le site internet de la société tout au long de l'année. Il reprend les différents chantiers et leur exécution. L'objectif est de finaliser le rapport portant sur l'année 2024 pour la fin de cette année 2025. Il sera alors publié sur le site internet de la SOFICO. J'estime ce décalage trop important et j'ai donc demandé à la SOFICO que le rapport annuel soit publié dans le semestre suivant le terme annuel.

Je souligne toutefois que, pour l'année 2024, les comptes annuels, incluant le rapport de gestion du conseil d'administration, ainsi que le rapport du collège des commissaires aux comptes, ont eux bien été publiés en date du 5 mai 2024, conformément à la législation. Ces documents sont disponibles sur la centrale des bilans de la Banque nationale de Belgique. Ils sont également publiés sur le site internet de la SOFICO. Ils sont donc aussi publics et aisément consultables pour tout citoyen intéressé par la gestion de la SOFICO.

En termes de cybersécurité, la SOFICO est concernée par la loi NIS2, car elle est répertoriée comme une entité essentielle. Ainsi, elle s'est enregistrée auprès du Centre pour la cybersécurité Belgique. Un premier rapport d'audit du CCB du

18 mars 2025 indique que la SOFICO possède une sécurité informatique robuste, ce qui la positionne favorablement pour répondre aux exigences de la directive NIS2.

En outre, les recommandations issues de l'audit ont été implémentées. Par ailleurs, étant donné que le SPW MI apporte son assistance technique à la SOFICO sur les différents volets informatiques des processus industriels couverts par NIS2 – télécom et gestionnaire d'infrastructures routières ITS et hydrauliques –, la SOFICO a demandé la mise en place rapide d'un groupe de travail multidisciplinaire SOFICO-SPW MI.

Pour répondre à votre dernière question, la Direction télécoms et IT a la charge de la stratégie en matière de cybersécurité et de la gestion des technologies au sein de la SOFICO. Au passage, je signale que cette partie relève davantage des compétences du ministre des Technologies nouvelles, Pierre-Yves Jeholet.

Le précédent conseil d'administration a prévu de renforcer cette direction par l'engagement d'un collaborateur spécialisé en nouvelles technologies. Il est également important de souligner que la SOFICO s'entoure de prestataires qualifiés pour la consultance en cybersécurité, auxquels elle délègue une partie des missions opérationnelles en matière de sécurité informatique.

Voilà qui, je l'espère, répond à vos nombreuses questions. Si vous n'aviez pas tous les éléments, n'hésitez à m'interroger complémentirement par écrit.

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

**M. Olivier Maroy (MR).** – Le bâtiment initial de la SOFICO a besoin d'une rénovation et d'une mise aux normes, c'est une évidence. Il doit être mieux isolé, il faut régler les soucis d'infiltration d'eau. Le personnel doit pouvoir travailler dans de bonnes conditions.

Il faut arrêter avec la folie des grandeurs – 9 millions plus l'achat du bâtiment – et c'est ce que vous avez fait, je vous ai félicité la fois dernière, lorsque je vous ai interrogé la première fois. Je réitère ces félicitations. Vous avez eu raison. J'espère que le nouveau conseil d'administration, mis en place début septembre, va rapidement rectifier le tir et opter pour une rénovation plus sobre.

Les finances actuelles ne permettent plus d'avoir des rêves mégalomanes. De toute façon, quand bien même les finances de la Région wallonne seraient bonnes, il faut arrêter. Je rappelle quand même qu'il y a une quarantaine d'agents au sein de la SOFICO, même si ce n'est sans doute pas assez, en tout cas si j'ai bien compris ce que certains collègues avancent régulièrement.

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

**Mme Valérie De Bue (MR).** – Il est vrai que, depuis 15 mois, quand vous avez pris vos fonctions, particulièrement en matière de mobilité et d'infrastructures, vous avez pris le taureau par les cornes. Vous avez souvent, en tant que chef de file de l'opposition, dénoncé les manquements en matière d'infrastructures et de mobilité de votre prédécesseur. Je ne peux que vous saluer votre proactivité.

Il est clair que par rapport au contrat de gestion, c'est un document important, c'est une feuille de route, je l'ai signalé et on l'attend depuis beaucoup trop longtemps. J'y serai vraiment très attentive. Depuis 2010, cela fait 15 ans que l'on attend ce document. Je sais que vous ne tomberez pas dans les travers de votre prédécesseur. J'espère que l'on pourra voir clair et disposer de cette feuille de route dans les meilleurs délais. Je serai vraiment attentive à vos prochains travaux.

En ce qui concerne la cybersécurité, je suis satisfaite de votre réponse. Vous avez annoncé que le système de protection de la SOFICO est robuste et conforme à la directive européenne NIS2, que des recommandations ont été implémentées.

C'est vraiment très important dans le contexte actuel, avec les menaces et les attaques qui se multiplient, et le fait qu'en Belgique et en Wallonie aussi – ce n'est pas nouveau, on a souvent dénoncé le fait que l'on manquait de culture de sécurité –, nos infrastructures étaient parfois en danger. Je me réjouis de cette nouvelle.

J'attire votre attention sur les secteurs les plus fragiles, sujets aux cyberattaques, à savoir le transport et les télécommunications. Il faut assurer une vigilance de tous les instants.

**Question orale  
de M. Olivier Maroy  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « le plan « Mobilité et infrastructures pour  
tous » (PMIPT) dans la commune de Braine-  
l'Alleud »**

**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 « le plan « Mobilité et infrastructures pour tous » (PMIPT) dans la commune de Braine-l'Alleud ».

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

**M. Olivier Maroy (MR).** – Monsieur le Ministre, dans le cadre du plan « Mobilité et Infrastructures pour

tous 2020-2026 », un montant total de 1 530 000 euros a été inscrit pour la commune de Braine-l'Alleud, et ce, afin de concrétiser trois projets sur la N27 à hauteur de Lillois. En 2022 déjà, mon collègue Jean-Paul Wahl avait interrogé votre prédécesseur sur l'avancement de ces projets.

Il s'agit de la réhabilitation du revêtement au carrefour de l'avenue Allard, avec aménagements cyclopiétons, de l'aménagement d'un rond-point au carrefour dit du Vert Coucou, ainsi que de la sécurisation de la traversée des modes doux à Braine-l'Alleud. Il lui avait alors été répondu que ces interventions étaient programmées pour 2023, voire 2024.

Nous allons entrer dans le dernier trimestre 2025, mais aucun chantier n'a débuté. Ces travaux sont pourtant très attendus par la commune et par les riverains, la nationale 27 étant considérée comme un axe dangereux en raison d'une visibilité insuffisante et de vitesses excessives. Les aménagements prévus permettraient enfin d'améliorer la sécurité et de réduire la vitesse.

J'imagine que vous voyez un petit peu quelle était la physionomie de l'endroit dont on parle. Ce sont des communes assez urbanisées. Braine-l'Alleud est, pour rappel, la commune la plus peuplée du Brabant wallon. C'est tout près de Waterloo. Ces axes sont extrêmement empruntés.

Pouvez-vous préciser les raisons pour lesquelles ces projets n'ont toujours pas été lancés, malgré les engagements pris en 2022 ? Quel est aujourd'hui le calendrier prévu pour leur mise en œuvre ? Les budgets initialement prévus à hauteur de 1 530 000 euros sont-ils toujours disponibles et garantis pour la commune de Braine-l'Alleud ?

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

**M. François Desquesnes**, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, j'ai hérité de l'actuel plan Infrastructures, validé en 2021 par le précédent Gouvernement.

Sur la question spécifique du carrefour de Braine-l'Alleud et à son historique, voici ce que m'indique le SPW MI : « Le projet est bien inscrit au plan Infrastructures 2021-2026 », validé, je pense, en juillet 2021, par le Gouvernement précédent.

Une commission provinciale de sécurité routière s'est tenue en janvier 2022 et s'est penchée sur ce carrefour. Elle avait rassemblé l'ensemble des acteurs concernés. Il s'agissait, entre autres, de la Commune de Braine-l'Alleud, la zone de police, l'Opérateur de transport de Wallonie, les TEC et les services du SPW MI.

Par la suite, le SPW MI avait reçu pour instruction du cabinet du ministre de l'époque de revoir les aménagements cyclables de ce projet en lien avec les projets cyclables sur la nationale 27.

À l'époque et au vu du nombre de projets gérés par la Direction du Brabant wallon, le nombre de chefs de projet n'a pas permis d'avancer comme demandé sur l'ensemble des projets. Traduction : les projets de réaménagement de la nationale 27 à Braine-l'Alleud sont toujours à l'état d'esquisses et sont en attente d'un chef de projet pour les finaliser.

Le SPW MI m'indique que la réhabilitation du carrefour Allard et la traversée par modes doux de Braine-l'Alleud seront étudiées concomitamment au projet des aménagements cyclables entre Braine-l'Alleud et Lillois.

Voilà pour l'historique de ce dossier.

J'en viens maintenant à la Déclaration de politique régionale 2024-2029. Elle me donne une feuille de route assez claire : elle indique que, sur base d'une évaluation du plan « Mobilité et infrastructures pour tous », le plan précédent, le Gouvernement développera une stratégie d'investissement dans le réseau routier. Cette dernière sera adaptée, priorisée et planifiée à long terme.

Bref, il me revient d'établir et de soumettre au Gouvernement un nouveau projet de plan d'investissements en tenant compte de ce qui a fonctionné et de ce qui n'a pas fonctionné dans le plan 2021-2026.

Parmi les éléments qui posent problème, il y a l'explosion budgétaire du plan : l'inflation et certaines estimations initiales trop peu précises ont fait exploser le budget PIMPT 2021-2026.

Actuellement, le SPW Mobilité et Infrastructures travaille activement à la confection du futur plan Infrastructures, qui remplacera le PIMPT. Ce nouveau plan, basé sur une méthodologie de priorisation, sera présenté début de l'année prochaine au Gouvernement. Il devra donc identifier quels projets proposés sont prioritaires.

Chaque commune a été sollicitée pour identifier ses priorités, chacune a dû les rentrer pour fin août. J'imagine que la Commune de Braine-l'Alleud a identifié ce carrefour comme priorité haute.

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

**M. Olivier Maroy (MR).** – Monsieur le Ministre, merci d'avoir refait l'historique de ce dossier. Il y aurait beaucoup de choses à dire sur la façon dont votre prédécesseur a mené cette politique, mais ce n'est pas l'objet ici.

Je compte sur vous, Monsieur le Ministre, pour ne pas oublier cette sous-région du Brabant wallon qui est densément peuplée et donc fort fréquentée, avec énormément d'écoles dans le coin. Une simple visite sur le terrain permettrait de vous rendre compte à quel point ces aménagements sont nécessaires, mais j'ai toute confiance dans la priorisation avec laquelle vous allez devoir mettre cela en œuvre. Ce n'est pas simple quand les deniers sont limités, on le comprend bien. Bonne chance.

**Question orale**  
**de M. Olivier Maroy**  
**à M. François Desquesnes, Ministre du**  
**Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et**  
**des Pouvoirs locaux,**  
**sur « les mesures de suivi relatives aux**  
**panneaux de chantier oubliés »**

**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 « les mesures de suivi relatives aux panneaux de chantier oubliés ».

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

**M. Olivier Maroy (MR).** – Monsieur le Ministre, voilà un point qui, régulièrement, me fait manger mon volant et j'imagine que je ne suis pas le seul. De plus en plus souvent, on constate sur nos routes, qu'elles soient communales ou régionales, des signalisations temporaires « oubliées » ou placées de manière incohérente. Un exemple récent a été relevé à Jambes, sur la N90 : un panneau limitant la vitesse à 30 kilomètres par heure pour des travaux inexistantes est resté plusieurs jours en place. Des exemples comme cela, on en constate quasiment chaque semaine.

Ce genre de situation n'est pas sans risque pour les usagers. On peut, en effet, craindre des réactions différentes d'un usager à l'autre, avec, à la clé, un risque accru d'accident. Il peut y avoir un usager très scrupuleux qui freine, malgré l'absence de travaux, s'il y a un panneau de 30 kilomètres à l'heure, pour ralentir, et celui qui le suit peut être surpris. Cela comporte des risques.

Plus fondamentalement, ce type de légèreté, d'oubli mine la crédibilité de l'ensemble de la signalisation routière.

Comme le soulignent les spécialistes en sécurité, si les conducteurs sont trop souvent confrontés à de telles incohérences, ils finiront par ne plus respecter les limitations, même lors de véritables chantiers qui nécessitent, eux, d'être prudent et de lever le pied.

La question peut paraître anecdotique, mais je suis persuadé qu'elle ne l'est pas du tout, c'est fondamental et cela ne doit pas être très chinois lorsque les travaux sont terminés, d'enlever la signalisation. Je sais que souvent la signalisation est placée par une société extérieure, mais qu'elle fasse son boulot, nom d'une pipe !

Monsieur le Ministre, il est essentiel que les usagers puissent avoir la garantie que la signalisation rencontrée sur nos routes correspond bien à une réalité et qu'elle ne soit jamais source de confusion.

Quelles dispositions existent actuellement pour garantir le retrait rapide des signalisations temporaires une fois les travaux achevés ? On peut comprendre qu'elles restent pendant quelques heures, mais pas pendant quelques jours, voire parfois plusieurs semaines.

Quelles responsabilités et sanctions sont prévues lorsque des panneaux sont laissés en place sans justification ? Quid en cas d'accident ? La responsabilité du responsable de la signalisation peut-elle être engagée ?

Quelles mesures concrètes envisagez-vous afin d'assurer une signalisation cohérente et crédible, condition essentielle au respect des règles de circulation ? À voir votre non verbal, je vois que vous partagez mon point de vue.

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

**M. François Desquesnes,** Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, je partage pleinement votre constat et même votre irritation et votre agacement. Cela ne va pas !

La sécurité routière est une des priorités du Gouvernement wallon, c'est également une des miennes. Une signalisation adéquate et efficace posée en temps utile et enlevée en temps utile est une nécessité.

Je dois toutefois apporter quelques éléments de nuance concernant la responsabilité de cette signalisation. En effet, les chantiers peuvent être le fait effectivement du SPW Mobilité et Infrastructures, de la SOFICO, peut être aussi le fait d'une autorité communale lorsqu'il s'agit de voiries communales d'impétrants – électricité, eau, gaz – ou encore d'une entreprise privée liée à un chantier privé de construction sur un site privé.

Il faut aussi rappeler que les travaux qui ont un impact sur la voirie nécessitent l'autorisation du gestionnaire de voiries, à savoir le SPW MI ou l'autorité communale. Si la circulation est adaptée, un arrêté de police doit également être adopté par l'autorité

communale, souvent le bourgmestre, y compris sur des travaux régionaux. C'est donc cette autorité locale dans l'exercice de la police administrative qui définit les éventuelles déviations et limitations de vitesse ou accommodements nécessaires sur l'espace public.

Concernant les travaux routiers régionaux, le cahier des charges de type Qualiroutes régit les travaux routiers, il s'impose d'ailleurs aux communes. Il est donc applicable dans les cahiers spéciaux des charges, il stipule clairement que la signalisation de chantier doit être enlevée dès que les travaux sont terminés. Cela concerne l'ensemble de la signalisation, les panneaux, les balises, les barrières, et cetera.

Concernant les dispositions pour assurer le retrait des signalisations de chantier sur une voirie régionale, mon administration me précise que le personnel des districts routiers lors de leur tournée d'inspection fait un relevé de ce type de signalisation problématique. Le cas échéant, ces personnes neutralisent ou enlèvent la signalisation ou préviennent les entreprises propriétaires afin qu'elles procèdent, en fonction des cas et de l'ampleur, à la remise en état correcte du site public.

En cas de manque de réactivité de la part de l'entreprise, le district dresse un procès-verbal de constat, et si l'entreprise n'agit toujours pas, une amende est appliquée.

Outre le personnel des districts qui peut constater un manquement, chaque signalisation de chantier comporte un panneau jaune sur fond noir sur lequel est mentionné le nom du responsable « Signalisation » de l'entreprise. Ce responsable peut également être contacté pour signaler des problèmes en lien avec la signalisation du chantier, qui peuvent aussi arriver suite à de la malveillance ou encore des conditions météorologiques un peu particulières qui ont fait évoluer la signalisation.

Mon souhait et ma demande à l'égard de mon administration est que le contrôle de ce type de non-respect de signalement soit plus strict à l'avenir. Ce que je vous ai expliqué, c'est ce qui relève de ma responsabilité comme ministre en charge. Il y a également tous les autres chantiers et nous devons y travailler. Par « nous », j'entends l'ensemble des pouvoirs publics et des acteurs qui occupent l'espace public. Nous devons travailler à une amélioration du processus de suivi et de contrôle des chantiers. C'est un autre point sur lequel j'ai demandé au SPW MI de travailler, notamment de concert avec l'ASBL Powalco, qui gère les demandes de modifications et de travaux de chantier sous voirie, et dans le cadre de la modernisation du décret Impétrants. Maintenant que les outils technologiques sont plus performants, je pense que nous allons devoir resserrer la vis.

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

**M. Olivier Maroy (MR).** – Monsieur le Ministre, vous avez partagé pleinement votre constat et je partage votre réponse.

Il est vrai que les travaux peuvent être à l'initiative de plusieurs niveaux de pouvoir, voire même de plusieurs acteurs différents. Néanmoins, l'automobiliste ne se pose pas la question de savoir si la situation dans laquelle il se trouve est le fait de la commune, de Sibelga, de la SWDE ou de la Région. « La plus belle fille du monde ne peut pas donner plus que ce qu'elle a », disait un professeur de droit. Vous n'êtes donc pas responsable de tout. Je suis d'accord avec vous.

C'est bien, il y a la possibilité de dresser des procès-verbaux. Je serais curieux de savoir si beaucoup sont dressés chaque année à l'encontre des sociétés responsables de la signalisation et qui n'enlèvent pas la signalisation suffisamment rapidement quand les travaux sont finis.

Il faudrait resserrer un petit peu la vis sur les contrôles et vraiment attirer l'attention des différents responsables sur le fait qu'une signalisation qui reste en place alors qu'il n'y a plus de travaux nuit globalement au respect de la signalisation quand il y a lieu qu'elle soit respectée.

Merci pour l'attention que vous portez à ce dossier et de partager mon coup de gueule.

**Question orale  
de M. Jean-Pierre Lepine  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « la dégradation avancée de la chaussée de  
Binche à Mons (N90) »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Lepine à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la dégradation avancée de la chaussée de Binche à Mons (N90) ».

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

**M. Jean-Pierre Lepine (PS).** – Merci, Monsieur le Président, de me faire ce cadeau en me permettant de poser mes deux questions ce matin afin que je puisse retourner présider une autre commission.

Monsieur le Ministre, la chaussée de Binche est dans un état préoccupant – c'est peu dire. De nombreux usagers interpellent régulièrement les autorités locales sur l'état de cette voirie régionale. C'est toujours vers les autorités locales et vers le bourgmestre – ou l'échevin des travaux, en l'occurrence – que l'on se tourne dans ce genre de situation.

Il est vrai que, dans sa partie supérieure notamment – à proximité du campus de l’UCLouvain et de la HELHa –, cela fait des mois que le revêtement présente d’importantes dégradations, voire n’existe tout simplement plus. Cela pose question non seulement en matière de praticabilité – je ne vous le fais pas dire –, de sécurité, mais également d’image, s’agissant d’un axe fortement fréquenté.

Monsieur le Ministre, des interventions sont-elles prévues à cet endroit ? Dans l’affirmative, pouvez-vous en détailler les modalités, la nature et le calendrier ? Quel budget y sera consacré ?

**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 requalification de la nationale 90 à l’entrée de Mons est le projet n° 424 du plan « Infrastructures et mobilité pour tous » tel que validé par le Gouvernement précédent. Le projet fait la part belle aux bus et aux modes actifs, notamment en réduisant les bandes de circulation dédiées à la voiture. Il a été étudié par l’Opérateur de transport de Wallonie – le TEC –, en concertation avec les partenaires locaux et le chantier était initialement prévu pour 2024.

En 2023, une demande de permis d’urbanisme a été déposée pour ce projet après de nombreux échanges avec une série de partenaires, dont la Ville de Mons.

En avril 2024, la Ville de Mons a toutefois demandé à l’OTW de retirer sa demande de permis vu les nombreux retours négatifs de l’enquête publique.

Depuis, les études ont repris en collaboration avec la Ville de Mons, mais, jusqu’ici, malgré de nombreuses réunions, il n’a pas encore été possible de dégager un consensus sur les aménagements à réaliser sur cet axe important de pénétration dans Mons. Je ne peux que le constater et, quelque part, Monsieur le Député, le regretter.

Au vu du calendrier initial – travaux en 2024 –, le SPW Mobilité et Infrastructures, dans le cadre d’une saine gestion, a voulu éviter des travaux inutiles et n’a ainsi pas souhaité intervenir de manière importante sur cet axe au revêtement dégradé puisqu’il devait être réhabilité en profondeur à court terme. Il semblerait que la Ville de Mons ne souhaite pas faire réaliser ces travaux faute d’accord.

Au vu du retard pris quant à la définition du projet de rénovation et de l’état de dégradation, une intervention, via le bail d’entretien du District routier de Mons, par un raclage-pose de la couche d’usure du revêtement, a eu lieu la semaine passée sur un tronçon très dégradé à proximité du carrefour dit de la Bascule. Cela a permis de rétablir la sécurité de base aux abords

du campus de l’UCLouvain et de la Haute École Louvain en Hainaut.

Je ne peux que regretter le report sine die puisqu’il n’y a pas d’accord à ce stade entre le District routier de Mons et la Ville de Mons sur ce qu’il faut faire à cet endroit.

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

**M. Jean-Pierre Lepine** (PS). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, d’avoir retracé l’historique de cette problématique que je ne connaissais pas. Cet axe est fréquenté puisqu’il mène vers Binche, la ville chère à M. Devin. Je regrette tout autant que vous que l’on n’arrive pas à se parler et à trouver des pistes de solution.

*(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)*

Il y a un dialogue, mais celui-ci ne permet pas d’aboutir à des pistes de solution.

Il faut finaliser ce projet qui permettrait aux usagers fréquentant cette route très importante aux heures de pointe d’être plus en sécurité.

**Question orale  
de M. Jean-Pierre Lepine  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « le chantier oublié du pont de Jemappes »**

**M. le Président.** – L’ordre du jour appelle la question orale de M. Lepine à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le chantier oublié du pont de Jemappes ».

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

**M. Jean-Pierre Lepine** (PS). – Monsieur le Ministre, le pont de Jemappes, situé entre l’avenue de Jemappes et le boulevard Saintelette, surplombant les rails de chemin de fer – je vous parlais de la sortie vers Binche et je vous parle ici de l’entrée en venant du Borinage –, fait l’objet d’un chantier dont personne ne semble savoir quand il aboutira. Rien ne bouge. Pour beaucoup, disons-le clairement, ce chantier est tout bonnement à l’abandon. C’est à se demander si quelqu’un se souvient que le chantier existe.

Dès lors, pouvez-vous faire le point sur chantier ? Où en est-il ? Quand aboutira-t-il ? Bref, y a-t-il, à tout le moins, un suivi ? Des évolutions prochaines peuvent-elles être espérées ? De quels délais était-il fait mention dans le cahier des charges pour la fin des travaux ? Je rappelle que c’est un axe éminemment fréquenté par tous ceux qui souhaitent rentrer à Mons par le Borinage.

**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 rénovation des ouvrages d'art fait partie de mes priorités en matière d'entretien des infrastructures wallonnes. Un budget spécifique y a d'ailleurs été dédié. Ce type de chantier, souvent complexe, prend du temps et peut parfois donner l'impression que l'on n'y travaille pas.

Le chantier des ponts de la place des Alliés à Mons est complexe. Il se déroule en deux phases, dont la première est en cours. Durant cette première phase, les travaux déjà réalisés ont consisté en la mise à nu du tablier du pont, à la réparation de celui-ci ainsi qu'au remplacement des joints de dilatation et de l'étanchéité. Il reste à réaliser le trottoir, poser les garde-corps, y compris ceux de la rampe piétonne en colimaçon, et les revêtements. La deuxième phase consistera à réaliser les mêmes opérations sur la partie actuellement circulée.

Ce chantier, comme tous les chantiers, est suivi de près par les services du SPW Mobilité et Infrastructures, qui n'ont pas relevé de problème particulier. La fin de celui-ci est prévue pour le printemps 2026.

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

**M. Jean-Pierre Lepine** (PS). – Monsieur le Ministre, ce n'est pas une impression parce que j'y passe assez régulièrement et que rien ne s'y passe.

Aujourd'hui, vous me rassurez en me disant qu'une partie des travaux a déjà été réalisée, qu'une seconde phase sera entamée prochainement et que l'on ose espérer la fin des travaux pour 2026.

Je ne manquerai pas de revenir vers vous si ce timing n'était pas respecté.

**M. le Président.** – Ceci clôture nos travaux de cette matinée.

Nous les reprendrons à 14 heures.

La séance est suspendue.

*- La séance est suspendue à 12 heures 36 minutes.*

## REPRISE DE LA SÉANCE

*- La séance est reprise à 14 heures.*

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

## INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

*(Suite)*

### Question orale de M. Vincent Crampont à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le nombre record de franchissements de feux rouges »

**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 « le nombre record de franchissements de feux rouges ».

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

**M. Vincent Crampont** (PS). – Monsieur le Ministre, l'année 2024 marque un triste record de franchissements de feux rouges en Belgique avec plus de 114 000 infractions constatées, soit 312 par jour.

Cette tendance à la hausse, en progression de 27 % par rapport à 2023, est qualifiée d'inédite par les experts. Elle alarme tant les forces de l'ordre que les associations de sécurité, notamment en raison de la dangerosité de ces comportements qui sont souvent à l'origine d'accidents graves et parfois même mortels.

Disposez-vous de données spécifiques au territoire wallon concernant l'évolution des infractions liées au non-respect des feux de signalisation pour ces dernières années ? Quels constats peut-on en tirer ? Quelles actions spécifiques de prévention et de sensibilisation sont-elles menées ou envisagées en Wallonie, notamment à la destination des jeunes conducteurs ?

Le non-respect des feux de signalisation semble symptomatique d'un relâchement des comportements routiers. La Région envisage-t-elle un renforcement des volets éducatifs dans le cadre des cours de conduite ou via des campagnes publiques ciblées ?

Enfin, à la lumière de ces chiffres préoccupants, une collaboration renforcée entre les Régions et le Fédéral est-elle à l'ordre du jour ? Comment la Wallonie entend-elle s'y inscrire ?

**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 cherche, à travers différentes mesures, un partage de la route sûr et efficace, afin de poursuivre des objectifs ambitieux en matière de sécurité routière et d'ainsi diminuer le nombre de victimes graves et de blessés sur

les routes wallonnes. Il s'inscrit dans la vision plus générale dite « vision zéro tué sur les routes en 2050 », et met l'accent sur le changement durable des comportements sur nos routes.

Le franchissement d'un feu rouge constitue une infraction particulièrement dangereuse, avec des conséquences qui peuvent être extrêmement graves, vous l'avez indiqué.

Chaque année, en Wallonie, en moyenne pour les années 2020 à 2024, 38 accidents avec victimes se produisent à la suite d'un feu rouge brûlé. Ils occasionnent près de 60 victimes.

En Belgique, selon les chiffres de la police, près de 90 000 infractions pour le franchissement de feux rouges sont constatées annuellement – c'est la moyenne 2021-2024 –, dont environ 10 % sont identifiées comme étant situées en Wallonie : plus exactement 9 890 en 2024.

La grande majorité de ces infractions concernent des automobilistes, camionnettes ou camions. Une centaine de piétons ou de cyclistes sont également verbalisés chaque année, mais la constatation de ces infractions nécessite d'être pris sur le fait, ce qui est plus compliqué.

L'augmentation récente du nombre d'infractions constatées ne traduit pas uniquement le comportement des usagers – c'est important de le souligner –, mais également la politique en matière de sécurité routière que j'entends poursuivre par le déploiement de radars, notamment pour contrôler le franchissement de feux. Cette politique d'installation de radars vise à mieux prévenir et contrôler les comportements dangereux sur nos routes.

Plusieurs facteurs peuvent expliquer ce comportement à risque, mais il ne s'agit a priori pas d'une méconnaissance du Code de la route. Tout le monde sait qu'au feu rouge, on ne passe pas. L'impatience, la distraction, notamment liées à l'usage du smartphone, mais aussi la conduite sous influence d'alcool ou de drogue sont des causes probables dans ce type d'infraction. En Wallonie, en moyenne, près d'un conducteur sur cinq impliqué dans un accident après avoir franchi un feu rouge était sous l'emprise de l'alcool.

Sur le plan de la prévention, l'Agence wallonne pour la sécurité routière communique régulièrement sur ce sujet. Une campagne spécifique a été diffusée en mai dernier sur les réseaux sociaux pour rappeler les dangers de ce type de comportements et ses conséquences dramatiques.

Des campagnes sont également menées de façon récurrente sur la conduite sous influence et sur les dangers liés à la distraction au volant.

Quant à une collaboration avec le Fédéral, les contrôles et les poursuites relèvent exclusivement des services de la police et de la justice, compétences qui relèvent toutes les deux du Fédéral.

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

**M. Vincent Crampont (PS).** – Merci, Monsieur le Ministre, pour vos éléments de réponse. Face à ce constat alarmant, il apparaît crucial que la Wallonie joue pleinement son rôle dans la lutte contre l'insécurité routière liée au non-respect de la signalisation lumineuse, et notamment au franchissement des feux rouges.

Une approche combinée prenant en compte les infrastructures, la répression ciblée et l'éducation semble nécessaire. Je pense réellement que l'on doit s'inspirer de ce qui est fait ailleurs, en l'occurrence dans le nord du pays.

Je ne manquerai pas de revenir vers vous par rapport à l'installation des différents dispositifs dans les carrefours dangereux ainsi que sur les feux tricolores, feux qui nécessitent véritablement cette installation.

**Question orale  
de Mme Caroline Cassart-Mailleux  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « la mise en œuvre du décret du 4 avril 2019  
relatif aux amendes administratives en matière  
de sécurité routière »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Cassart-Mailleux à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la mise en œuvre du décret du 4 avril 2019 relatif aux amendes administratives en matière de sécurité routière ».

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

**Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR).** – Monsieur le Ministre, le décret du 4 avril 2019 relatif aux amendes administratives en matière de sécurité routière permet au Gouvernement wallon d'infliger des amendes administratives pour cause d'excès de vitesse sous certaines conditions.

Vu que les centres régionaux de traitement atteignent leurs limites de capacité dans le traitement des amendes et dans le constat des infractions des systèmes automatiques, comme les radars permanents, cette dépénalisation de certains excès de vitesse prévue par le décret précité prend tout son sens.

Dans une précédente question parlementaire sur le sujet, vous aviez indiqué vous inscrire pleinement dans cette volonté et que l'administration étudiait l'opérationnalisation de cette décision.

Monsieur le Ministre, quelles sont les conclusions de votre administration à ce sujet ?

À quelle échéance le dispositif pourrait-il être mis en œuvre ?

Je reviens surtout en vertu de ma casquette de mandataire communale, parce que je suis interrogée par de nombreux bourgmestres qui nous disent que, avec les sanctions administratives dont nous disposons, on devrait évoluer sur le dossier. Je reviens par rapport au timing. La DPR est claire. Ce n'est pas un dossier compliqué, mais il est vrai qu'il faut pouvoir le mettre en œuvre.

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

**M. François Desquesnes**, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, merci pour votre question qui me permet de préciser l'état d'avancement de ce dossier important pour la sécurité routière en Wallonie.

Pour rappel, l'objectif du Gouvernement wallon est de porter à 150 le nombre de nouveaux radars installés chaque année en Wallonie, de viser une application uniforme et transparente de la réglementation sur tout le territoire et d'avoir un impact concret sur le comportement des usagers.

À mes yeux, une vitesse à 90 kilomètres par heure implique un contrôle effectif à 90 kilomètres par heure – sous réserve de la marge technique d'erreur des appareils.

L'objectif de cette politique est de contribuer effectivement à diminuer drastiquement le nombre de morts et de blessés graves sur les routes wallonnes, avec l'ambition d'atteindre une « vision zéro tué sur nos routes d'ici 2050 ». La vitesse, je le rappelle, est l'un des trois tueurs sur nos routes.

Des avancées ont été récemment réalisées par les autorités fédérales. Le projet Slow Down prévoit l'adaptation progressive des radars automatiques à la seule tolérance technique, à raison de huit dispositifs par mois.

Par ailleurs, des recrutements supplémentaires ont été effectués au Centre régional de traitement de la police fédérale de la route, hébergé à Perex, ce qui permet de renforcer significativement les capacités opérationnelles et de garantir une gestion plus efficace des volumes croissants de dossiers – des procès-verbaux.

J'ai dès lors jugé opportun d'examiner avec le Fédéral la faisabilité d'une collaboration et la forme qu'elle pourrait prendre, dans une optique d'efficacité et d'optimisation des ressources.

Il s'agit d'éviter que des services différents fassent finalement le même travail et que l'on dilue l'efficacité des services publics entre le Fédéral et la Région.

Je tiens toutefois à préciser que cette réflexion ne signifie pas l'abandon de l'opérationnalisation du décret du 4 avril 2019 relatif aux amendes administratives pour les excès de vitesse. C'est déjà le cas pour le *Weigh-in-Motion*, puisque la Région est déjà autonome pour le contrôle et applique des sanctions administratives pour la surcharge des camions.

Concernant la vitesse, cette piste demeure sur la table et pourra être activée si elle s'avère nécessaire pour atteindre nos objectifs.

Pour dire clairement les choses, Madame la Députée, le Fédéral, en ses dimensions Police et Justice, a promis de renforcer les effectifs pour pouvoir traiter les infractions constatées par les radars sur le réseau routier et autoroutier wallon, ce qui n'est pas toujours réalisé de façon optimale jusqu'à présent. Ils m'ont demandé de ne pas mettre en œuvre le décret de 2019, dans la mesure où ils allaient renforcer leurs moyens. J'ai entendu cette demande, qui est logique en termes de cohérence des moyens et de cohérence de la politique répressive. Cependant, il faut que les promesses soient tenues.

Nous devons donc conjuguer nos efforts avec ceux du Fédéral afin d'éviter les doublons, de maximiser l'efficacité des investissements publics et de garantir un contrôle automatisé crédible – quand la vitesse est limitée à 90, on flashe à 90 et pas à une autre vitesse.

C'est dans cet esprit de partenariat constructif que je rencontrerai le mois prochain, le ministre fédéral de l'Intérieur, M. Quintin, afin de poursuivre les discussions et de s'assurer que les objectifs annoncés sont tenus ou s'il faut, au contraire, envisager un autre mode d'organisation, c'est-à-dire basculer vers les amendes administratives.

J'imagine que l'objectif est partagé entre le Fédéral et les Régions, puisque le plan fédéral All for Zero qui vise à arriver à zéro mort en 2050 est un objectif interfédéral partagé à la fois par l'autorité gouvernementale fédérale, la Wallonie et les autres Régions.

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

**Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR).** – Monsieur le Ministre, merci pour le caractère tout à fait complet et transparent de votre réponse. Dans l'état des lieux, les bonnes nouvelles sont ces 150 radars en plus

par an, un impact concret sur les usagers et un nombre d'accidents en diminution.

Je comprends tout à fait la collaboration avec le Fédéral à partir du moment où il décide d'augmenter les effectifs, mais il faut patienter un peu et voir si cela va être réel. Par contre, vous êtes aussi ministre des Pouvoirs locaux et je peux vous dire que sur le terrain, dans les collèges, ils sont demandeurs aussi. Il y a la grosse artillerie qu'est la Région wallonne, mais eux connaissent bien leur territoire.

Et en tant que mandataire, la plupart du temps, ce qui revient très fréquemment, ce sont des problèmes de mobilité et de vitesse. Si les sanctions administratives pouvaient être mises en place et des collaborations avec les zones de police, cela pourrait être aussi une manière de voir les choses. Je comprends tout à fait qu'il faille d'abord s'assurer que le travail ne soit pas continué et amplifié par le Fédéral.

Vous me dites que vous avez une réunion le mois prochain, donc nous ferons le point après le congé de Toussaint, pour voir comment le dossier évolue. Cependant, si les décisions promises par le Fédéral ne sont pas tenues, je vous demande que ce décret du 4 avril 2019 relatif aux amendes administratives en matière de sécurité routière puisse en tout cas évoluer. Cette demande est dans la DPR et donc vous le ferez évoluer en son temps si cela est nécessaire.

**Question orale  
de M. Vincent Crampont  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « l'utilisation de radars de nouvelle  
génération en Wallonie »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Crampont à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'utilisation de radars de nouvelle génération en Wallonie ».

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

**M. Vincent Crampont (PS).** – Monsieur le Ministre, les excès de vitesse tuent et rendent les accidents plus graves. Il s'agit d'une réalité qu'il convient de rappeler. Pour lutter contre la vitesse excessive au volant, on doit développer une stratégie s'articulant autour de deux axes : sensibilisation et répression. Malgré cela, selon les dernières statistiques de la police fédérale, près de 7,6 millions de conducteurs ont été flashés l'an dernier. Ce qui correspond à près de 18 000 PV dressés chaque jour.

Confirmez-vous ces chiffres et disposez-vous d'une déclinaison régionale de ceux-ci ? Comme vous l'avez déjà indiqué au sein de cette Commission, vous voulez accroître le nombre de radars-tronçons en Wallonie. Il semble que la France choisisse une autre voie : le radar Dexter.

Ce nouveau type de radar permet de flasher les automobilistes avec des dispositifs installés dans des voitures banalisées, conduites par des agents assermentés, tout en roulant. La voiture n'attire pas l'attention. Elle ressemble à n'importe quelle autre voiture, mais elle n'émet pas de flash lorsqu'une voiture en infraction la dépasse.

Envisagez-vous de développer l'utilisation de ce type de radar sur les routes wallonnes ? Ces nouveaux dispositifs pourraient-ils, à terme, remplacer ou venir en complément des lidars mis à disposition des zones de police par la Wallonie ?

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

**M. François Desquesnes,** Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, en matière de sécurité routière, la Wallonie poursuit l'objectif de zéro tué à l'horizon 2050 avec un objectif intermédiaire d'au moins 50 % d'ici 2030. Ainsi, le Gouvernement poursuit une politique volontariste avec pour objectif principal de renforcer l'efficacité du contrôle automatisé des vitesses sur les routes wallonnes. On en parlait il y a quelques instants avec Mme Cassart-Mailleux.

Cette stratégie s'inscrit dans une volonté de réduire significativement le nombre d'accidents, notamment les plus graves, en agissant sur les comportements à risque. Le nombre d'infractions routières que vous évoquez est issu des données du SPF Justice, qui a enregistré en 2024 sur tout le territoire 7 448 482 infractions au Code de la route.

Nonante-cinq pour cent des infractions sont traitées sur la base d'une perception immédiate de la police en 2024 et concernent très très largement des excès de vitesse.

Pour la Wallonie, cela représente 1 995 000 infractions, soit un peu plus de 28 %, selon les statistiques publiées sur le site du SPF Justice.

Je n'ai reçu aucune ventilation régionale plus affinée, notamment sur le nombre de PV générés par les radars régionaux, bien que j'ai déjà sollicité cette information auprès des ministres de la Justice et de l'Intérieur.

Concernant le système Dexter utilisé en France – des radars mobiles embarqués dans des véhicules banalisés, conduits par des agents assermentés –, il s'agit d'une technologie qui pourrait susciter un intérêt. Je rappelle

que le contrôle des vitesses est une compétence de l'autorité fédérale, même si la Wallonie finance l'installation d'équipements fixes.

Enfin, concernant l'aspect flash, je vous rassure, le nouveau matériel installé en Wallonie n'en émet aucun. Il est donc très difficile de dire si un radar est opérationnel ou non. Les lidars n'émettent également aucun flash.

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

**M. Vincent Crampont (PS).** – Merci, Monsieur le Ministre, pour vos éléments de réponse. Effectivement, c'est le Fédéral en matière de contrôle de vitesse, et la Wallonie peut installer des dispositifs fixes, je l'entends, mais la piste est à développer en ce qui concerne les radars Dexter.

Même si c'est le Fédéral qui gère ce type de dossier, je vous encourage à prendre langue avec eux afin de les inciter à prévoir de telles installations qui, avouons-le, sont très efficaces, puisqu'elles sont indétectables – c'est une bonne chose – par tous les systèmes de contrôle de vitesse que l'on connaît. Je pense notamment à Waze, Coyote et encore bien d'autres.

**Question orale  
de M. Laurent Devin  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « le brouillard entourant le futur contrat de  
service public de l'Opérateur de transport de  
Wallonie (OTW) »**

**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 brouillard entourant le futur contrat de service public de l'Opérateur de transport de Wallonie (OTW) ».

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

**M. Laurent Devin (PS).** – Monsieur le Ministre, avec vous, cela devrait être clair, c'est en tout cas ce que l'on nous avait promis. Alors que depuis plusieurs mois vous annoncez un nouveau contrat de service public pour l'OTW au 1<sup>er</sup> janvier 2026, force est de constater que, comme parlementaires, nous ne disposons d'aucune information précise sur le sujet aujourd'hui.

Les usagers concernant le coût de leur titre de transport, les travailleurs concernant leur sécurité et le matériel à leur disposition, les communes concernant les investissements sur leur territoire et leur offre de transport sont dans la même situation : c'est le flou total !

Les seuls éléments dont on est certain c'est que :

- la trajectoire budgétaire reste inconnue ;
- la nouvelle grille tarifaire et l'avenir des abonnements à 1 euro par mois restent inconnus ;
- la réorganisation de l'offre dans les bassins de mobilité reste inconnue ;
- le maintien des BHNS de Charleroi, Liège et Mons reste inconnu ;
- les engagements pour la sécurité des chauffeurs restent inconnus.

Avec toutes ces inconnues, je me tourne vers vous qui disposez des éléments nécessaires pour faire la lumière, dissiper le brouillard et montrer la voie. Qu'ont donné les discussions intercabineaux que vous annonciez en juin dernier ? Ce dossier a-t-il déjà été abordé en gouvernement ? Bref, où en est ce dossier ?

Quelles informations pouvez-vous nous livrer – aussi aux usagers et aux travailleurs – sur la trajectoire budgétaire, la grille tarifaire, les abonnements à 1 euro, la réorganisation de l'offre, le verdissement de la flotte, les BHNS de Charleroi, Liège et Mons ? Quel est votre calendrier ?

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

**M. François Desquesnes,** Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, permettez-moi de vous trouver quelque peu culotté de me reprocher le brouillard concernant le futur contrat de service public de l'OTW. Avez-vous oublié que l'actuel contrat de service public, adopté par le précédent Gouvernement dans lequel votre formation politique était à la gouverne, était bâti sur des promesses sans engagement budgétaire ferme ?

Reprenons quelques extraits de ce CSP 2024-2028 et quelques-uns des éléments fondamentaux qu'il contient :

- « Engagements sociaux : à titre indicatif, le montant de base pour le financement de l'année 2024 s'élève à 33 760 000 euros en crédits d'engagement ;
- Financement des missions – une autre question que vous m'adressez – : trajectoire indicative de financement pluriannuelle par mission ;
- Investissements – vous m'interrogez sur les investissements – : à titre indicatif, programmation intégrée des investissements de base 2023-2027. »

De belles promesses, Monsieur le Député, mais avec un chèque en bois.

Pour la grille tarifaire, je l'ai déjà dit, on est encore allé plus loin, puisque les baisses de tarifs ont essentiellement été financées par le Plan de relance. Celui-ci, tel que présenté par M. Di Rupo, s'inscrivait dans une durée limitée. Plan de relance égale durée

déterminée, et non une politique structurelle, ce dont a besoin l'OTW.

J'ajouterai que cette mesure du Plan de relance n'est en outre financée que par de l'emprunt. Ce ne sont pas des financements européens, ce ne sont pas des financements structurels ; c'est de l'emprunt ! Sympa pour toutes celles et tous ceux qui vont payer cela pendant au moins 20 ans.

Sans oublier que, comme il n'y avait pas assez de budget prévu, mon prédécesseur a utilisé une partie de l'enveloppe de reconstruction suite aux inondations pour boucler le tout. Voilà comment, dans le budget 2024, on a payé les baisses tarifaires.

Dans ce contexte, reconstruire un contrat de service public sérieux, responsable et financé constitue un travail de grande ampleur qui nécessite des analyses approfondies pour déterminer les priorités pour le service public de transport en Wallonie pour les cinq prochaines années. Effectivement, les travailleurs, les communes, les partenaires de l'OTW et l'OTW lui-même en ont bien besoin.

Au cours du premier semestre 2025, mes collaborateurs et les équipes de l'OTW se sont attelés à identifier les projets prioritaires, estimer leurs coûts et étudier les alternatives possibles. Ce travail a ensuite été partagé fin juin avec mes collègues du Gouvernement. Il se poursuit actuellement.

Par ailleurs, le contexte budgétaire est particulièrement difficile et l'heure n'est plus aux promesses ronflantes financées à coup d'endettement.

Le nouveau contrat de service public sera rédigé dans la foulée de l'adoption de la trajectoire budgétaire par le Gouvernement wallon. Mon objectif est d'aboutir à un accord cet automne.

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

**M. Laurent Devin (PS).** – On parle politique du passé. Je vois que vous êtes un adepte de Didier Reynders. Rappelez-vous, il disait que l'on ne regarde pas l'avenir dans un rétroviseur. Vous nous dites regarder devant.

Sincèrement, Monsieur le Ministre, je ne vis pas du passé. Je pourrais vous rappeler quelques-uns des propos que vous avez tenus lors de la législature précédente et les comparer à ce que vous faites aujourd'hui.

*(Réactions dans l'assemblée)*

Oui, c'est terrible. Je suis résolument tourné vers l'avenir.

En 2008, au sujet des avantages sociaux, Monsieur Hazée, vous souvenez-vous de qui était alors ministre ?

André Antoine. On ne va pas jouer à cela, Monsieur Desquesnes.

Ce que vous dénoncez, c'est ce qui vous est reproché par la Cour des comptes aujourd'hui : vous opérez la même manœuvre. Alors, pour les cours d'histoire, on sera au rendez-vous.

En tout cas, pour ce qui est des décisions, des actions et des réponses à mes questions, les bus restent au dépôt aujourd'hui.

**Question orale  
de M. Laurent Devin  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « les problèmes rencontrés sur les lignes  
régulières à l'occasion de la rentrée scolaire »**

**Question orale  
de M. Eddy Fontaine  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « la surcharge sur certaines lignes de bus  
des TEC en période scolaire et le cas de la  
ligne 59/1 du TEC Namur-Luxembourg »**

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

- M. Devin, sur « les problèmes rencontrés sur les lignes régulières à l'occasion de la rentrée scolaire » ;
- M. Fontaine, sur « la surcharge sur certaines lignes de bus des TEC en période scolaire et le cas de la ligne 59/1 du TEC Namur-Luxembourg ».

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

**M. Laurent Devin (PS).** – Monsieur le Ministre, traditionnellement, lors des rentrées scolaires, les TEC rencontrent des problèmes d'organisation de certaines lignes régulières. Des témoignages affluent pour dénoncer les bus bondés, voire l'incapacité d'enfants à pouvoir monter dans ceux-ci et arriver à l'école.

Comment les TEC tirent-ils les leçons de ce genre de situation ?

À la faveur de la rentrée 2025, les TEC ont-ils reçu des plaintes relatives à des bus bondés et l'inaccessibilité de ceux-ci ? Le cas échéant, dans quelle direction territoriale ces plaintes se concentrent-elles ? Quels sont les moyens mis en œuvre pour améliorer la situation des usagers ?

De façon précise, y a-t-il des plaintes dans la région du Centre ? Vous n'avez pas manqué, dans un passé récent, d'affirmer que notre région était complètement délaissée. Vous aviez affirmé que vous mettriez l'énergie, de même que les moyens humains et financiers nécessaires pour redresser la barre. Quelles sont les lignes concernées par votre action ?

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

**M. Eddy Fontaine (PS).** – Monsieur le Ministre, la rentrée scolaire signifie aussi la reprise des transports en commun. Ceci concerne également les bus du TEC, empruntés par de nombreux élèves et étudiants comme moyen de transport pour se rendre à l'école.

Le taux de fréquentation de certaines lignes et de certains créneaux horaires peut alors exploser. Monsieur le Ministre, j'ignore si vous avez des enfants et s'ils vont ou non à l'école en bus. En tout cas, j'espère que la région dont vous êtes originaire est mieux desservie que celle dont je vais vous parler à présent.

Cette augmentation significative n'est pas sans conséquences, bien entendu, en début d'année. Mon collègue l'a dit, de nombreux réglages doivent se faire. Les bus sont bondés, avec des navetteurs debout, collés les uns aux autres – et vous imaginez ce que cela peut donner : on parle d'étudiants ici, mais aussi de nombreux jeunes qui restent à quai, car il est impossible d'embarquer. Impossible d'embarquer, Monsieur le Ministre !

Je prendrai pour exemple la ligne 59/1 – et je sais que vous avez déjà été interpellé –, la ligne Chimay-Bruly-Couvin-Pesche. Cela ne dit peut-être pas grand-chose à certains collègues, mais c'est la ligne qui dessert les quelques écoles de la Communauté française et du réseau libre de Chimay, Pesche et Couvin. Elle se trouve depuis la rentrée scolaire complètement surchargée. Ce problème est récurrent. J'ai des mails de parents qui écrivaient déjà – c'était votre prédécesseur, donc je ne vous incrimine absolument pas – en 2020. Nous sommes cinq ans plus tard, à peu près aux mêmes dates, et rien n'a bougé. Et pourtant, j'ai une réponse ici : « Soyez assurée que votre courrier du 3 septembre a bien été envoyé au service compétent » – service compétent qui est le TEC, je présume, ou l'OTW – « qui vous répondra dans les meilleurs délais ». Cinq ans plus tard, pas de réponse.

Dès lors, Monsieur le Ministre, je me tourne vers vous. Vous êtes en charge maintenant... Comment ?

**M. François Desquesnes,** Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Depuis 15 mois.

**M. Eddy Fontaine (PS).** – Oui, depuis 15 mois.

**M. Laurent Devin (PS).** – Quinze mois, c'est pas mal.

**M. Eddy Fontaine (PS).** – Vous releviez déjà les problématiques avant. De nouveau, ce n'est pas une attaque. Les lignes, comme je le disais, sont surchargées. Les parents et les écoles ne comptent pas les arrivées tardives des élèves et les absences dues à l'impossibilité de pouvoir compter sur les transports en commun publics. Les élèves retournent donc chez eux et ne peuvent pas aller à l'école. Pourtant, les abonnements ont été vendus, Monsieur le Ministre, et cela peut effectivement donner une idée du nombre de jeunes et d'étudiants navetteurs qui pourraient occuper la ligne.

Avez-vous été sensibilisé à cette problématique sur cette ligne et d'autres lignes TEC en Wallonie ? Je peux déjà répondre « oui » à votre place. Des solutions ont-elles été ou vont-elles être mises en place afin de rendre les services attendus par les navetteurs et leurs familles ? Une augmentation de l'offre TEC sur ces lignes et aux horaires scolaires est-elle envisagée de manière structurelle ? Je peux aussi vous dire – mais vous avez certainement l'information – qu'un comptage a été fait à la Petite Chapelle, donc entre Cul-des-Sarts et Brûly, la semaine dernière, par des agents du TEC.

Vous nous dites souvent que votre rôle se borne à donner les moyens à OTW d'effectuer ses missions. Ma question est la suivante : avez-vous fait dans vos propositions budgétaires 2026 – on sait que vous allez rentrer en conclave – une demande de crédits supplémentaires en vue de renforcer l'offre de bus là où elle est insuffisante pour répondre à la demande ?

**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, merci pour ces questions qui sont importantes pour la mobilité au quotidien, et singulièrement celle des enfants qui se rendent à l'école. Je vous rappelle toutefois que le TEC est une entreprise publique autonome, dotée d'un conseil d'administration composé à la proportionnelle des représentants des différentes familles politiques de ce Parlement. Comme ministre, je dois bien sûr veiller à l'établissement des priorités du TEC dans le cadre d'un contrat de gestion réellement financé, tâche à laquelle je m'attelle en ce moment. C'était ma réponse à M. Devin précédemment.

La DPR indique que la ponctualité, la fréquence, la desserte, la fréquentation, avec des moyennes de satisfaction de clients en 2023 allant de 54 à 67 %, sont autant de leviers sur lesquels l'Opérateur de transport de Wallonie doit concentrer ses efforts. Ainsi, il est essentiel pour l'OTW de rester attentif aux témoignages des usagers. J'ai eu l'occasion également de préciser que je souhaitais davantage d'échanges entre le TEC et

ses usagers, par la mise en place de comités d'utilisateurs, et les situations que vous décrivez, Monsieur Fontaine, sont des exemples types du besoin de dialogue pour l'amélioration du service public.

Je fais une petite incise sur le fait qu'il faille réclamer des budgets supplémentaires. C'est ce que la Wallonie a fait au cours des dernières années. On a mis plus d'argent. Y a-t-il eu plus d'usagers ? Pas spécialement. En tout cas pas à la hauteur de l'investissement. Ce que nous attendons du TEC, c'est de l'efficacité, c'est-à-dire de déployer le service de bus aux bons endroits au bon moment pour faire face à ce pour quoi le transport en commun, l'OTW, est créé, à savoir un transport collectif de masse. C'est cela, le rôle de l'OTW.

J'en viens à vos questions ponctuelles ; voici les éléments communiqués par le TEC

Il est encore un peu tôt, me dit le TEC, pour tirer des conclusions de la rentrée 2025. À ce jour, la situation est globalement calme. Pour la première semaine, le TEC a enregistré 58 plaintes pour surcharge sur l'ensemble du réseau TEC, dont cinq pour la *business unit* du Hainaut. Monsieur Devin, cela concerne le Centre, Mons-Borinage et la Wapi. Il n'y a actuellement pas de suppression de service comme cela avait pourtant été le cas – de façon générale, en Wallonie – en 2024, et le TEC peut donc assurer l'ensemble de l'offre de transport prévue.

Monsieur Fontaine, les services du TEC Namur-Luxembourg sont informés d'un problème de charge sur la ligne 59/1 – Pesche-Couvin-Cul-des-Sarts-Chimay –, une très belle ligne et une très belle région. Ils analysent actuellement les différentes pistes afin de solutionner cette situation inconfortable – le TEC le reconnaît – pour les voyageurs.

De manière générale, lorsqu'une situation difficile est identifiée, les contrôleurs se rendent sur le terrain et vérifient si la surcharge est avérée. Vous avez pu constater, ou du moins avoir les échos, qu'il y avait bien des comptages. Il y a donc une réactivité du TEC, et je l'en félicite. Il arrive que des bus arrivent à moitié vides, alors que le renforcement qui suit est bondé et laisse des clients aux arrêts. Deux bus se suivent, c'est le mécanisme de renforcement. Ce qu'il faut, c'est partager les montées de façon équitable sur les deux bus. Ce dialogue sur place avec les clients aux arrêts concernés permet – me dit le TEC – de régler la majorité des problèmes. Dans d'autres cas, le véhicule est remplacé par un véhicule de plus grande capacité. C'est une autre option.

En résumé, le dialogue sur le terrain et la réaffectation des bus sur les voyages qui le nécessitent sont les outils fondamentaux qui doivent permettre à l'opérateur de gérer les situations difficiles, dans le cadre des moyens matériels et humains disponibles, ce

que je vous expliquais en ce qui concerne la contrainte budgétaire. Ma volonté est qu'il y ait, demain, dans le contrat de service public – votre chef de groupe m'y avait d'ailleurs incité –, un mécanisme de concertation, de dialogue régulier et constant entre les utilisateurs et le TEC de façon à anticiper au mieux les problèmes et éviter que l'on arrive, a posteriori, face à des situations difficiles de rencontre de l'offre de service public et de la demande.

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

**M. Laurent Devin (PS).** – Monsieur le Ministre, le TEC est un service public très important.

Au groupe socialiste, on va essayer de vous aider au maximum pour atteindre des objectifs. Vous avez étudié les TEC de près, vous avez dénoncé pendant cinq ans ce qui n'allait pas, et vous nous dites : « Cela ne fait que 15 mois que je suis là ». Quinze mois, cela équivaut à plus de 450 jours.

Considérez nos deux interventions comme un soutien important qui pourrait vous porter dans une position de négociation dans le contexte budgétaire, le contexte financier que vous énoncez afin de vous permettre d'obtenir les moyens financiers qui vous permettront d'atteindre vos objectifs. Parce que dans le deuxième budget qui va engager votre troisième année, il va falloir viser l'efficacité – c'est ce que l'on attend du Gouvernement wallon en la matière. Nous sommes d'accord là-dessus.

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

**M. Eddy Fontaine (PS).** – Monsieur le Ministre, je souhaite rappeler que le milieu rural en général est fortement délaissé au profit de milieux urbains. Je n'accuse pas le TEC, je dis simplement que vous dites vous-même que vous voulez de l'efficacité. Certes, cela ne s'est certainement pas bien passé puisque nous avons des mails qui sont restés sans réponse depuis 2020. Je l'ai dit, vous n'êtes pas responsable. Je dis simplement que maintenant, dans le Gouvernement dont vous êtes vice-président – un gouvernement d'ingénieurs –, j'espère que les ingénieurs seront plus efficaces et plus efficaces, comme vous le dites.

Je rappelle aussi au TEC que d'autres problèmes se posent sur cette ligne, puisque les horaires ne sont pas adaptés aux rentrées d'écoles. Les élèves arrivent en retard avec le bus et doivent repartir plus tôt pour reprendre le bus, sinon ils restent à quai.

**Question orale**  
**de M. Stéphane Hazée**  
**à M. François Desquesnes, Ministre du**  
**Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et**  
**des Pouvoirs locaux,**  
**sur « les réponses de la SNCB concernant la**  
**fermeture potentielle de points d'arrêt »**

**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 « les réponses de la SNCB concernant la fermeture potentielle de points d'arrêt ».

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

**M. Stéphane Hazée** (Ecolo). – Monsieur le Ministre, durant le premier trimestre 2025, la perspective de voir la SNCB fermer une vingtaine – un peu plus – de points d'arrêt a suscité pas mal d'inquiétude, de mobilisation aussi de la part de citoyens et citoyennes, usagers et usagères, des autorités communales et des représentants des travailleurs et travailleuses.

Pour rappel, et c'est là l'intérêt spécifique pour la Wallonie, 17 de ces arrêts sont situés sur le territoire wallon – 17 sur 22 –, essentiellement en province de Hainaut. Vous avez été interrogé au sein de notre Parlement, à l'instar de votre collègue fédéral.

Le 29 avril, en réponse à une question de ma collègue, le ministre Crucke indiquait que, dans le cadre d'une conférence interministérielle Mobilité, réunie le 27 mars, « les ministres régionaux de la Mobilité et lui-même s'étaient entendus sur l'importance d'une véritable concertation avec les acteurs locaux pour tout projet d'arrêt et de desserte d'arrêt et sur la nécessité d'une alternative intermodale concrète pour les voyageurs dont l'arrêt ne serait plus desservi par la SNCB. Cette décision de la CIM a été transmise par courrier à la SNCB le 23 avril dernier. Dans ce cadre, et conformément à l'accord de gouvernement, des synergies peuvent être envisagées avec les opérateurs de transports régionaux comme le TEC, afin de garantir une continuité de service public en cas d'adaptation de la desserte ferroviaire. Le dialogue avec les autorités locales est également primordial ».

Nous pensons important qu'une telle concertation puisse avoir lieu et qu'elle permette de maintenir et de développer l'offre de transports publics.

Par ailleurs, si une optimisation de l'allocation des ressources est toujours possible, il faut aussi veiller à ce qu'il n'y ait pas un transfert de charges de l'État fédéral vers la Wallonie. C'est trop souvent le cas, l'opération consistant à renvoyer vers le TEC les usagers qui ne seraient plus desservis pour définancer la SNCB. Près de quatre mois après l'envoi de ce courrier, nous

pouvons supposer que la missive de la CIM Mobilité a donné lieu à une réponse de la SNCB vers les Régions.

C'est la raison de cette question. Monsieur le Ministre, les membres de la CIM Mobilité, dont vous êtes, ont-ils reçu une réponse de la SNCB ? Le cas échéant, quel en est le contenu ? Quelle forme a pris ou prendra la concertation avec les autorités locales ? Des engagements sont-ils pris à cet égard, notamment pour maintenir des points d'arrêt bienvenus pour une desserte de notre Région ?

Quel est le calendrier de ces éventuels engagements ? Qu'en est-il des synergies qui étaient évoquées par votre homologue fédéral chargé de la Mobilité, dans un contexte où le Gouvernement wallon impose lui-même des économies à son propre opérateur ? Des demandes ont-elles été adressées au Gouvernement à ce sujet ?

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

**M. François Desquesnes**, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, comme le dit la Déclaration de politique régionale, afin de simplifier la vie des citoyens, l'interconnexion et la qualité des correspondances entre les opérateurs de transport public OTW, SNCB et STIB seront améliorées. De ce point de vue, personne ne conteste plus le fait que la colonne vertébrale du transport public en Belgique et en Wallonie est le chemin de fer.

Vous l'avez rappelé, nous avons déjà eu l'occasion de débattre de ce point en conférence interministérielle Mobilité. À la suite de cela, mon homologue fédéral, M. Crucke, a bien demandé à la SNCB de concerter les autorités locales pour toute proposition de fermeture ou d'ouverture de gares. En tant que membre de la CIM, je n'ai, à ce jour, pas été informé d'une réponse formelle de la part de la SNCB. J'ai donc inscrit ce point à l'ordre du jour de la prochaine CIM qui se tient ce 30 septembre.

D'après les éléments communiqués lors de la consultation de la Région wallonne sur le projet de plan de transport de la SNCB, celle-ci envisage de soumettre ses projets pour la période 2026-2029 à son conseil d'administration le 3 octobre. À ce stade, ni le TEC ni le Gouvernement wallon n'ont été sollicités.

Cela fera donc partie intégrante de mes questionnements ce 30 septembre. Je resterai particulièrement vigilant quant au respect des engagements de concertation, dans un souci de transparence, de coordination avec les acteurs régionaux et de défense de l'accessibilité du service public ferroviaire pour l'ensemble des usagers.

Permettez-moi enfin – cette fois-ci peut-être plus avec ma casquette de ministre du Territoire –

d'encourager aussi les communes à développer de la cohérence sur leurs outils de développement communal, à savoir les schémas de développement communaux, de façon à ce que toute gare ou tout arrêt ferroviaire soit bien inclus dans un périmètre de centralité, puisqu'il faut de la cohérence entre la logique territoriale et la logique de mobilité. Ou devrais-je dire que l'une et l'autre doivent se retrouver ? C'est un point d'attention que j'adresse également aux pouvoirs locaux.

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

**M. Stéphane Hazée** (Ecolo). – Je remercie le ministre pour l'attention qu'il porte au dossier. Je regrette que la SNCB n'ait pas informé les ministres régionaux des suivis qu'elle a opérés sans doute à la suite de la conférence interministérielle Mobilité. Le calendrier – je l'ignorais – est imminent.

Ce sera l'occasion pour vous, le 30 septembre, d'avoir un certain nombre d'informations par rapport à cela. Je vous engage à défendre l'intérêt de la Wallonie, et plus précisément l'intérêt des usagers du transport public. Cela ne va pas si l'on défiance la SNCB et que l'on renvoie les personnes à l'égard du TEC.

Enfin, j'apprécie spécialement votre remarque relative à la cohérence. L'aménagement du territoire est la matrice sur laquelle la mobilité peut s'organiser. Les communes ne doivent pas être les seules à s'inscrire dans cette cohérence. L'État fédéral lui-même doit également le faire. Je fais référence au dossier que l'on connaît bien de la prison de Sugny, où l'on envoie un flux de mobilité absolument invraisemblable dans un point du territoire qui, aujourd'hui, n'est absolument pas couvert à cette mesure et sans que des solutions ne soient discutées.

Je vous invite peut-être d'ailleurs, puisque vous m'y faites penser, à inscrire ce point de la desserte de la prison de Vresse-sur-Semois à la prochaine conférence des ministres de la Mobilité également.

**Question orale  
de Mme Mélissa Hanus  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « le nouvel épisode de la saga du RER et son  
impact sur la mobilité en Wallonie »**

**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 « le nouvel épisode de la saga du RER et son impact sur la mobilité en Wallonie ».

La parole est à Mme Hanus pour poser sa question.

**Mme Mélissa Hanus** (PS). – Monsieur le Ministre, le projet du RER constitue un des dossiers les plus emblématiques de la lenteur de mise en œuvre des grandes infrastructures de mobilité dans notre pays.

Alors que les lignes vers Louvain, Hal ou Denderleeuw sont pleinement opérationnelles depuis plusieurs années, les travaux en Wallonie continuent de subir retards et obstacles, comme en témoigne encore la situation à Linkebeek.

Selon la presse, un accord de principe a été négocié entre Infrabel et la commune de Linkebeek pour permettre l'avancement des travaux sur la ligne 124. Cet accord éviterait le passage à quatre voies sur 2,7 kilomètres, mais impliquerait la suppression de l'arrêt de Linkebeek, compensée par un cheminement sécurisé vers la gare voisine de Moensberg. Un moratoire de 12 ans serait également prévu avant toute nouvelle demande de permis pour la mise à quatre voies du tronçon.

En cas d'accord, Infrabel pourrait enfin débloquent le projet, dont l'achèvement serait alors espéré à l'horizon 2033 sur cette ligne vers Nivelles. La ligne Ottignies devrait, quant à elle, être finalisée pour 2026, selon le calendrier en vigueur.

Monsieur le Ministre, disposez-vous d'informations complémentaires sur ce dossier ? Quel est, à ce jour, le calendrier global du RER, en particulier pour la ligne 124 vers Nivelles ?

Le cas échéant, en quoi ce compromis affecte-t-il l'ambition initiale du projet RER, à savoir une mise à quatre voies intégrale sur tous les axes ?

L'offre de transport en Wallonie bénéficiera-t-elle réellement de l'achèvement du projet, ou assiste-t-on à une version allégée du RER, surtout du côté francophone ?

Plus globalement, quelle est la position que vous défendez au sein du Comité de suivi de l'accord de

coopération du 5 octobre 2018, notamment face aux retards et au risque de déséquilibre entre les trois Régions ?

Enfin, quelles adaptations de l'offre de transport de l'OTW sont envisagées autour des gares desservies par le futur RER, et selon quel calendrier ?

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

**M. François Desquesnes**, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, comme mentionné dans la Déclaration de politique régionale, le Gouvernement fera également une priorité des finalisations du RER et de la modernisation de l'axe trois Bruxelles-Luxembourg, qui sont des enjeux de multimodalité extrêmement importants.

Une attention particulière sera également accordée au développement de solutions multimodales pour les deux aéroports wallons. Voici ce que dit la DPR.

Le projet RER consiste à permettre aux trains rapides de dépasser les trains lents, à savoir les trains « omnibus » qui s'arrêtent plus fréquemment et qui sont souvent des trains catalogués de « S ».

Cela nécessite de passer de deux à quatre voies.

Dans le cadre de la relance du RER en 2018, la Wallonie s'est engagée, via un contrat de préfinancement, à prendre en charge les intérêts d'un emprunt contracté par Infrabel pour accélérer les travaux sur les lignes 161 et 124 en Wallonie, pour un montant maximum de 20,33 millions d'euros.

À ce titre, la Wallonie est informée de l'état d'avancement des travaux du RER.

Les travaux sur la ligne 161 – soit la ligne qui relie Louvain-la-Neuve à Bruxelles – avancent conformément au calendrier avec une finalisation prévue en décembre 2026.

Pour la partie située en Wallonie de la ligne 124, la mise à quatre voies de cette ligne se divise en deux tronçons :

- Braine-l'Alleud – Waterloo qui s'achèvera comme prévu en décembre de cette année ;
- le tronçon Braine-l'Alleud – Nivelles qui accuse un retard d'un an et s'achèverait, selon Infrabel, en 2030.

Vous m'interrogez sur un retard en partie francophone. En Wallonie, il n'y a pas de retard.

Par contre, les choses sont nettement plus compliquées sur le tronçon flamand de la ligne 124, suite aux recours introduits notamment par la Commune de Linkebeek contre le *gewestelijk ruimtelijk*

*uitvoeringsplan* – soit l'équivalent du plan de secteur en Wallonie – qui autorise la mise à quatre voies de la ligne 124 dans la partie flamande.

Le 15 septembre dernier, la Commune de Linkebeek a en effet accepté, à une courte majorité, le projet de moratoire qu'a initié Infrabel comme solution pour le déblocage du dossier.

Le moratoire proposé par Infrabel représente une solution à une situation conflictuelle de longue date et dont l'issue reste incertaine. Il vise à lever les recours en cours contre le GRUP, dont celui introduit par la Commune de Linkebeek. Concrètement, le moratoire consiste à suspendre, pour une durée minimale de 12 ans, les travaux de mise à quatre voies entre les gares de Holleken et Moensberg, situées toutes deux en Région flamande. En échange du maintien à deux voies, la Commune et le comité de riverains ont accepté de retirer leur recours au Conseil d'État et de fusionner les gares de Linkebeek et Moensberg qui seront reliées par un cheminement cyclopiéton d'environ un kilomètre.

Je présenterai le projet de moratoire d'Infrabel, validé par le Conseil communal de Linkebeek, ce jeudi au Conseil des ministres.

Concernant l'offre de l'OTW autour des gares RER, le schéma intermodal de mobilité pour l'ouest du Brabant wallon recommande :

- d'élargir l'amplitude horaire en soirée afin de mieux correspondre au service RER ;
- d'assurer une desserte le samedi et le dimanche sur les lignes actuellement non pourvues.

Les modalités concrètes pourront être définies en temps utile – vous avez entendu les échéances –, en fonction de l'évolution de la demande et des capacités ferroviaires déployées par la SNCB.

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

**Mme Mélissa Hanus** (PS). – Merci, Monsieur le Ministre, pour les quelques éléments de réponse que vous mettez aujourd'hui sur la table. On m'informe que l'on parle de ce dossier depuis plus de 25 ans ; cela fait 25 ans que ce dossier du RER doit être finalisé. Vous avez dit en réponse à mes collègues que cela fait 15 mois que vous êtes en place. Dès lors, on compte sur vous pour donner un coup d'accélérateur à ce dossier afin d'éviter que l'on doive attendre 25 ans de plus.

Les citoyens wallons doivent pouvoir rejoindre la capitale, que ce soit pour aller travailler, pour étudier ou même pour aller y faire du tourisme. Ce dossier est essentiel. On a besoin de votre appui et vous pouvez également compter sur nous pour mettre en top priorité ce dossier RER pour cette législature.

**Question orale**  
**de M. Olivier Maroy**  
**à M. François Desquesnes, Ministre du**  
**Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et**  
**des Pouvoirs locaux,**  
**sur « l'arrivée des véhicules autonomes »**

**Question orale**  
**de Mme Sophie Fafchamps**  
**à M. François Desquesnes, Ministre du**  
**Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et**  
**des Pouvoirs locaux,**  
**sur « les défis et les perspectives de**  
**l'implémentation des navettes sans conducteur**  
**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. Maroy, sur « l'arrivée des véhicules autonomes » ;
- Mme Fafchamps, sur « les défis et les perspectives de l'implémentation des navettes sans conducteur en Wallonie ».

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

**M. Olivier Maroy (MR).** – Monsieur le Ministre, d'ici quelques semaines, une navette autonome circulera dans les rues de Leuven. Ce projet pilote, mené par De Lijn avec l'aide de la STIB et des TEC, prévoit de lancer des trajets entre la gare de Louvain et Heverlee. Huit passagers maximum pourront ainsi emprunter ces navettes autonomes sur un itinéraire fixe entre la mi-novembre et la fin janvier 2026.

Un essai grandeur nature qui permettra aux autorités de comprendre les enjeux de la mobilité autonome, qui va probablement révolutionner la mobilité de demain. C'est l'avis du ministre fédéral de la Mobilité, Jean-Luc Crucke, qui appelle également à un cadre réglementaire clair et cohérent. Pour lui, une coopération interfédérale est indispensable.

Rappelons-nous du projet Navajo mené à Louvain-la-Neuve en 2021. L'expérience d'une navette autonome a permis à la Ville d'Ottignies – Louvain-la-Neuve et au TEC de tirer de nombreux enseignements. Il est apparu qu'il était nécessaire, dans le cadre du déploiement d'un tel service, d'avoir une collaboration étroite entre les différents acteurs que sont les communes, la Région, la police et le TEC.

Monsieur le Ministre, quel regard portez-vous sur l'arrivée de ces véhicules autonomes ? Ces derniers sont-ils des amis ou ennemis ?

Partagez-vous l'avis du ministre fédéral sur la nécessaire coopération entre les Régions ? Dans

l'affirmative, comment voyez-vous les choses ? Des réunions ont-elles déjà eu lieu sur le sujet ?

Quels sont les enjeux de la mobilité autonome en Wallonie ? Les projets pilotes sont-ils prévus dans les prochains mois, dans les prochaines années en Wallonie également, puisque là on parle d'un test en Région flamande ?

Enfin, des ajustements réglementaires doivent-ils être pris pour faciliter la circulation de ces navettes autonomes en Wallonie ?

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

**Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés).** – Monsieur le Ministre, en novembre prochain, des navettes autonomes commenceront à circuler à Louvain. Cet essai, organisé par De Lijn avec le soutien de la STIB et du TEC, a pour objectif d'aider les autorités belges à développer leur expertise en matière de mobilité autonome.

Ce type de transport collectif présente plusieurs avantages :

- sur le plan de la sécurité, il réduit les erreurs humaines et garantit un meilleur respect du Code de la route ;
- sur le plan environnemental, il permet de fluidifier le trafic, de raccourcir certains trajets et ainsi d'économiser du carburant ;
- il favorise une meilleure coordination des flux et offre plus d'autonomie aux personnes âgées ainsi qu'aux personnes en situation de handicap.

Le ministre fédéral de la Mobilité, M. Jean-Luc Crucke, a qualifié cette initiative de « perspective prometteuse ».

Monsieur le Ministre, vos équipes travaillent-elles autour de ce mode de déplacement innovant ? Une coopération interfédérale est-elle envisagée pour que chaque entité, dans le cadre de ses compétences, établisse et applique un cadre réglementaire adapté à ce type de transport ?

Enfin, faut-il s'inquiéter de l'avenir des chauffeurs de transports en commun wallons face à l'arrivée de ces véhicules autonomes ? Le cas échéant, comment les réorienter ?

**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 et Madame les Députés, comme le prévoit la DPR, la Wallonie veille au développement des voitures autonomes dans le cadre de ses compétences, notamment en termes d'homologation.

La mobilité autonome – voyageurs et marchandises – soulève des enjeux multiples. Ils sont à la fois technologiques, économiques, sociaux et environnementaux, mais aussi d'acceptation sociale. C'est cependant une opportunité majeure pour la sécurité routière et l'efficacité de certains types de services.

Une bonne compréhension des niveaux d'automatisation est indispensable. Les systèmes d'assistance, qui est le niveau 2 – il y a plusieurs niveaux d'autonomie –, laissent la responsabilité au conducteur, alors qu'à partir du niveau 3, c'est le constructeur qui devient responsable en mode autonome. C'est la nomenclature européenne.

Dès l'organisation de la première Conférence interministérielle de la mobilité en mars dernier, suite à la mise en place du Gouvernement fédéral, j'ai veillé à inscrire ce point à l'ordre du jour de la CIM.

En effet, en novembre 2023, dans le cadre de la vision interfédérale relative à la mobilité autonome, il avait été décidé de créer une autorité interfédérale dédiée à cette thématique.

La Commission économique des Nations unies pour l'Europe autorise déjà l'homologation de véhicules autonomes de niveau 3 et même de niveau 4 à l'échelle européenne. Il est dès lors essentiel de mettre en place un cadre juridique garantissant une intégration sûre de ces véhicules sur nos routes, ce qui implique également une adaptation du Code de la route actuel ou du Code de la voie publique, comme la nouvelle dénomination le prévoit.

Avant même l'annonce faite la semaine dernière par De Lijn et la Ville de Leuven, le TEC m'avait informé de sa participation à ce projet innovant. L'objectif de cette collaboration entre différents opérateurs de transport public est d'en tirer les enseignements nécessaires pour nourrir l'élaboration d'une vision stratégique commune.

Une coopération interfédérale est indispensable pour coordonner efficacement les actions des différentes autorités fédérales et régionales, chacune dans le respect de ses compétences et de son territoire. Des groupes de travail doivent être mis en place à l'initiative du SPF Mobilité et Transports. Des projets pilotes comme celui de De Lijn peuvent contribuer à harmoniser et à tester les objectifs, en tenant compte des défis technologiques, réglementaires et opérationnels.

Je suis convaincu que les véhicules autonomes ouvrent de nouvelles perspectives en matière de mobilité, notamment grâce à leur potentiel à offrir des services quasi ininterrompus, 24 heures sur 24. C'est le cas de certaines rames de métro. On l'oublie quelquefois, mais c'est le cas aussi de transport par barges ou par bateaux, déjà aujourd'hui en Wallonie, avec du pilotage à distance.

Les véhicules vraiment autonomes peuvent également représenter une réponse pertinente aux enjeux de l'emploi en Wallonie. Les métiers évoluent, mais ne disparaissent pas.

Dans un contexte où le recrutement de conducteurs de bus devient de plus en plus difficile et où la pénibilité de cette fonction est souvent soulignée, l'introduction de véhicules autonomes, sous la supervision d'acteurs publics comme le TEC, pourrait permettre de créer de nouvelles opportunités : métiers techniques, supervision depuis des centres de contrôle ou encore accompagnement des usagers sur le terrain par des stewards, qui seront essentiels au minimum durant la phase de transition.

À l'inverse, une absence d'anticipation de cette technologie entraînerait des conséquences préjudiciables, tant pour l'emploi que pour la mobilité en Wallonie. Il convient en particulier d'éviter un développement non encadré des véhicules autonomes à usage strictement privé, souvent faiblement occupés, mais potentiellement en circulation permanente du fait de leur facilité d'utilisation. C'est dans cette optique que le TEC, mon cabinet et mon administration collaborent activement en s'appuyant sur la démonstration initiée par De Lijn à Leuven pour élaborer et mettre en œuvre la feuille de route wallonne en matière de mobilité autonome, mais dans un cadre interfédéral.

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

**M. Olivier Maroy (MR).** – Si j'ai bien compris M. le Ministre, les véhicules autonomes sont des amis plutôt que des ennemis. Ils ouvrent de nouvelles perspectives, avez-vous dit. Je suis assez d'accord avec vous, et d'ailleurs on a pas mal de retard. Si vous regardez la Californie, des taxis autonomes, sans conducteur, circulent depuis déjà plusieurs années, tant à Los Angeles qu'à San Francisco. On les appelle via une application. Pour avoir vu différents reportages, c'est assez saisissant. Bien évidemment, cela ne s'improvise pas.

Vous nous avez dit que la CIM du mois de mars s'était penchée sur la question et qu'il avait été décidé de créer une autorité interfédérale. Est-elle mise en place ? Je n'ai pas bien compris. Sans doute que le chantier est encore en cours.

J'ai bien noté aussi que la Wallonie allait se doter d'une feuille de route. On est bien d'accord sur la nécessité d'avoir un regard interfédéral. Faire les choses tout seul dans son coin en Wallonie n'aurait évidemment aucun sens, comme dans pas mal de dossiers. Merci en tout cas pour vos réponses. Je vois que vous vous inscrivez dans la modernité, c'est bien.

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

**Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés).** – Merci, Monsieur le Ministre, pour toutes ces réponses. C'est

vrai que les véhicules autonomes, on pourrait croire que c'est un peu surréaliste, ou à tout le moins futuriste, mais en fait on y est déjà, comme mon collègue le disait, dans d'autres pays ou via les voitures à assistance. Les voitures modernes sont de plus en plus équipées d'aides à la conduite qui sont de vrais enjeux positifs pour la sécurité. Il est indispensable d'avoir une réflexion globale avec vos homologues aussi bien flamands que fédéraux. Voir cet essai ici comme une opportunité et non une menace – j'entends que c'est cela dans votre discours, et je le partage tout à fait. Il s'agit d'une opportunité tant en termes de sécurité routière qu'environnementale, et même en termes d'emplois.

**Question orale  
de M. Loris Resinelli  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « le chantier du métrobus à La Louvière »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Resinelli à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le chantier du métrobus à La Louvière ».

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

**M. Loris Resinelli** (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, on en parlait ce matin en évoquant le chantier du pont Capitte. On passe maintenant au chantier connexe du métrobus qui se déroule sur la chaussée Houtart à Houdeng. Ce chantier d'ampleur est doté d'un budget de 7 millions et demi d'euros. Il vise à créer un site propre pour les bus TEC afin de relier deux tronçons qui existent déjà, tout en rénovant la voirie de façade en façade, y compris les trottoirs, les égouttages et le stationnement.

Ce chantier a été divisé en plusieurs phases pour permettre que la mobilité autour de celui-ci puisse être la plus fluide possible. On a commencé avec une phase 0 au mois d'août dernier, et nous avons appris il y a quelques jours que le passage de la phase 0 à la phase 1A, qui devait initialement débiter en octobre, était retardé d'un mois et ne commencerait donc qu'en novembre.

Ce report semble limité et maîtrisé, mais il suscite tout de même des inquiétudes au niveau de la population, essentiellement des riverains, quant au respect du calendrier global de ce chantier. La durée des travaux est estimée à deux ans.

Les impacts sur la mobilité sont déjà significatifs. Certaines voiries ont été mises à sens unique, des déviations ont été aussi mises en place, ce qui crée de

l'inconfort et des nuisances pour les riverains qui sont sur les tracés de ces déviations. Cela crée également des difficultés d'accès pour les commerçants qui se trouvent le long de cette chaussée.

Quelles garanties le Gouvernement wallon peut-il donner quant au respect du calendrier initial et la limitation des retards supplémentaires ? Quelles mesures concrètes sont prévues pour atténuer les impacts du chantier sur la vie quotidienne des riverains et sur l'activité économique locale, en particulier celle des commerçants qui sont touchés par les restrictions d'accès ?

Enfin, un suivi renforcé de la coordination entre les TEC, le SPW et la Ville de La Louvière est-il envisagé afin de garantir, tout comme dans le cadre du chantier du pont Capitte, une communication claire et régulière avec les usagers et les habitants 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, la DPR le précise, le Gouvernement « s'est engagé à renforcer l'offre de transports en commun et sa qualité ». Le chantier du métrobus de La Louvière y contribue pleinement.

La phase 1A du chantier du métrobus débutera en novembre prochain.

Il était prévu que la prise du béton du site propre du bus se déroule pendant les vacances d'été. Cependant, le déplacement des conduites du gestionnaire de réseau ORES et l'attente de l'arrêté de police autorisant le démarrage des travaux ont conduit, non pas à un retard, mais à un décalage du chantier initial. Il ne s'agit donc pas d'un retard, mais d'un point de départ différé.

La cadence actuelle confirme que la durée estimée pour la phase 0 est respectée. Les phases suivantes suivront ensuite leur cours normal.

Pour ce chantier d'envergure, mon administration assure un suivi permanent, à la fois sur l'avancement technique du chantier et sur la tenue du planning. Si certains points devaient nécessiter des ajustements, ils seraient immédiatement opérés.

La dernière réunion de coordination s'est tenue le 8 septembre en présence des représentants de l'administration régionale, de la Ville de La Louvière, de la zone de police, de la zone de secours, des gestionnaires d'impétrants.

C'est d'ailleurs dans le cadre de cette réunion, au vu des constats sur le démarrage décalé du chantier, que la décision sur la phase 1A a été logiquement prise.

Les mesures de circulation ont été conçues pour limiter autant que possible l'impact sur les usagers et les riverains. Un plan de déviations précis, concerté pour tous les usagers, a été mis en place. La chaussée restera accessible en sens unique tout au long de la durée du chantier. C'est une contrainte et une nécessité par rapport aux commerces et aux habitants.

Les services du TEC ont quant à eux mis en place des déviations adaptées, qui resteront actives jusqu'à la fin des travaux.

Enfin, une cellule de communication interne au projet, en lien avec les autorités locales, continue à travailler pour assurer une bonne diffusion des informations utiles sur ce chantier vers le public concerné. J'invite l'ensemble des partenaires de ce beau projet à assurer une communication homogène et non disparate.

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

**M. Loris Resinelli** (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, merci pour votre réponse et votre appel à l'ensemble des acteurs et des parties prenantes au projet à avoir une communication la plus intelligente possible et la plus tournée vers l'efficacité pour que les gens ne soient pas perdus entre les déclarations qui pourraient venir du SPW et d'autres déclarations qui émaneraient de la Ville de La Louvière.

Je note donc que ce n'est pas un retard, que la cadence du chantier est assurée, ce qui est rassurant pour les prochaines phases, et que le départ du chantier a été décalé suite à des problèmes d'impétrants et à un problème administratif dû à une attente de cet arrêté de police qui émanait de la Ville.

Je continuerai évidemment à vous interroger au fur et à mesure de ce chantier sur son évolution, tant il est important pour nos riverains et pour tous ceux et celles qui fréquentent cet axe qui – vous l'avez souligné – reste accessible sur un sens, ce qui permet aux commerçants, notamment situés le long de cette chaussée, de continuer malgré tout à être accessibles pour leurs clients.

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

**Question orale  
de M. Maxime Daye  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « le bilan du service des TEC à la demande  
à Gembloux »**

**Mme la Présidente.** – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Daye à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le bilan du service des TEC à la demande à Gembloux ».

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

**M. Maxime Daye** (MR). – Monsieur le Ministre, en zone rurale, trouver une alternative à la voiture n'est pas une mince affaire. Les communes concernées doivent parfois se creuser les méninges pour trouver des solutions de mobilité concrètes pour leurs citoyens. On en a déjà assez parlé aujourd'hui, d'ailleurs.

Une de ces solutions peut être le service de TEC à la demande. Lancé dans six localités des provinces de Namur et de Luxembourg, il permet d'offrir une solution flexible et sur demande aux citoyens désireux de se rendre à un point central, comme une gare, là où une ligne de bus standard ne se justifierait pas.

Parmi les communes intéressées par ce service, je vous avais parlé de celle de Seneffe en février dernier. La bourgmestre locale aimerait en effet permettre à ses citoyens de rejoindre la gare de Luttre via ce service de TEC à la demande avant d'étendre le projet pilote qui avait été lancé dans six localités, Gembloux inclus, dont vous attendiez un bilan, Monsieur le Ministre.

Votre prédécesseur avait décidé que ce bilan serait tiré 18 mois après la mise en service du TEC à la demande, soit cet été. C'est pourquoi je viens vers vous, Monsieur le Ministre, pour en savoir plus sur ce bilan des TEC à la demande, notamment à Gembloux.

Que rapporte-t-il ? Est-il conforme aux attentes des autorités locales et régionales ? Pensez-vous élargir du coup ce projet pilote à d'autres communes ?

Enfin, des critères de sélection seraient-ils à respecter pour espérer pouvoir bénéficier de ces services à l'avenir ?

**Mme la Présidente.** – La parole est à M. le Ministre Desquesnes.

**M. François Desquesnes**, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, la DPR indique qu'en zone rurale, le transport collectif doit mieux répondre aux besoins et s'adapter davantage aux réalités au travers de lignes régulières des lignes express ou du

transport à la demande. Je rappelle qu'un bus classique qui comporte en moyenne moins de 10 passagers est une hérésie à la fois économique et environnementale. Il s'agit d'ajuster l'offre à la demande en la matière.

Vous m'interrogez particulièrement sur le retour d'expérience du projet pilote de transport à la demande à Gembloux. Il est évidemment extrêmement important de pouvoir tirer des leçons de ce qui se passe et de ce qui est mis en œuvre. Cette évaluation du réseau, mise en place fin 2023 sur la région de Gembloux, est encore en cours auprès de l'autorité organisatrice du transport et de l'OTW – *business unit* Namur-Luxembourg.

Un point spécifique à ce sujet sera présenté lors du prochain organe de consultation du bassin de mobilité en décembre 2025, tant pour les lignes régulières que pour le transport à la demande. Néanmoins, pour ne pas vous laisser trop sur votre faim, les éléments suivants relatifs aux lignes de bus à la demande ont pu être objectivés dans un contexte de demande faible, mais non nulle :

- un tel service s'avère moins coûteux qu'une ligne classique pour un niveau de service égal ou supérieur ;
- il est nettement moins énergivore et polluant, et permet de faire rouler des chauffeurs ayant un permis B, les permis D devenant de plus en plus rares, ou en tout cas une denrée sujette à forte sollicitation ;
- la satisfaction de la clientèle est plus élevée que la moyenne en Wallonie.

Le concept de bus à la demande intégré au réseau doit encore faire l'objet de plusieurs développements internes au TEC, afin d'en améliorer sa qualité et son intégration et d'assurer également un point d'équilibre budgétaire.

Tirer des conclusions utiles et solides de ces premières expériences pilotes est ainsi quelque peu prématuré, et je vous inviterai dès lors à un peu de patience. Je suis, comme vous, Monsieur le Député, également impatient de pouvoir en tirer des conclusions solides et utilisables dans d'autres coins de notre belle Wallonie.

**Mme la Présidente.** – La parole est à M. Daye.

**M. Maxime Daye** (MR). – Merci, Monsieur le Ministre, pour cette réponse. Effectivement, je vais attendre décembre 2025. Je reviendrai vers vous l'année prochaine, parce que cela semble effectivement très intéressant, moins coûteux et moins énergivore. On sait notamment que, début 2026, toute une série de personnes vont devoir trouver un emploi.

Le fait d'avoir, via le permis B, des chauffeurs plus souples peut aussi être une réponse de la Wallonie à ces nouveaux demandeurs d'emploi qui vont nous arriver. Quant à la satisfaction de la clientèle, il n'y aura plus qu'à satisfaire les pouvoirs locaux de ces éventuelles

nouvelles mesures de mobilité pour nos villes et communes.

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

**Question orale  
de M. Nicolas Janssen  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « le développement de bornes de  
rechargement pour les poids lourds »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Janssen à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le développement de bornes de rechargement pour les poids lourds ».

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

**M. Nicolas Janssen** (MR). – Monsieur le Ministre, le règlement sur les infrastructures pour carburants alternatifs – AFIR – fixe des objectifs ambitieux en matière de bornes de recharge rapide le long des autoroutes. Il impose également aux États membres de définir des mesures spécifiques pour le déploiement de la recharge destinée aux camionnettes et aux poids lourds dans les dépôts et centres logistiques privés non accessibles au public.

Dans le cadre du National Policy Framework, la Wallonie doit rapporter à la Commission européenne les mesures concrètes qu'elle envisage à cet égard. Par ailleurs, la directive PEB impose l'installation d'un certain nombre de bornes électriques.

Toutefois, en Wallonie, il s'agit le plus souvent de bornes d'une puissance minimale de 3,7 kilowatts, adaptées aux voitures, mais insuffisantes pour les camions. Ces bornes sont d'ailleurs fréquemment installées pour les véhicules de service ou de direction, plutôt que pour le transport lourd.

La Wallonie compte-t-elle s'inspirer de pays voisins – par exemple, la France, où le programme Advenir finance directement l'installation de bornes privées pour poids lourds – afin d'accompagner nos transporteurs dans cette transition ?

Par ailleurs, Monsieur le Ministre, la Région envisage-t-elle d'aller plus loin que la directive PEB, en prévoyant l'installation d'un nombre minimal de bornes de forte puissance spécifiquement adaptées aux poids lourds dans les centres logistiques ? Envisage-t-elle également d'imposer l'électrification progressive du transport routier via la réglementation des permis d'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, à ce jour, aucun dispositif de financement spécifique n'est prévu pour soutenir l'installation de bornes de recharge privées destinées aux poids lourds. Il n'y a aucune disposition en projet pour imposer un nombre minimal de bornes de forte puissance dans les centres logistiques.

Pour accompagner la transition du transport par poids lourds – comme j'ai déjà eu l'occasion de le dire lors de la précédente séance –, il est indispensable de disposer d'un réseau de distribution qui puisse mettre à disposition une puissance en corrélation avec les différents besoins d'électrification. Imposer l'installation de bornes, alors qu'il n'y a pas de puissance disponible, n'aurait aucun sens.

La question de la disponibilité de la puissance relève de la compétence de ma collègue en charge de l'Énergie, la ministre Cécile Neven, qui mène avec Elia et les GRD des discussions, notamment pour identifier la faisabilité de raccordement pour des puissances importantes, dont la recharge poids lourds, ainsi que des délais de réalisation raccourcis.

La ministre de l'Énergie travaille également sur la question de la flexibilité qui pourrait faciliter l'installation de bornes de recharge, notamment le long du réseau autoroutier. Je vous invite à l'interroger sur ce point, si vous souhaitez davantage d'informations.

Quant à la SOFICO, elle mène également des démarches auprès des GRD, afin de dégager des solutions pérennes dans les meilleurs délais pour certaines aires autoroutières propices à ce type d'installation.

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

**M. Nicolas Janssen** (MR). – Merci, Monsieur le Ministre, pour ces éléments de réponse. J'ai pris bonne note que, pour accompagner la transition, nous avons besoin d'une puissance plus importante.

Je retournerai notamment vers la ministre Neven pour lui poser des questions à ce sujet.

**Question orale  
de M. Vincent Crampont  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « l'absence d'une Journée sans voiture en  
Wallonie »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Crampont à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'absence d'une Journée sans voiture en Wallonie ».

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

**M. Vincent Crampont** (PS). – Monsieur le Ministre, le 24 avril dernier, le Gouvernement a adopté une feuille de route 2025 reprenant les mesures à mettre en œuvre par chaque ministre dans le cadre du plan Air-Climat-Énergie.

Relativement à vos compétences, on retrouve un paragraphe rédigé comme ceci : « Incontournable, la sensibilisation transforme l'urgence climatique en action partagée. C'est pourquoi une journée « Wallonie sans voiture » sera créée, à laquelle toutes les communes seront invitées à participer ».

Quels ont été les obstacles qui vous empêchent de mettre en œuvre cette mesure ? Pourquoi avoir choisi de maintenir cette initiative dans la feuille de route, si c'est pour ne pas la mettre en œuvre ? Comptez-vous y remédier l'année prochaine ?

**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 feuille de route 2025 du PACE a été approuvée le 24 avril 2025 par le Gouvernement. Cette feuille de route inclut les projets à lancer en 2025, notamment le projet de la Journée sans voiture, sur lequel j'ai demandé à mon administration de se pencher.

Ce projet nécessite un minimum de temps pour être sérieusement proposé. À titre d'exemple, la préparation de la Semaine de la mobilité commence dès la fin de l'année précédente – c'est-à-dire maintenant – pour un événement qui a lieu 12 mois plus tard.

Cela n'a pas empêché certaines communes de proposer ce type d'événement lors de la Semaine de mobilité que nous venons de vivre, et pour certaines, depuis de nombreuses années. Je m'en réjouis et je les en félicite. Ce seront également des sources d'inspiration pour le futur événement.

Le sondage mené auprès des communes via le réseau des conseillers en mobilité montre un intérêt marqué pour un tel événement.

Le SPW travaille en ce moment à la typologie de l'événement qui pourrait varier selon la nature et la taille des communes, et surtout sur la manière dont la Région pourra apporter son soutien aux communes. Ces dernières manifestent de fortes attentes en matière de soutien, de communication et d'accompagnement.

Je souhaite porter une première édition officielle de la Journée sans voiture en 2026. Je veux mener cette édition avec les communes qui seront volontaires – je le souligne – et soutenues par la Wallonie, dans une dynamique collective en faveur de la mobilité durable.

L'objectif d'une telle journée est de faire découvrir le plaisir de se déplacer sans voiture dans l'espace urbain, ce qui nécessite une bonne préparation, une méthode, des règles précises et des objectifs clairs.

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

**M. Vincent Crampont** (PS). – Monsieur le Ministre, il est important que les communes soient véritablement accompagnées, encouragées et encadrées pour mettre en œuvre cette journée sans voiture. Il est nécessaire de travailler dès aujourd'hui pour faire en sorte que ce soit une réalité pour 2026.

Nous ne manquerons pas de revenir vers vous pour vous rappeler la nécessité d'organiser cette journée.

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

**Question orale**  
**de M. Stéphane Hazée**  
**à M. François Desquesnes, Ministre du**  
**Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et**  
**des Pouvoirs locaux,**  
**sur « l'évolution de l'offre des TEC »**

**Question orale**  
**de Mme Sophie Fafchamps**  
**à M. François Desquesnes, Ministre du**  
**Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et**  
**des Pouvoirs locaux,**  
**sur « le montant de 300 millions d'euros pour**  
**décarboner les TEC »**

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

- Mme Hanus, sur « la trajectoire budgétaire pluriannuelle de l'Opérateur de transport de Wallonie (OTW) » ;
- M. Hazée, sur « l'évolution de l'offre des TEC » ;
- Mme Fafchamps, sur « le montant de 300 millions d'euros pour décarboner les TEC ».

La parole est à Mme Hanus pour poser sa question.

**Mme Mélissa Hanus** (PS). – Monsieur le Ministre, depuis le début de la législature, quand vous êtes interrogé sur l'OTW, vous nous rappelez qu'il s'agit d'une société autonome et que votre rôle se borne à lui donner les moyens d'appliquer son contrat de service public. À l'inverse, quand il y a un ruban à couper, que ce soit pour le tram ou pour l'inauguration d'une nouvelle ligne électrique, vous êtes aux premières loges et vous semblez endosser une responsabilité particulière en matière de mobilité.

Dans le même ordre d'idée, vous fustigez souvent la trajectoire budgétaire « indicative » de votre prédécesseur, mais vous vous y référez quand il s'agit d'évoquer le verdissement et l'électrification du réseau.

Ainsi, dans la presse du 16 septembre dernier, vous indiquiez : « un budget de 300 millions est dédié à la décarbonation du TEC sur les cinq prochaines années. J'insiste sur cet effort, car il a fallu libérer des fonds que la majorité précédente, en dépit de ses engagements, n'avait pas réellement budgétés. Nous avons notamment dû récupérer 114 millions qui avaient été affectés à d'autres projets du Plan de relance ».

Monsieur le Ministre, sur quels projets ces 114 millions d'euros ont-ils été récupérés ? Quelles sont les conséquences sur lesdits projets ?

Au-delà de cela, vous annoncez un investissement de 300 millions d'euros pour les années 2025-2029. Cela signifie que le Gouvernement s'est accordé sur la trajectoire budgétaire pluriannuelle de l'OTW. Pouvez-vous nous l'exposer aujourd'hui ? Comment s'intègre-t-elle dans la trajectoire de retour à l'équilibre pour 2029, telle que le ministre-président l'a rappelé le 14 septembre dernier ?

Quelle sera la ventilation annuelle de ces 300 millions d'euros ?

Outre les 300 millions pour le verdissement de la flotte, qu'en est-il des projets d'investissements, de l'augmentation et de la réorganisation de l'offre, de la sécurité des chauffeurs, et cetera ?

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

**M. Stéphane Hazée** (Ecolo). – Monsieur le Ministre, dans le cadre des débats budgétaires, nous avons relevé les baisses des moyens accordés aux groupes TEC par rapport à l'année 2024. C'est d'ailleurs la Cour des comptes qui l'avait expressément exprimé dans ses rapports successifs : 35 millions lors de l'initial 2025 et 16 millions pour les investissements d'infrastructures à l'ajustement.

À l'approche du conclave budgétaire, nous souhaitons vous entendre sur vos perspectives quant au déploiement ou à la réduction de l'offre qui impactera – positivement j'espère – les usagers et usagers du réseau wallon de transports en commun.

Vous aviez annoncé votre volonté de revoir le contrat de service public de l'OTW. Dans le cadre du débat sur l'ajustement 2025 en commission, vous aviez indiqué que les travaux étaient en cours au sein du Gouvernement et de l'OTW sur la maquette budgétaire du futur contrat de service public. En fonction de cette maquette, « on pourra voir ce que l'on peut faire et faire les arbitrages utiles à un déploiement d'une offre de transports publics en Wallonie », pour reprendre vos mots. Plus de quatre mois après cet échange, il nous semble nécessaire de faire la clarté sur le contenu et le calendrier d'adoption et de mise en œuvre de ce CSP, mais surtout sur son contenu.

Ainsi, Monsieur le Ministre, quel est votre calendrier pour la conclusion du contrat de service public ?

Quelles étapes ont été franchies dans sa préparation ? Quelles sont les prochaines étapes ?

Quelle est votre stratégie en matière d'évolution de l'offre ?

Des directives ont-elles déjà été données aux *business units* en matière d'évolution de l'offre ? Le cas échéant, visent-elles à construire une évolution à la hausse ou à la baisse ?

Des concertations ont-elles déjà été engagées avec les représentants des travailleurs et travailleuses, les sous-traitants, ainsi qu'avec les représentants des usagers et usagères du TEC ?

Quelles sont les propositions que vous avez déposées dans le cadre du conclave budgétaire 2026 ? Quelle trajectoire budgétaire sous-tend le projet de contrat de service public qui est en construction ?

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

**Mme Sophie Fafchamps** (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, la semaine dernière, vous avez annoncé l'octroi d'un budget de 300 millions d'euros destiné à la décarbonation du TEC d'ici la fin de la législature. Nous nous en réjouissons, car de nouveaux bus électriques entreront bientôt en service à Liège.

J'ai eu l'occasion d'utiliser une première fois la ligne B2. Il faut reconnaître que les bus sont hyper confortables et surtout sans aucune émission de carbone.

Vous démontrez ainsi votre volonté de respecter les engagements pris dans la Déclaration de politique générale, en particulier concernant l'amélioration de la qualité de l'air en ville.

Par ailleurs, vous avez déclaré que ce budget permettra également de former les chauffeurs et les techniciens, ainsi que d'investir dans la modernisation des dépôts.

À cet égard, avez-vous déjà établi une liste des formations visées ? Dans l'affirmative, quelles formations seront concernées ? Quels critères seront retenus pour prioriser les dépôts qui bénéficieront de ces investissements ?

Enfin, pouvez-vous nous donner une estimation du bénéfice attendu en termes de qualité de l'air ?

**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 Monsieur les Députés, je vais commencer par répondre à la gentille petite pique de début de question parlementaire de Mme Hanus.

Je rappelle que je n'ai jamais refusé de répondre à la moindre question relative au TEC ou à l'OTW. Je répéterai chaque fois que je suis interrogé sur un choix opérationnel assez localisé ou ponctuel qu'il n'est pas de ma responsabilité, mais de celle des organes du TEC

que d'assurer le *day to day* et les éléments qui y sont liés.

Je réponds volontiers à chacune des questions, mais je suis souvent, dans ce cadre-là, le perroquet de l'OTW. Ce sont des choix qui lui appartiennent au niveau opérationnel, ce qui n'est pas le cas des autres enjeux que sont notamment le contrat de service public et la trajectoire budgétaire.

Monsieur Hazée, au cours du premier semestre 2025, mes collaborateurs et les équipes de l'OTW – comme j'ai déjà eu l'occasion de l'expliquer à M. Devin il y a quelques questions – se sont attelés à identifier les projets prioritaires, à estimer leurs coûts, étudier les alternatives possibles, mais également voir quels étaient les projets qui n'étaient pas mûrs à ce stade ou qui faisaient l'objet d'obstacles juridiques, j'y reviendrai.

À la suite de cela, un groupe de travail intercabine a été constitué. Il s'est réuni à de nombreuses reprises depuis juin. Sa mission a consisté à challenger les hypothèses de travail et à explorer toutes les nouvelles pistes susceptibles de garantir la soutenabilité du futur contrat pour les finances publiques régionales, dans un souci d'efficacité : faire en sorte non pas que l'on arrose de budget le TEC, mais que chaque euro dépensé offre le meilleur rapport de services aux citoyens en termes de transport public.

Les travaux de ce groupe de travail sont désormais terminés. Le Gouvernement sera donc amené à se prononcer dans le cadre du tout prochain conclave budgétaire d'octobre 2025. Cela permettra d'établir ainsi une trajectoire robuste.

J'insiste sur le fait que l'établissement de cette trajectoire pluriannuelle de l'OTW ne constitue qu'un préalable à la rédaction du nouveau contrat de service public. Je peux comprendre votre impatience, mais ce contrat devra être rédigé et négocié avec l'opérateur. Il ne s'agit pas de l'imposer verticalement. Cependant, je ne peux le faire que quand j'aurai un cadre budgétaire ferme. C'est une question de responsabilité vis-à-vis d'une entreprise publique autonome.

Concernant l'évolution de l'offre, une stratégie en matière d'évolution de l'offre ne peut pas être définie tant qu'un accord budgétaire n'est pas obtenu. Je peux toutefois vous dire que je souhaite que l'offre évolue pour s'adapter à la demande, notamment en termes de capacité.

Je souhaite, entre autres, réduire le nombre de gros véhicules qui circulent avec très peu ou trop peu de passagers. J'ai évoqué tantôt le minimum de 10 passagers pour que le bus soit correct sur le plan de l'efficacité à la fois économique et environnementale. Le cas échéant, il faudra le remplacer par une offre moins coûteuse et moins polluante. C'étaient les propos de la précédente question de M. Daye.

Concernant l'offre TEC, l'offre de transport est en moyenne 2 % supérieure aux ressources humaines disponibles. C'est un constat. Cela signifie que ces 2 % d'offres ne sont pas assurés aujourd'hui, occasionnant ainsi une perte de fiabilité importante pour certains usagers.

Je souhaite que l'offre théorique soit désormais mise en conformité avec l'offre réelle. C'est une question de cohérence et de respect vis-à-vis des citoyens.

La concertation n'a pas encore été engagée avec les représentants des travailleurs, dans la mesure où la trajectoire budgétaire n'a pas encore été validée par le Gouvernement. C'est bien sûr logique. Pour les mêmes raisons, vous comprendrez que je ne dévoilerai pas ici les propositions déposées dans le cadre du conclave budgétaire.

Madame Hanus, concernant la décarbonation progressive de la flotte de bus, cela représente un coût très important pour l'OTW. On est de l'ordre de 300 millions d'euros d'argent qui doit être décaissé sous cette législature, rien que pour les cinq prochaines années. Une première décision a été prise par l'OTW avec mon aval et après discussion avec mes collègues du Gouvernement : celle de choisir une trajectoire de décarbonation du TEC par l'achat de bus 100 % électriques à hauteur de 450 unités d'ici la fin de la législature. Cela a fait l'objet de débats et d'échanges. D'autres choix, en effet, auraient pu être réalisés sur d'autres types de carburants qui sont considérés comme conformes aux exigences européennes ou avec des solutions mixtes. Néanmoins, après réflexion, nous avons rejeté toutes ces hypothèses parce que, sur le long terme, l'achat de bus 100 % électriques est le meilleur choix, à la fois technologique, environnemental et économique.

Ce choix correspond à un budget grosso modo de 300 millions d'euros et constitue donc un élément non ajustable de la trajectoire budgétaire du texte. C'est donc un élément socle sur lequel nous devons baser le restant des travaux. Pour compléter les financements déjà acquis, le Gouvernement a procédé, dans le cadre du resserrement des projets du Plan de relance réalisé par le Gouvernement fin 2024, à la réaffectation des montants issus notamment de la suppression du soutien financier envisagé initialement par mon prédécesseur pour l'implantation de bornes électriques, mais a tenu compte également de certains projets d'investissement du TEC qui n'étaient pas réalisables, au vu notamment d'une contestation juridique. Je pense en particulier au BHNS de Charleroi sur la nationale 5, qui aujourd'hui ne peut pas être mis en œuvre et qui est donc retiré du financement PRW, postposé dans sa réalisation, et ce, dans l'attente d'un éclaircissement concernant la validité ou non du permis d'urbanisme qui, je le rappelle, est aujourd'hui contesté au Conseil d'État. Cela rendait donc impossible ce type d'investissement.

La ventilation des 300 millions d'euros dédiés à la décarbonation se répartit comme suit :

- environ 60 % de ce budget permettra de renforcer l'électrification progressive du matériel roulant ;
- environ 30 % du budget permettra de couvrir les investissements nécessaires dans les 17 dépôts qui seront électrifiés d'ici 2030 ;
- les 10 % restants permettent de couvrir les frais nécessaires à la bonne progression du programme, tels que les engagements de chefs de projet technique, qui correspondent à de nouveaux métiers, ou encore les frais pour l'adaptation et l'acquisition d'un nouvel outil IT pour la gestion des charges.

Madame Fafchamps, concernant les formations, la liste est établie sur base de l'impact du projet pour chaque fonction impactée et est encore en cours de rédaction. Elles peuvent concerner par exemple :

- pour les techniciens, l'apprentissage des procédures de travail, de sécurité, de gestion des risques ;
- pour les électromécaniciens, l'utilisation de l'outil de diagnostic, le plan de maintenance des véhicules électriques, l'entretien du plateau PMR et l'entretien du système de freinage ;
- pour les conducteurs, la prise en main du véhicule, l'écoconduite et les consignes de sécurité.

On ne conduit pas un bus 100 % électrique comme on conduit un bus Van Hool diesel classique. Chacune de ces formations dure d'ailleurs 1 à 2 jours de travail. Tous les nouveaux dépôts sont bâtis pour durer plusieurs décennies. Ils doivent être équipés pour accueillir les véhicules électriques. Parmi les dépôts existants, les critères de priorité portent sur :

- les séries de bus à remplacer, puisque l'on ne remplace évidemment que les bus arrivant en fin de vie, après 16 années de bons et loyaux services ;
- les contraintes environnementales, dont le fait de disposer du permis d'exploiter ou l'accès à une puissance électrique suffisante, ce qui peut, dans un certain nombre de cas, être une contrainte ;
- le fait que toutes les *business units* soient impliquées dans l'électrification de leur flotte.

Concernant les bénéfices attendus en matière de qualité de l'air, ils sont de deux ordres :

- l'absence d'émission directe de particules fines ou d'oxyde d'azote par les moteurs électriques, ce qui est un avantage certain ;
- la diminution annuelle par bus de 30 tonnes de CO<sub>2</sub> par rapport à un bus hybride, puisque le TEC est équipé déjà aujourd'hui de quelques centaines de bus hybrides, et de 45 tonnes de CO<sub>2</sub> par an par rapport à un bus purement thermique, c'est-à-dire diesel.

Il faut ajouter que ces bus 100 % électriques génèrent aussi une réduction sensible des nuisances sonores par rapport à leurs homologues thermiques.

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

**Mme Mélissa Hanus (PS).** – Monsieur le Ministre, vous comprendrez que votre position interroge. D'un côté, vous invoquez l'autonomie de l'OTW pour vous écarter de certaines responsabilités et, de l'autre, vous êtes toujours au premier rang pour inaugurer un tram ou une ligne électrique. Il y a là clairement une contradiction qu'il faut assumer.

Par ailleurs, si 300 millions d'euros sont annoncés pour la décarbonation, nous avons toujours besoin de transparence sur les 114 millions redéployés et les conséquences sur les projets concernés. Ce que j'aimerais entendre, c'est avec exactitude l'inventaire des projets qui sont retirés sur les 114 millions redéployés.

On fera suivre une question écrite sur le sujet, parce que, si vous envisagez de mobiliser ces 114 millions, on doit savoir exactement ici au Parlement ce qui a été mis sur le côté et ce qui est finalement resté à quai. Je peux me targuer d'avoir eu l'habitude de côtoyer des ministres de la Mobilité, que ce soit au Fédéral ou maintenant, ici à la Région.

Il faut faire attention lorsque l'on aborde la question du contrat de service public et également celle des effectifs dans les transports en commun, que ce soit le rail ou ici, singulièrement, les bus. Quand on mentionne la notion de contrat de service public, il ne faut pas faire en sorte que les habitants des zones rurales soient oubliés. Lorsque l'on pense la mobilité en transports en commun, on doit faire en sorte également d'assurer cette mission de service public pour des lignes qui parfois, malheureusement, sont moins nombreuses en termes de nombre de navetteurs.

Ma réplique est un peu plus longue que d'habitude et je remercie le président pour sa largesse sur cette question importante.

La transition du TEC ne peut se limiter au verdissement de la flotte. Les attentes des usagers portent aussi sur le renforcement de l'offre, notamment dans les zones rurales, sur des tarifs réellement accessibles, sur la sécurité pour les navetteurs et les chauffeurs, et sur des infrastructures qui rendent les transports publics accessibles pour toutes et tous.

Au fond, ce que nous attendons, ce ne sont pas seulement des annonces globales, mais une vision claire et complète qui garantisse un transport public moderne, équitable et réellement au service de tous les Wallons. D'après ce que j'entends de vos réponses aujourd'hui, le contrat de service public ne sera pas prêt pour la fin de l'année.

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

**M. Stéphane Hazée** (Ecolo). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour le contrat de service public. Nous savons donc qu'il y a des travaux préparatoires. J'entends votre volonté d'une évolution des grands bus vers les petits bus lorsque nous sommes avec des fréquentations plus faibles. En même temps, comme Mme Hanus, je veux attirer l'attention sur l'enjeu des zones rurales.

Je veux également attirer votre attention sur la réciproque. Il y a aussi les grands bus qui sont insuffisants parce qu'il faut de très grands bus ou alors des trams qui sont déjà avec une surcapacité et donc la nécessité de répondre à ce succès populaire.

Enfin, vous avez cité l'enjeu des ressources humaines. Je veux notamment cibler le recrutement des chauffeurs puisque c'est aussi une question qu'il faut poursuivre.

Pour ce qui concerne le déploiement de l'offre, par contre, nous ne savons pas ce que vous souhaitez. Voulez-vous déployer l'offre pour qu'il y ait davantage de services ou s'engage-t-on dans une trajectoire de réduction ?

C'est lié au budget, mais ma crainte c'est que l'OTW soit à nouveau la victime du conclave budgétaire, puisque vous n'avez pas montré ici votre ambition. Vous vous dites le perroquet de l'OTW, mais, en l'espèce, vous êtes un perroquet puissant, puisque vous êtes aussi celui qui finance le groupe TEC et le contrat de service public.

*(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)*

Oui, je vous entends. Or, votre mission, de mon point de vue – et je vous le demande pour ce conclave – c'est que vous sortiez avec des moyens qui permettent de poursuivre le déploiement du TEC et non de continuer la première attaque qui a été faite avec le budget 2025.

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

**Mme Sophie Fafchamps** (Les Engagés). – Je vais être plus positive parce que c'est quand même un peu dommage que même quand on annonce de bonnes nouvelles avec une enveloppe de 300 millions d'euros, on entend que cela râle. Je vais me contenter de vous remercier pour les précisions.

Ce sont de bonnes mesures et de voir que c'est envisagé de façon globale, avec du matériel, les dépôts et aussi de la formation, de l'encadrement pour les équipes. C'est comme cela que l'on monte de bons dossiers.

C'est donc une bonne mesure, aussi bien pour atteindre les objectifs environnementaux que pour

proposer une offre de service public de qualité. Je suivrai de près ce dossier et je vous encourage à continuer dans cette direction.

**Question orale  
de M. Vincent Crampont  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « l'instauration d'un billet unique pour les  
transports en commun »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Crampont à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'instauration d'un billet unique pour les transports en commun ».

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

**M. Vincent Crampont** (PS). – Monsieur le Ministre, la Belgique est un pays de dimension modeste, mais elle compte quatre opérateurs de transport public : la SNCB pour le rail, et les TEC, De Lijn et la STIB comme sociétés régionales. Cette organisation rend les déplacements interrégionaux en transport en commun complexes et chers, tant pour les usagers réguliers que pour les voyageurs occasionnels.

Cette fragmentation tarifaire limite la fréquentation des transports en commun, mais elle constitue aussi un frein aux ambitions de la Belgique en matière de qualité de l'air, de mobilité durable et d'objectifs climatiques. À l'heure où la transition écologique impose une réduction rapide de l'usage de la voiture individuelle, il est plus que temps de rendre l'offre de transport public plus accessible, lisible et incitative.

Dans cette perspective, la mise en place d'un billet unique ou d'un tarif unifié permettant de voyager plus facilement sur l'ensemble des réseaux constitue une demande de plus en plus largement relayée par les experts et les associations environnementales.

Quelle est votre position sur l'instauration d'un billet unique ou d'une tarification intégrée à l'échelle du territoire belge ? Avez-vous initié ou soutenu des travaux interrégionaux et interfédéraux en ce sens, notamment dans le cadre de la conférence interministérielle Mobilité ? Un tel projet pourrait-il faire partie des priorités de la Région wallonne pour les mois à venir, notamment dans le cadre de la mise à jour des politiques climatiques ? Quelles seraient, selon vous, les conditions techniques et politiques à réunir pour que cette mesure puisse voir le jour dans un avenir proche ?

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

**M. François Desquesnes**, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, dans la DPR, il est stipulé : « Afin de simplifier la vie des citoyens, l'interconnexion et la qualité des correspondances entre les opérateurs de transport public – OTW, SNCB, STIB – seront améliorées. Une collaboration visant à développer des produits combinés et d'autres solutions telles qu'une plateforme unique d'achat d'un titre de transport sera envisagée quel que soit l'opérateur. » Ainsi, comme mentionné lors de la commission du 1<sup>er</sup> avril dernier, j'ai inscrit la question de l'intermodalité à l'agenda de la conférence interministérielle Mobilité du 25 mars dernier.

Depuis lors, les quatre ministres de la Mobilité ont convenu d'inviter les quatre opérateurs à venir présenter les résultats de leur réflexion lors de la CIM qui est prévue ce 30 septembre, dans quelques jours.

Je tiens à réaffirmer mon soutien à l'objectif d'une meilleure intégration tarifaire. Jusqu'à présent, la dynamique interfédérale a permis d'enregistrer des avancées concrètes dans la zone RER de Bruxelles, notamment avec les titres Brupass qui permettent d'utiliser indistinctement les réseaux des quatre opérateurs de transport public.

Outre les titres monomodaux, il est également possible d'acquérir des titres multimodaux. Il convient toutefois de souligner qu'aucune gare située en Wallonie n'est actuellement intégrée dans ce dispositif.

L'intégration tarifaire vise à harmoniser les systèmes de billetterie des différents opérateurs dans le but d'offrir aux usagers un accès fluide à travers un dispositif de paiement unifié et interopérable. Cette intégration peut se décliner à plusieurs niveaux. C'est important de le souligner. Points de vente uniques, supports billettiques communs, voire systèmes de gestion *backend* partagés. Ce sont des discussions complexes, tant sur le plan technique que financier. À ce stade, il est difficile d'apporter des réponses précises en l'absence de tout retour formel des opérateurs quant à la faisabilité d'une billetterie unique.

Toutefois, nous écouterons ce 30 septembre les quatre opérateurs venir présenter leurs propositions en la matière. Ce n'est qu'à l'issue de ces présentations que nous pourrons envisager une position commune au niveau interministériel et de définir une orientation claire.

Au-delà des aspects techniques, une gouvernance adaptée devra être mise en place pour piloter cette intégration des offres de transport public.

L'intégration tarifaire reste un enjeu majeur. C'est toujours une question de sous, tant du point de vue de la transition climatique, de l'accessibilité des territoires que de l'efficacité de la dépense publique. En effet, la question est qu'aujourd'hui les abonnements cumulés

sont souvent une addition de tarifs, et non pas une réduction des tarifs. De Lijn + SNCB + TEC = X, mais qui n'est pas égal à la somme des trois tarifs. Cela nécessite de partager les recettes liées à cela.

Aujourd'hui, on a une situation complexe. D'une part, les tarifs sont différents selon chacune des entités, et, d'autre part, la participation financière de l'autorité publique est fortement différente. Par exemple, en Région wallonne, c'est 90 % des OPEX de l'OTW qui sont subsidiés. Le Fédéral ne subsidie que 60 % des OPEX de la SNCB. Cela crée évidemment une distorsion dans les logiques tarifaires. Chaque opérateur tient à garder sa part du gâteau. Il y a là une vraie difficulté, mais nous aurons l'occasion d'échanger avec les quatre opérateurs de transport public le 30 septembre prochain.

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

**M. Vincent Crampont (PS).** – Merci, Monsieur le Ministre, pour toutes ces réponses et tous ces éléments qui sont importants. J'espère qu'à l'issue de la CIM du 30 septembre, on aura une proposition qui ira dans le sens d'un tarif unifié. C'est nécessaire pour les voyageurs et pour les utilisateurs. Sachez que vous nous trouverez à vos côtés pour la mettre en œuvre.

**Question orale  
de M. Nicolas Tzanetatos  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « les services des TEC liés aux sorties  
scolaires »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Tzanetatos à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les services des TEC liés aux sorties scolaires ».

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

**M. Nicolas Tzanetatos (MR).** – Monsieur le Ministre, il me revient du terrain que les services des TEC liés aux sorties scolaires – les bus spéciaux – connaissent des changements importants. En effet, plusieurs établissements scolaires se sont vus notifier le fait que les tarifs allaient fortement augmenter : on parle de fois deux ou fois trois auprès de certains établissements scolaires. N'ayant pas de documentation me permettant de vérifier cette indication, je me suis dit que j'allais venir à la pêche aux informations.

Ma casquette d'avocat vous dirait que poser une question dont on ne connaît absolument pas la réponse, c'est une mauvaise question parce que l'on s'expose à

une réponse que l'on ne maîtrisera pas. Toutefois, je prends le risque.

D'autres personnes s'en sont inquiétées au niveau communal, puisque l'on évoquait même une question de concurrence entre des opérateurs privés et l'opérateur public que sont les TEC, qui ferait qu'il y ait une distorsion qui empêche les TEC de pouvoir prester des services auprès des établissements scolaires.

Dès lors que l'échevine de la Mobilité à Charleroi – ou de l'Enseignement – a orienté les réponses vers le ministre de la Mobilité que vous êtes – ce n'est pas auprès de moi, mais auprès d'un conseil communal de votre formation politique –, je me suis dit que les choses tombaient bien, parce que la réponse est arrivée hier et que ma question se pose aujourd'hui. J'avais déposé préalablement.

On sait que ces sorties scolaires sont importantes pour les établissements et pour les élèves. Le but n'est pas de trouver un coupable, mais de trouver une solution pour que l'on puisse permettre à nos enfants de poursuivre ce genre d'activités sur le plan pédagogique, culturel et social.

Êtes-vous informé de la situation ? Dans l'affirmative, quel regard portez-vous sur celle-ci ? Quelles solutions mettre en place pour garantir l'organisation de sorties scolaires à des tarifs cohérents au regard des cordons de la bourse auxquels doivent répondre les établissements scolaires ?

**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 vais lire la réponse à la question que vous m'aviez adressée et que j'ai validée ce week-end.

Votre question ne me permet pas d'identifier précisément la situation que vous évoquez. Il existe plusieurs cas de figure possibles : transports pour les écoles WBE, service de transport par marché ou encore transport scolaire. Je vous invite donc à me formuler une question écrite explicitant la situation ou un courrier spécifique auquel j'apporterai très volontiers la réponse factuelle dès que je l'aurai obtenue des TEC.

Ceci étant dit, au vu de ce que vous me décrivez, il y a effectivement une contestation actuellement de la part de la Fédération professionnelle des autocaristes, qui conteste l'offre de service que le TEC adresse, hors service régulier.

Elle s'appuie sur les directives ou les règlements européens – je ne sais pas quel est l'élément juridique précis. En gros, c'est le corollaire du choix porté depuis des années par la Wallonie dans le cadre de la libéralisation du marché du transport public.

Le choix de la Wallonie a été, en ce qui concerne le transport public par bus, de maintenir la situation de monopole du TEC et de mettre en place pour cela un régulateur, l'AOT, dont on a déjà parlé dans d'autres dossiers.

Cet élément implique que l'opérateur étant en situation de monopole, il ne peut évidemment pas développer une offre de service de transport public sur base d'une logique contractuelle qui serait finalement financée par la dotation qui lui est donnée pour assurer les lignes régulières.

Ces derniers temps, la Fédération belge des exploitants d'autobus et autocars a fait pression sur l'OTW et menace de recours ou d'intervention auprès des autorités compétentes si le TEC maintient ce type de service à un prix qui est limité.

Ce n'est pas que j'improvise, mais j'essaie de répondre le plus possible à votre question. Permettez-moi de laisser un peu de doute quant à la complétude et à la précision exacte de ma réponse. Je pense que cette situation correspond à cet élément : le fait de dire que l'OTW est un opérateur monopolistique. La conséquence est qu'il ne peut développer son offre que de façon régulière, et non de façon ponctuelle pour faire des services d'autocars qui relèvent, eux, d'un système de libre concurrence.

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

**M. Nicolas Tzanetatos (MR).** – Merci, Monsieur le Ministre, d'être sorti de votre réponse. Je vous avoue que, quand j'ai posé la question, je me suis essentiellement basé sur des commentaires sur les réseaux sociaux. C'est la question écrite qui a été publiée hier au niveau du conseil communal, dont je fais partie, qui m'a permis de dire que la logique est peut-être une question de concurrence déloyale entre un opérateur privé et un opérateur public, raison pour laquelle je suis un peu sorti de ma question. Je vous remercie de l'effort que vous avez fait.

Je vais essayer de creuser la question, parce qu'elle mérite d'être creusée. Il est surtout important d'apporter une solution, pour que l'on puisse, dans le cadre légal que les dispositions européennes nous imposent en termes de concurrence non déloyale, permettre aux écoles d'obtenir un service de transport pour permettre à nos enfants de se rendre aux différentes excursions. Je reviendrai vers vous.

**Question orale  
de Mme Mélissa Hanus  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « les collaborations intrabelges en matière  
de mobilité »**

**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 collaborations intrabelges en matière de mobilité ».

La parole est à Mme Hanus pour poser sa question.

**Mme Mélissa Hanus (PS).** – Monsieur le Ministre, depuis six ans, au Fédéral et en Wallonie, les ministres de la Mobilité sont issus des mêmes familles politiques : Ecolo d'abord et les Engagés ensuite. Dans les deux cas, la rhétorique est la même : la proximité politique va améliorer l'interconnexion entre les réseaux de transport et les collaborations entre les sociétés de transport. Force est de constater que, sur le terrain, nous ne voyons que très peu, voire pas du tout ces améliorations.

Cette fois, c'est autour du ministre Crucke de nous expliquer les vertus du modèle suisse – déjà vanté par le ministre Gilkinet – dans lequel le rail constitue l'épine dorsale du transport public, et autour de laquelle vient se greffer une offre régionale. Il semblerait même qu'il existe une réelle volonté des quatre ministres de la Mobilité pour ce faire.

Comment s'organisent les collaborations entre l'ensemble des acteurs publics du transport : ministres, sociétés de transport, administrations ? Quelles sont les collaborations entre ces acteurs dans le cadre de l'élaboration de leur offre de transport respective ? Quels sont les obstacles qui ont empêché l'émergence d'un « modèle suisse » en Belgique dans le passé et qui seraient levés aujourd'hui ?

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

**M. François Desquesnes,** Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, je peux vous rassurer, autant je ne partage pas toutes les positions de mon prédécesseur en matière de Mobilité, autant je ne peux être que d'accord avec lui et avec le nouveau ministre fédéral de la Mobilité aujourd'hui.

Je l'ai dit tantôt de façon très claire : le transport par train, le transport par rail est l'élément structurant, l'épine dorsale de la mobilité collective en Belgique et aussi en Wallonie. J'ai eu l'occasion de répondre longuement à vos collègues qui m'interrogeaient notamment sur l'intégration tarifaire qui est un des dossiers sur lequel nous devons avancer. Nous devons le

faire aussi dans le respect de l'autonomie des entreprises publiques que sont la SNCB, Infrabel et De Lijn, le TEC et la STIB.

Comme indiqué dans la Déclaration de politique régionale : « le Gouvernement mettra tout en œuvre pour développer des solutions adaptées, attractives et guidées par la demande actuelle et future. Il assurera une intermodalité efficace tout en permettant aux citoyens de choisir librement le mode de transport qui leur convient le mieux selon leur situation, leur territoire et leurs besoins. » C'est souvent toute la difficulté en mobilité, il faut essayer de trouver des solutions collectives à des demandes et des besoins très individuels.

Ainsi, les discussions autour de l'intermodalité ont débuté dès la première CIM au mois de mars – je me répète un peu, j'en suis désolé –, témoignant de l'importance accordée à ce sujet non seulement par les ministres Engagés – M. Jean-Luc Crucke et moi-même –, mais également par les ministres flamande et bruxelloise de la Mobilité.

Le réseau ferroviaire constitue la colonne vertébrale de la mobilité sur laquelle doivent s'articuler les opérateurs régionaux. Le modèle suisse, c'est le modèle de liaisons pendulaires sur le réseau ferroviaire. J'imagine que vous le savez. C'est donc essentiellement autour de cet axe principal qu'ensuite les axes secondaires, notamment le transport par bus, sont organisés.

Or, pour les usagers, la perception reste aujourd'hui celle qu'il existe quatre réseaux distincts avec quatre offres, quatre systèmes tarifaires et des correspondances souvent gérées au cas par cas. Il est donc indispensable d'aligner les plans de transport des quatre opérateurs.

Jusqu'à ce jour, la SNCB présente ses projets d'évolution de l'offre sans véritable concertation avec les autres opérateurs et les Régions. Je répondais il y a encore quelques minutes à la question de M. Hazée sur le sujet. La collaboration avec les entités régionales lors de la préparation du suivi et de la mise en œuvre du plan de transport de la SNCB a ainsi été évoquée lors de la dernière CIM.

Mon homologue fédéral, M. Crucke, a rappelé par courrier à la SNCB que l'accord du Gouvernement fédéral stipule « que la SNCB établira son plan de transport en collaboration avec les opérateurs publics régionaux afin d'optimiser la coordination, l'ajustement opérationnel et *reporting* ». L'alignement politique n'est pas seulement celui des ministres, il est également celui des déclarations gouvernementales.

Par ailleurs, à la suite de nos débats en CIM, il a invité la SNCB à engager une concertation aussi large que possible avec les autorités régionales compétentes et leurs opérateurs de transport dans le cadre de l'élaboration du plan de transport triennal, ainsi qu'à

instaurer un processus de suivi annuel ou bisannuel des projets réalisés dans ce cadre.

Je note avec satisfaction que j'ai vu les premiers documents pour la CIM du 30 septembre, au cours de laquelle les quatre opérateurs se sont entendus pour préparer et faire un état des lieux et des pistes concernant l'interopérabilité et l'intégration du tarifaire sur les zones concernées. Je me félicite que mon collègue le ministre Crucke ait pris les choses en main bien nettement, établi une position claire et fait une sollicitation précise à l'égard de la SNCB.

Par ailleurs, parallèlement, des groupes de travail ont été mis en place entre les quatre opérateurs au niveau wallon. J'ai donc mandaté l'OTW et l'AOT pour identifier les gares où les correspondances pourront être ou devront être organisées, c'est-à-dire les gares où les horaires des bus seront systématiquement alignés sur ceux des trains pour garantir des correspondances de qualité clairement communiquées aux voyageurs.

De telles correspondances n'ont de sens que s'il y a une offre d'un certain niveau de cadencement, d'une part, et d'une desserte efficace, d'autre part. J'ai également demandé à l'OTW que les lignes de bus où les horaires ne sont pas en correspondance de quelques minutes sur les trains, que celles-ci soient alignées le plus rapidement possible.

Enfin, pour répondre à votre question sur les obstacles qui ont empêché l'émergence d'un modèle suisse en Belgique dans le passé, je ne peux que vous renvoyer aux acteurs du passé.

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

**Mme Mélissa Hanus (PS).** – Merci, Monsieur le Ministre, pour les tentatives de réponse que vous formulez aujourd'hui.

Il est clair que la question de la collaboration intrabelge en matière de mobilité est absolument essentielle. Tous les élus ici, d'où qu'ils viennent en Wallonie, se rendent bien compte des problèmes de liaison historique qu'il peut y avoir entre la SNCB et les TEC.

De nombreux navetteurs voudraient parfois laisser leur voiture au garage pour assurer des liaisons en transport en commun par la conjugaison d'une offre de transport public avec bus et rail. Parfois, ces liaisons sont impossibles.

Malgré les nombreux questionnements, que ce soit des parlementaires, des citoyens, pour faire remonter les constats de terrain, les collaborations intrabelges doivent être mises sur la table de manière prioritaire pour faire en sorte que ces problématiques soient maintenant une histoire du passé, et non plus une histoire qui reste dans le présent ou même dans l'avenir.

**Question orale**  
**de M. Vincent Crampont**  
**à M. François Desquesnes, Ministre du**  
**Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et**  
**des Pouvoirs locaux,**  
**sur « les perspectives de soutien aux communes**  
**en matière de mobilité active au-delà de 2025 »**

**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 perspectives de soutien aux communes en matière de mobilité active au-delà de 2025 ».

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

**M. Vincent Crampont (PS).** – Monsieur le Ministre, la programmation 2022-2024 des PIMACI constituait un outil structurant pour aider les communes à investir dans les aménagements cyclables, piétons et intermodaux. Ce mécanisme de droit de tirage devait permettre à chaque entité locale d'anticiper, de planifier et de mettre en œuvre ses projets avec une certaine visibilité, ce qui est essentiel dans la conduite des politiques locales ambitieuses en matière de mobilité durable.

Outre une prolongation des délais pour rentrer les dossiers, la principale évolution dans ce dossier est que ni lors du budget initial 2025, ni lors de l'ajustement, vous n'avez alimenté budgétairement ce droit de tirage, de sorte qu'il s'apparente aujourd'hui à une coquille vide.

Pouvez-vous nous dresser, Monsieur le Ministre, un bilan consolidé de la programmation 2022-2024 des PIMACI en termes d'engagement et de réalisation concrète sur le terrain ? Quelle orientation préparez-vous pour l'après-2025 ? Le nouveau mécanisme de financement via un fonds à l'extraordinaire, comme annoncé à plusieurs reprises, sera-t-il opérationnel dès 2026 ?

Pourriez-vous également préciser le niveau de moyens que vous comptez inscrire dans les prochaines programmations budgétaires pour soutenir les politiques communales de mobilité active, en lien avec la vision FAST de 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. – Monsieur le Député, le Gouvernement entend, d'une part – c'est important –, augmenter la part modale de la mobilité active et, d'autre part – c'est tout aussi important –, simplifier les procédures de subventionnement au bénéfice des communes.

Vous m'interrogez sur le bilan des PIMACI. Sur la programmation 2022-2024 des PIMACI, à peine 52 % des enveloppes ont déjà été consommées via des marchés attribués. En tenant compte des projets approuvés, mais non encore attribués, on peut estimer que la consommation totale devrait pouvoir approcher 70 % dans les prochains mois. Ces résultats varient toutefois fortement d'une commune à l'autre et permettent de s'interroger sur l'efficacité d'un dispositif alors que nous sommes en fin 2025.

Mon souhait est donc allé dans deux logiques : d'abord, généraliser la simplification du soutien aux collectivités locales sur base du FERI. Je déposerai prochainement un avant-projet de décret sur la table du Gouvernement pour concrétiser la note d'orientation validée par le Conseil des ministres.

Cette simplification, Monsieur le Député, vise aussi à miser sur l'intelligence des élus locaux. Découper les subsides en des tas de petits morceaux, en les affectant à des tas de conditions pour qu'après, les mandataires locaux passent leur temps à réconcilier tous les petits bouts et essayer de remonter des projets... Reconnaissons que cela mène de temps en temps à de l'ingénierie et à une complexité digne d'un Lego Technic. Je souhaite donc simplifier, c'est le mandat clair qui m'a été donné par le Gouvernement.

Le deuxième élément, c'est que je souhaite orienter les moyens régionaux dédiés au vélo sur les projets les plus utiles à la sécurisation des trajets du quotidien, singulièrement au cœur des villes, en lien avec les mobipôles, les écoles et les lieux de travail. De ce point de vue, c'est souvent sur des voiries régionales que les enjeux de sécurisation des modes de transport actifs – vélo, piéton – posent le plus de questions. On a laissé un peu de côté les dossiers les plus difficiles, mais c'est maintenant qu'il faut s'y atteler. Ces moyens se retrouveront dans le futur plan Infrastructures que je porterai pour 2026.

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

**M. Vincent Crampont (PS).** – Monsieur le Ministre, j'entends votre réponse et votre volonté surtout de simplifier et de donner plus d'autonomie aux communes, au vu justement des résultats par rapport au plan PIMACI – les 52 % consommés actuellement et la projection d'un total de 70 %. C'est vrai que ce n'est pas très efficace et que l'on pourrait faire mieux. J'espère vraiment que ce que vous voulez mettre en œuvre va permettre de consommer plus facilement les budgets dédiés à la mobilité.

Vous me confirmez également votre volonté d'accentuer les investissements en matière de mobilité douce.

Je ne manquerai pas de revenir vers vous pour faire le point par rapport à votre nouvelle proposition en matière d'investissements.

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

**Question orale  
de M. Chris Massaki Mbaki  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « l'utilisation de panneaux de circulation  
dynamiques »**

**Mme la Présidente.** – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Massaki Mbaki à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'utilisation de panneaux de circulation dynamiques ».

La parole est à M. Massaki Mbaki pour poser sa question.

**M. Chris Massaki Mbaki (MR).** – Monsieur le Ministre, la lutte contre les embarras de circulation est l'une de vos priorités. À cette fin, l'utilisation des panneaux de circulation dynamiques est un sujet qui est déjà revenu sur la table à de nombreuses reprises.

Il paraît important de rappeler que pour atteindre une circulation fluide, des outils permettant de s'adapter aux aléas du quotidien semblent être pertinents, par exemple pour avertir des dangers ou pour modifier la circulation.

Vous avez rappelé récemment que deux panneaux de ce type ont été installés à Mons et à Charleroi et qu'une évaluation de leur efficacité devait être réalisée. Toutefois, il est apparu que le panneau installé au Pays noir de Charleroi ne fonctionnait pas, alors que les coûts d'installation de tels dispositifs sont élevés.

Qu'en est-il de l'utilisation du développement des panneaux de signalisation dynamiques sur le réseau automobile wallon ?

Avez-vous eu des retours des services de terrain concernant les panneaux installés ?

Par ailleurs, pouvez-vous confirmer que le panneau installé à Charleroi fonctionne bel et bien ?

Enfin, où en est l'élaboration de la stratégie wallonne pour la gestion dynamique du trafic ?

**Mme la Présidente.** – La parole est à M. le Ministre Desquesnes.

**M. François Desquesnes,** Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, la Déclaration de politique régionale s'est fixé comme objectif d'atteindre une mobilité efficace, fluide et sécurisée. Une signalisation dynamique qui permet de s'adapter aux

conditions de circulation et d'informer les usagers de la route en temps réel contribue à ce noble objectif.

Mon administration m'a confirmé que les deux dispositifs installés à Mons et Charleroi sont pleinement fonctionnels et elle m'indique une bonne efficacité et fiabilité du système.

En ce qui concerne la stratégie wallonne pour la gestion dynamique du trafic, elle est en cours d'élaboration. Elle vise à :

- déployer des outils intelligents sur l'ensemble du réseau régional, à l'instar de ce qui s'est fait à Mons et à Charleroi ;
- intégrer les données de terrain dans des systèmes de supervision centralisés. Si certains des commissaires se rendent à Perex, ils pourront le constater ;
- adapter les vitesses et les consignes de circulation en temps réel, ce que nous faisons depuis quelques semaines au tunnel sous Cointe ;
- améliorer la sécurité, la fluidité et l'acceptabilité des mesures auprès des usagers.

Dans le cadre du recensement des besoins pour l'élaboration du prochain plan d'investissement, mes services m'indiquent qu'ils recensent également les besoins en matière d'investissement dans de nouveaux panneaux à messages variables. Le but est de quadriller le territoire wallon, notamment à l'approche de certains échangeurs autoroutiers et des grandes villes de Wallonie.

**Mme la Présidente.** – La parole est à M. Massaki Mbaki.

**M. Chris Massaki Mbaki (MR).** – Merci, Monsieur le Ministre, pour votre réponse. Vous corrigez certaines de mes informations. Je me réjouis de savoir que les panneaux à Charleroi et à Mons fonctionnent bel et bien. J'espère que l'on pourra étendre ce genre de panneau, étant donné que cela apporte une plus-value pour les villes en termes d'indication de la signalisation.

Vous avez aussi répondu à certaines de mes questions sur les limitations de vitesse. Il y a déjà ces panneaux qui s'adaptent, notamment au tunnel de Cointe. C'est une technologie que l'on peut clairement développer. Aux Pays-Bas, cela fonctionne aussi très bien. J'espère en voir de plus en plus en Wallonie.

Au-delà de l'aspect mobilité, on a aussi souvent parlé de l'aspect sécurité routière. Chaque matin, on est face à de nombreux bouchons et embouteillages. Avoir ce type de panneau permettrait d'avoir une meilleure fluidité et plus de sécurité sur nos routes. Je suivrai le développement de ce type de panneaux sur nos routes.

**Interpellation**  
**de M. Bruno Lefèbvre**  
**à M. François Desquesnes, Ministre du**  
**Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et**  
**des Pouvoirs locaux,**  
**sur « l'impact intenable de la réforme des**  
**allocations de chômage sur les finances locales »**

**Question orale**  
**de M. Vincent Crampont**  
**à M. François Desquesnes, Ministre du**  
**Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et**  
**des Pouvoirs locaux,**  
**sur « l'impact de la réforme des allocations de**  
**chômage sur le personnel des CPAS »**

**Question orale**  
**de M. Germain Mugemangango**  
**à M. François Desquesnes, Ministre du**  
**Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et**  
**des Pouvoirs locaux,**  
**sur « l'impact de la réforme du chômage sur les**  
**travailleurs ALE en Wallonie »**

**Question orale**  
**de M. Germain Mugemangango**  
**à M. François Desquesnes, Ministre du**  
**Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et**  
**des Pouvoirs locaux,**  
**sur « la sécurité renforcée dans les CPAS »**

**Question orale**  
**de Mme Veronica Cremasco**  
**à M. François Desquesnes, Ministre du**  
**Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et**  
**des Pouvoirs locaux,**  
**sur « la fin de la dotation spécifique pour**  
**soutenir les CPAS des grandes villes »**

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

- M. Lefèbvre, sur « l'impact intenable de la réforme des allocations de chômage sur les finances locales » ;
- M. Crampont, sur « l'impact de la réforme des allocations de chômage sur le personnel des CPAS » ;
- M. Mugemangango, sur « l'impact de la réforme du chômage sur les travailleurs ALE en Wallonie » ;
- M. Mugemangango, sur « la sécurité renforcée dans les CPAS » ;
- Mme Cremasco, sur « la fin de la dotation spécifique pour soutenir les CPAS des grandes villes ».

M. Soupart et Mme Fafchamps se joignent à l'interpellation.

La parole est à M. Lefèbvre pour développer son interpellation.

**M. Bruno Lefèbvre (PS).** – Monsieur le Ministre, votre parti, à l'instar des autres partis de la majorité fédérale, a décidé de limiter dans le temps le bénéfice des allocations de chômage. Cette réforme, que certains vendent au nord du pays comme une réforme de l'État, frappera durement les CPAS et les communes wallonnes. Les 100 communes les plus touchées par cette réforme se trouvent en effet en Wallonie.

L'ONEM estime qu'en Wallonie, 85 000 personnes seront exclues entre 2026 et 2027. En outre, selon les estimations de votre administration, le SPW IAS, il semble que près de 28 500 exclus basculeront vers les CPAS, soit un tiers. Ces chiffres se rapprochent de ceux de la Fédération des CPAS et d'autres études menées.

Le SPW IAS évalue le coût net pour les CPAS wallons, après déduction des compensations fédérales adoptées en juillet, entre 497 et 558 millions d'euros cumulés pour le RIS et les frais de personnel pour la période 2026-2030. Les CPAS et donc les communes seront amenés à compenser le surcoût d'une manière ou d'une autre, soit en augmentant les dotations communales, soit en faisant des économies par ailleurs.

De plus, on constate que les CPAS des communes des grandes villes, comme Liège, Charleroi ou Namur, supporteront près d'un tiers du coût total, soit près de plusieurs dizaines de millions chacun. Les petites communes ne sont pas non plus épargnées, loin s'en faut. Ainsi, alors que les villes sous plan Oxygène se sont démenées pour trouver quelques millions d'économies, le Fédéral va leur imposer une nouvelle charge 10 fois plus importante, avec la bénédiction de votre parti.

Nous avons bien entendu votre réponse à la question urgente développée par ma cheffe de groupe ; elle nous laisse pantois. Que l'étude ne prenne pas en compte certains remboursements complémentaires, nous pouvons l'entendre, même si l'impact de ces remboursements sera sans doute marginal en Wallonie, vu le manque d'offres d'emploi et le profil des exclus.

Vous parliez aussi des effets de retour des personnes remises à l'emploi, ceux-là mêmes que la Cour des comptes et le Bureau fédéral du Plan ont récemment carbonisés. Ces effets de retour que nous attendons toujours suite à la réforme fiscale portée par la Suédoise il y a presque 10 ans.

Enfin, vous répondiez par la réforme des aides à l'emploi de votre collègue Jeholet. Risible. C'est maintenant que les CPAS et les communes doivent être soutenus, mais vous ne faites que les enfoncer un peu plus sous l'eau.

Monsieur le Ministre, quelles mesures comptez-vous prendre pour soutenir nos villes, communes et CPAS face à ces chiffres ?

En tant que ministre des Pouvoirs locaux, comptez-vous demander la réunion d'un comité de concertation en urgence afin de corriger ce qui peut l'être ?

Comptez-vous revenir sur les différentes coupes budgétaires dont ont déjà été victimes les CPAS ? Je pense aux 420 équivalents temps plein qui sont menacés, selon la Fédération des CPAS.

Enfin, comptez-vous porter la voix de nos CPAS au Fédéral et défendre une juste compensation pour nos pouvoirs locaux ? Seront-ils exemptés des 200 millions d'économies que votre collègue compte faire sur les APE ?

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

**M. Vincent Crampont (PS).** – Monsieur le Ministre, selon l'étude du SPW IAS, la réforme des allocations de chômage va entraîner 28 500 exclus vers les CPAS wallons, rendant une situation déjà très tendue encore plus explosive.

Selon le cahier des finances locales relatif à l'impact de la réforme des allocations de chômage, un assistant social s'occuperait de 50 dossiers du revenu d'intégration, pendant qu'un agent administratif s'occupe quant à lui de 150 dossiers.

Selon ces chiffres, et en admettant que les CPAS aient les moyens de recruter, cela voudrait dire que 550 emplois d'assistants sociaux ainsi que 190 agents administratifs seraient nécessaires, alors que, par vos différentes mesures, vous mettez 420 équivalents temps plein en danger dans les CPAS, notamment avec la fin du «subside Collignon» qui, à lui seul, va coûter 220 équivalents temps plein.

Ne nous leurrons pas : peu de CPAS auront les moyens de recruter, et les agents en place risquent vite d'être submergés par les demandes, rendant même certains contrôles compliqués. En outre, les nouveaux dossiers s'ajouteront à une charge de travail exponentielle qui risque de dégoûter les plus courageux et de rendre les recrutements encore plus compliqués.

Que comptez-vous faire pour répondre à cette situation qui devient de plus en plus inextricable ? Quelles réponses apportez-vous à vos CPAS, si ce n'est un projet de fusion qui, in fine, apportera plus de tracasseries que de bénéfices ?

Y a-t-il un espoir de vous voir revenir sur la suppression du «subside Collignon» ? D'autres moyens seront-ils débloqués au profit des CPAS au budget 2026 ? Seront-ils exonérés des nouvelles

économies de 200 millions d'euros que votre collègue veut faire sur les APE ?

**Mme la Présidente.** – La parole est à M. Mugemangango pour poser ses questions.

**M. Germain Mugemangango (PTB).** – Monsieur le Ministre, depuis quelques jours, des milliers de Wallons reçoivent une lettre lourde de conséquences : plus de 18 700 personnes ont appris qu'elles perdront leurs allocations de chômage, et près de 28 000 personnes seront concernées d'ici fin 2025. Parmi elles, de nombreux travailleurs ALE, qui ne sont pas des inactifs, mais qui travaillent chaque jour pour nos communes : surveiller les enfants aux abords des écoles, les encadrer le midi, assurer la sécurité dans les quartiers, entretenir les espaces publics. Ces tâches essentielles sont réalisées pour 4,10 euros nets de l'heure, en complément des allocations de chômage.

Avec la réforme du chômage voulue par le MR et votre formation politique, Les Engagés, ces travailleurs et travailleuses seront tous exclus du droit aux allocations après deux ans. Beaucoup viennent de recevoir la lettre de l'ONEM leur annonçant la fin de leurs droits. Ils perdront à la fois leurs allocations, leur revenu complémentaire et leur travail.

Derrière ces chiffres, il y a des réalités humaines : Frédéric, 45 ans, travaille depuis 15 ans comme surveillant dans une école de Besonriex. Fin décembre, il perdra son emploi et n'aura plus droit à rien, même pas aux CPAS, car il vit chez son père, retraité. Il résume son désarroi par une phrase glaçante : « Cette réforme était censée faire travailler les gens, mais à moi, on m'enlève mon job ». C'est aussi le cas de Gina, 57 ans, accueillante extrascolaire et gardienne de la paix, qui est dans la même situation : « Je sais que ce n'est pas considéré comme du travail par le FOREm, mais on ne reste pas à rien faire. À mon âge, je ne suis pas sûre de pouvoir retrouver un emploi ».

Ces histoires ne sont pas isolées. Elles reflètent une tendance inquiétante : près d'un travailleur ALE sur deux a plus de 55 ans et plus de la moitié sont des femmes. Une nouvelle fois, ce sont donc les femmes et les travailleurs âgés – déjà fragilisés – qui sont les premiers sanctionnés.

Au-delà de l'humain, c'est toute l'organisation de nos communes qui est menacée. Les ALE assurent des services indispensables pour la population. Leur disparition signifie que ces services deviendront payants pour les familles ou qu'ils disparaîtront purement et simplement. Certaines écoles facturent déjà des sommes de 50 euros par an suite à la suppression d'emplois ALE.

Face à cette situation dramatique, j'ai envie de vous entendre sur le sujet. Quelles mesures le Gouvernement wallon compte-t-il prendre pour soutenir les travailleurs qui perdront leurs allocations de chômage ? Est-il

envisagé d'adapter les chèques ALE afin de leur garantir un revenu décent et de préserver les services essentiels qu'ils assurent ? Le Gouvernement wallon interpellera-t-il le Fédéral afin d'obtenir une compensation financière en faveur des communes qui ne peuvent assumer seules les conséquences d'une réforme aussi violente qu'injuste ?

Ma deuxième question concerne la sécurité renforcée des CPAS.

À partir de janvier, des dizaines de milliers de Wallons vont perdre leurs allocations de chômage. Rien qu'en Wallonie, plus de 100 000 personnes sont concernées d'ici 2027. Ce sont nos CPAS qui vont devoir encaisser le choc.

À Mons, la Ville anticipe 3 000 nouveaux dossiers en deux vagues. Le CPAS doit recruter 53 personnes supplémentaires pour tenir le coup. À Charleroi, on s'attend à des files, à de la panique et même à des tensions. Pour éviter que des familles ne se retrouvent sans rien, un système de cartes prépayées doit être mis en place. À Liège aussi, on se prépare à un afflux massif, avec beaucoup de stress et de pression sur les équipes. Il faut rappeler que déjà aujourd'hui les travailleurs des CPAS croulent sous le travail. Ils doivent gérer des dossiers toujours plus complexes dans des conditions déjà difficiles.

Demain, la réforme du chômage va encore aggraver cette situation. Or, le CPAS n'est pas un service comme un autre. C'est le dernier filet de protection avant que des gens ne basculent dans l'extrême pauvreté. Si les CPAS ne tiennent pas, ce sont des milliers de familles qui tomberont sans aucun soutien.

Face à cette réalité, quelles mesures allez-vous prendre pour renforcer les moyens humains et matériels des CPAS, afin qu'ils puissent gérer cette vague de nouvelles demandes ? Surtout, comment le Gouvernement wallon va-t-il garantir la sécurité du personnel des CPAS qui devra faire face à un nombre croissant de situations difficiles ?

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

**Mme Veronica Cremasco (Ecolo).** – Merci, Madame la Présidente faisant fonction, de prendre en considération ma course-poursuite dans les couloirs de ce Parlement.

M. Stéphane Hazée n'a pas pu nous rejoindre, mais il pose toutes les questions des charges qui vont être assumées par les CPAS.

Monsieur le Ministre, fin 2021, le précédent Gouvernement proposait de soutenir les CPAS des grandes villes, en leur octroyant des moyens supplémentaires, en vue de renforcer leurs services sociaux durement éprouvés par la crise sanitaire. Un

budget global de 20 millions d'euros – c'était un soutien aux CPAS dans le suivi de la crise sanitaire que M. le Ministre va certainement rappeler – leur a ainsi été attribué par le ministre des Pouvoirs locaux une première fois pour la période 2021-2023.

Cette aide de 20 millions d'euros a été renouvelée pour la période 2024-2025, car il a été constaté qu'elle répondait à un véritable besoin des centres urbains – en particulier de Liège et de Charleroi – particulièrement touchés par des phénomènes de grande précarité et de détresse sociale et psychologique.

Alors que les CPAS – cela a été relayé par les fédérations – demandaient que cette aide soit pérennisée dans le Fonds spécial de l'aide sociale – le FSAS qui prend peu en compte les particularités de ces grandes villes –, votre Gouvernement a décidé d'y mettre fin. Il a dès lors prévu un *phasing out* à l'initial 2025, en inscrivant un budget de 5 278 000 euros.

Pourtant, il me revient que rien n'a encore été défini quant à l'utilisation de cette somme, et que les CPAS qui travaillent à leur budget 2026 – lequel s'annonce plus que compliqué, je ne vais pas refaire le débat qui a lieu à bon escient depuis des mois, y compris dans cette Commission – sont toujours en attente de confirmation de cette aide et d'informations administratives essentielles, comme la période d'éligibilité des dépenses qu'ils pourront imputer à cette subvention.

Je vous vois réagir, Monsieur le Ministre. Je me réjouis que l'on ait des informations pour qu'ils puissent mettre en œuvre cette marche arrière. On salue la marche arrière, même si c'est toujours précaire et que l'on aimerait bien que ce soit structurel. On ne sait pas comment vous dire que le secteur de l'aide sociale a besoin de financement structurel, surtout dans les conditions où l'on est mis, que ce soit de la part de ce Gouvernement-ci ou de la part du Gouvernement Arizona.

Dès lors, confirmez-vous votre volonté de mettre fin à cette mesure ? Je le répète, elle est essentielle pour les CPAS des grandes villes. À Liège, c'est plus de 30 équivalents temps plein. C'est éminemment important.

Quand et comment avez-vous prévu d'informer les CPAS des dispositions relatives à l'affectation de cette subvention *phasing out* prévue au budget 2025 de la Région ?

Vous l'aurez compris, c'est en deux temps. Premièrement, l'urgence : comment fait-on pour les utiliser, puisque vous avez enfin bien voulu nous les concéder ? Puis, peut-on envisager qu'un jour, cela devienne structurel, étant donné les conditions sociales dans lesquelles on est projeté ?

**Mme la Présidente.** – La parole est à M. Soupарт qui a demandé à se joindre à l'interpellation.

**M. Guillaume Soupарт (MR).** – Monsieur le Ministre, comme le disait ma collègue, Mme Veronica Cremasco, c'est un débat que l'on a déjà eu à de nombreuses reprises. Cela fait des mois que l'on entend parler des mêmes choses et des mêmes peurs qui sont parfois mobilisées par certains pour faire peur sur le terrain.

Cette réforme du chômage n'est une surprise pour personne. Elle était dans le programme du MR et des Engagés. Au final, nous sommes les partis qui forment la majorité, donc c'est logique que l'on puisse la mettre en œuvre.

Tout le monde savait, dès le départ et dès le moment où l'on a voté la DPR, que cela aurait un impact sur le marché de l'emploi, sur les CPAS et sur la formation. On le voit : il n'y a jamais eu autant d'inscriptions dans les hautes écoles et dans l'enseignement pour adultes. Cela montre que cette réforme a un vrai effet structurel sur le territoire et que de plus en plus de personnes se disent qu'il ne faut pas rester dans cette situation sans travailler, mais qu'il faut essayer de trouver des alternatives.

Le but de la réforme – on l'a déjà dit, mais visiblement il faut le répéter – est surtout de remettre des personnes au travail. Au niveau mondial, on était le seul pays à avoir le chômage à vie ; y remédier constitue une bonne solution.

Les demandeurs d'emploi depuis plus de 24 mois sont fort éloignés du travail. S'ils peuvent être suivis par le CPAS, cela permettra d'avoir un suivi qui sera plus rapide, mieux ciblé, plus local et aussi plus individualisé. C'est le cas par exemple dans des pays comme les Pays-Bas ou le Danemark, puisque les agents du CPAS ont aussi une meilleure connaissance du terrain et des besoins, notamment des entreprises, des PME et des indépendants locaux.

Cette question porte à la fois sur les finances, mais aussi sur d'autres choses. On peut aussi parler de l'accompagnement réalisé par le FOREm. On se rend compte finalement que cet accompagnement n'est pas le plus efficace. Seulement 20 000 personnes sur les 240 000 demandeurs d'emploi sont formées par an – 10 % seulement. À la fin de ces formations, il n'y a même pas forcément de retour au travail. On se demande même pourquoi cela se fait. Le ministre Pierre-Yves Jeholet travaille sur une réforme très importante pour que l'on puisse aller plus vite et avoir un accompagnement plus rapide et individualisé de ces demandeurs d'emploi.

Enfin, pour revenir au sujet des finances communales – on a touché un peu à tout à la fois, les demandeurs d'emploi, les APE, mais aussi les finances communales –, j'aimerais rappeler que le Fédéral va déjà fortement compenser les dépenses auprès des CPAS, que l'étude citée n'a pas identifié la croissance

de recettes et que les effets retour des personnes qui vont travailler ou retravailler n'ont pas non plus été pris en compte.

Le but n'est pas non plus de refaire le débat sur le plan Oxygène, mais il convient tout de même de souligner que grâce à votre action, Monsieur le Ministre, la Région a continué de soutenir les villes et les communes, alors que l'on ne peut pas dire que des choix budgétaires judicieux ont été réalisés dans le passé. Il est certain qu'en venant d'une commune comme Mons, je ne peux que souligner cela. On sait aussi que vous avez mis en place une aide via le financement des provinces, des zones de secours.

Pas mal d'élus locaux se trouvent dans cette assemblée ; on connaît donc bien la situation des budgets communaux. Il est toutefois vrai que l'année dernière, il y a aussi eu l'adoption du décret-programme qui a permis, via le budget complémentaire, d'également aider indirectement les communes.

Pour rebondir sur un autre sujet qui a été abordé par mon collègue Germain Mugemangango, la situation des surveillants et des surveillantes dans nos écoles est préoccupante. La question qui est à se poser est plutôt : est-ce normal que notre système actuel repose sur des personnes qui étaient au chômage pour aller aider dans nos écoles ? C'est peut-être là qu'il convient de poser une question autrement. Toutefois, les situations nous touchent aussi ; on se demande comment on va faire parce que ces personnes sont là, ce sont des visages familiers pour les enfants et pour les parents. Cette situation est problématique ; néanmoins, il ne faut pas prendre le problème en se disant qu'il faut garder ces personnes au chômage pour qu'elles puissent continuer à travailler dans nos écoles. Il conviendrait peut-être de réfléchir à autre chose.

Monsieur le Ministre, pourriez-vous nous rappeler toutes les mesures que vous avez déjà prises et celles sur lesquelles vous travaillez pour soutenir les finances communales ?

**Mme la Présidente.** – La parole est à Mme Fafchamps qui a demandé à se joindre à l'interpellation.

**Mme Sophie Fafchamps** (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, chers collègues, je me joins à cette interpellation, car elle soulève des préoccupations légitimes concernant l'impact de la réforme fédérale sur nos pouvoirs locaux et plus particulièrement sur les finances locales.

Cette réforme nous préoccupe. Les Engagés plaident d'ailleurs, depuis le début des discussions, pour un refinancement structurel des CPAS, ce qui leur permettrait d'assurer un accompagnement optimal des personnes en difficulté. Cet accompagnement devra aller au-delà d'une simple aide financière et inclure un

véritable parcours d'intégration sociale et professionnelle.

Nous comprenons les inquiétudes de l'opposition et nous sommes soucieux, à partir des bancs de la majorité, des conséquences de cette réforme sur les citoyens et sur les bénéficiaires présents et futurs du CPAS. Néanmoins, il convient quand même d'apporter d'emblée certaines nuances concernant les chiffres de l'étude du SPW IAS. Les chiffres de cette étude sont provisoires, ils devront nécessairement évoluer. Les estimations ne prennent pas en compte plusieurs éléments positifs, notamment les retours fiscaux liés à la remise à l'emploi via les additionnels à l'IPP. Dès lors, je comprends qu'il y aura une mise à jour des projections de l'étude du SPW une fois les informations utiles reçues des cabinets Clarinval et Van Bossuyt. Cette actualisation permettra d'avoir une vision plus précise et complète de l'impact réel.

Pouvez-vous nous indiquer quand nous disposerons d'une mise à jour de ces projections intégrant l'ensemble de ces paramètres ?

Par ailleurs, les différents niveaux de pouvoir ne fonctionnent évidemment pas en vase clos. J'imagine bien qu'il y a des discussions entre le Fédéral et le niveau régional au sujet du refinancement des CPAS dans le cadre de la réforme fédérale des allocations de chômage. Quelles sont les mesures concrètes que le Gouvernement wallon compte mettre en place pour soutenir ce refinancement structurel ? Comment comptez-vous porter cette revendication dans le cadre des discussions avec le niveau fédéral ?

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

**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, j'espère pouvoir répondre aux éléments les plus larges. Néanmoins, comme des questions ont été formulées ou complétées, n'hésitez pas à m'interroger à nouveau, y compris par écrit si vous le souhaitez.

À l'entame de ma réponse, permettez-moi de rappeler que la réforme des allocations de chômage est une réforme qui relève de l'autorité fédérale. Le Gouvernement fédéral est certes composé dans son aile francophone du MR et des Engagés, mais également au nord du pays par la N-VA, le CD&V et les socialistes flamands. Nous sommes concertés sous le prisme de la loyauté fédérale, mais vous conviendrez comme moi que je ne suis pas à la manœuvre des éléments fondamentaux de cette réforme.

Il est vrai que la réforme fédérale limitant la durée des allocations de chômage aura un impact certain sur

l'activité des CPAS. C'est précisément pour anticiper ces effets que j'ai commandité une étude à mon administration. Je tiens toutefois à rappeler qu'il s'agit de chiffres provisoires qui sont susceptibles d'évolution, basés sur une série de paramètres et d'estimations. Les chiffres publiés ne prennent pas en compte, à ce stade, plusieurs éléments qui peuvent avoir une influence positive : d'abord, les retours fiscaux liés à la remise à l'emploi. C'est un fait. On ne peut pas aujourd'hui quantifier cet élément-là. Certains disaient qu'il n'y aurait pas d'effets de retour. Or, les effets de retour, en l'occurrence, c'est qu'il y aura davantage de personnes à l'emploi demain et donc des recettes via les additionnels à l'IPP. Ne sont pas non plus évalués les effets des dotations « Van Bossuyt », qui peuvent porter le remboursement fédéral à 100 ou 125 % sous certaines conditions. Ces recettes viendront atténuer l'impact net pour les communes.

Certains m'ont demandé s'il y avait des mises à jour, si l'on va affiner. Oui, évidemment, mon administration va monitorer ces évaluations au quotidien. C'est le rôle du SPW IAS, mais nous attendons encore des informations précises. Le texte a été, je pense, adopté en deuxième lecture au Fédéral, et les ministres Clarinval et Van Bossuyt doivent encore fournir aux différents partenaires fédérés des informations afin de pouvoir préciser les modèles.

J'avais une intervention de M. Hazée, dont je vais quand même lire la réponse ; ainsi, s'il me pose la question par écrit, il aura la réponse. Il se plaignait du fait que la réforme pourrait mener à une dotation communale à l'intention d'un CPAS qui pourrait représenter jusqu'à 40 ou 60 % d'augmentation. M. Hazée doit tenir compte du fait qu'un CPAS n'est pas l'autre. En la matière, s'il y a bien une obligation légale pour la commune de combler le déficit d'un CPAS – en tout cas d'amener des éléments supplémentaires –, on ne peut pas comparer un CPAS qui ne fait que de l'action sociale avec un CPAS qui a en gestion une maison de repos, des crèches, et cetera. La fluctuation sur la dotation communale est proportionnelle à la réalité de l'activité du CPAS.

Certains m'ont demandé de saisir le CODECO. Sachez que celui-ci a déjà été saisi par la Wallonie à ce sujet. C'est à la suite de cela qu'il a désigné les CIM Action sociale et Emploi pour assurer le dialogue nécessaire entre entités fédérale et fédérées au sujet de cette réforme. Une réunion de la CIM Action sociale a eu lieu hier et j'y ai participé avec le ministre Coppieters.

Préalablement, il y a eu des réunions préparatoires lors desquelles nous avons pu solliciter des informations et des détails. Ainsi, nous avons eu une série d'informations, de précisions et de confirmations, mais il en reste d'autres.

J'ai pu demander, hier, en fin de matinée, que le SPW IAS soit intégré directement dans les lieux d'échanges administratifs utiles. Ce n'était pas le cas jusqu'à présent. Seuls le FOREM, l'Union des villes et communes de Wallonie et la Fédération des CPAS y étaient associés. Il est important que le SPW IAS, comme les pouvoirs de tutelle et lieux d'analyse de l'impact financier pour les communes, puisse disposer à la source des informations utiles, notamment concernant les données par commune relatives aux exclusions du chômage.

J'ai également demandé qu'un monitoring permanent ait lieu afin d'assurer que les effets de la réforme soient suivis de manière efficace et que, si les engagements du Fédéral n'étaient pas tenus quant à la juste prise en charge de cette réforme, nous puissions à nouveau interpellier l'autorité fédérale.

Il ne peut s'agir, à mes yeux, d'une réforme dont l'objectif serait uniquement de faire des économies au Fédéral. Il s'agit d'une réforme qui a pour objectif l'activation des personnes sans emploi. Ce suivi des objectifs affichés doit être assuré.

Je peux vous confirmer que la Fédération des CPAS est activement et directement associée aux discussions puisque le cabinet Van Bossuyt l'a incluse dans la *task force* qui regroupe les associations et partenaires des trois Régions.

Il m'a été confirmé le versement anticipé d'un subside de 26 millions d'euros au bénéfice des CPAS afin de permettre à ceux-ci de réaliser les dépenses utiles à la gestion du flux de demandeurs d'emploi en fin de droit qui viendront frapper à la porte des CPAS. Cette subvention, comme celles prévues jusqu'à la fin de législature, sera déterminée sur la base du flux effectif des personnes concernées. Nous attendons les modalités de répartition précises à la suite du conclave budgétaire fédéral.

Le cabinet Van Bossuyt a également présenté les premiers éléments du bonus-malus, que ce soit concernant la réalisation des plans d'intégration sociale – les PIIS – ou l'efficacité dans la remise à l'emploi. Ce sont des éléments qu'il nous faut maintenant analyser.

Je rebondis sur les questionnements relatifs aux ALE. C'est l'occasion pour moi de vous indiquer que le Gouvernement a fait inscrire dans l'avant-projet de décret-programme, approuvé le 17 juillet en première lecture, de nouvelles dispositions dans l'objectif d'élargir les publics éligibles aux ALE. Ainsi, ces mesures visent notamment à maintenir en ALE les chercheurs d'emploi de longue durée qui pourraient être exclus du chômage et qui ne seraient cependant pas bénéficiaires du RIS à partir de 12 mois d'inoccupation.

De plus, un projet d'arrêté a été approuvé par le Gouvernement wallon ce 4 septembre, dans lequel il est prévu la suppression du plafond de prestations

mensuelles, actuellement limité à 70 heures. Le plafonnement annuel de 630 heures, lui, reste inchangé.

S'agissant du subside octroyé par mon prédécesseur, je rappelle qu'il s'agissait d'un dispositif à durée limitée, justifié par les conséquences de la pandémie de covid et de la crise liée à l'invasion de l'Ukraine. L'arrêté signé à l'attention des CPAS par MM. Di Rupo et Collignon précisait très clairement la fin du mécanisme au 31 décembre 2025.

Je rappelle en outre que ce mécanisme d'aide est inclus dans le Plan de relance wallon, lequel est financé à 100 % par de l'endettement. Une telle logique n'est évidemment pas soutenable pour les finances publiques. Assurer des dépenses courantes par le biais d'emprunts est un peu compliqué sur le plan budgétaire, reconnaissons-le. C'est le Gouvernement précédent qui a décidé de bricoler cette subvention sans jamais la pérenniser. Ce constat ne peut être nié.

Le nouveau Gouvernement ne souhaite plus agir par des financements ponctuels, mais il doit aussi faire face à une situation financière particulièrement compliquée, avec un doublement de la dette. Vous savez que la dette wallonne atteint 40 milliards d'euros pour 19 milliards d'euros de recettes. Le prochain conclave devra donc faire des choix qui ne seront pas faciles. Je vous invite à me réinterroger lorsque ce conclave sera terminé.

J'avais également été interrogé sur l'incapacité à recevoir un revenu d'intégration sociale le temps du traitement des dossiers. Ce sujet relève de la législation fédérale relative à l'aide sociale. Je n'ai donc pas de prise sur la question.

Enfin, concernant la situation dans les CPAS, Monsieur Mugemangango, je me suis saisi de ce dossier il y a plusieurs mois déjà, car garantir aux agents un cadre de travail serein, sans pression ni violence, est à mes yeux une priorité. L'instruction menée par l'administration régionale est toujours en cours, avec pour objectif de proposer des pistes concrètes de solution aux pouvoirs locaux afin de garantir la sécurité et la sérénité de leurs agents.

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

**M. Bruno Lefèbvre (PS).** – Monsieur le Ministre, on a presque envie de dire : Monsieur Desquesnes, où êtes-vous ? Si, quand vous étiez chef de file de l'opposition, vous aviez répondu de la manière dont vous venez de le faire, on se serait demandé ce qu'il se passait.

Vous nous dites : « Tout va bien, on n'est pas vraiment dans le Gouvernement fédéral, parce que l'on n'est pas les seuls. Il y en a d'autres, dont la N-VA, qui prennent les décisions ».

*(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)*

Il y a des socialistes flamands, mais ils n'ont rien à voir avec les socialistes wallons. N'essayez donc pas de venir avec cela. Qu'est-ce que l'on fait ?

*(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)*

Non, d'ailleurs, ils ont changé de nom, ils n'ont plus rien à voir avec nous.

Ne mettez pas votre tête dans un sac non plus. On est en train de vous expliquer qu'il va y avoir des conséquences dramatiques. Votre administration vous explique qu'il va y avoir des conséquences allant de 500 à 550 millions d'euros cumulés. On oublie en plus dans cette estimation les aides sociales annexes : les garanties locatives, les bourses d'études éventuelles que l'on pourrait octroyer aux étudiants. Il y a toute une série d'éléments supplémentaires qui sont oubliés dans cette étude.

J'ai un peu le sentiment que l'on est en train de se mettre la tête dans un sac en se disant que cela va aller, car la réactivation des chômeurs va créer de nombreux emplois, va développer de l'argent, et va permettre de grosses rentrées pour le budget de l'État.

Ce n'est pas du tout cela qui va se passer. Ce qui va se passer, c'est que l'on va précariser de plus en plus notre population. On va mettre la corde au cou des CPAS et des pouvoirs locaux, parce que l'on n'aura pas assez de moyens pour traiter toutes les réformes qui sont mises en œuvre. On est vraiment à côté de la plaque sur ce modèle.

Vous dites que l'on va monitorer. Je serai content que vous me disiez : « On va monitorer, et si l'on se rend compte que cela glisse, le Gouvernement wallon va compenser. Il va venir au secours des pouvoirs locaux. C'est son job de les soutenir ».

C'est cela que l'on voudrait entendre, Monsieur Desquesnes, de votre voix. Quand vous étiez dans l'opposition, vous étiez le premier à demander cela. On peut vous ressortir des interventions où vous sommez le ministre de soutenir les pouvoirs locaux, d'amener plus de moyens. Aujourd'hui, vous nous dites : « Non, ce n'est pas grave ». On va vous ressortir des interventions, si vous le voulez.

Il faut vraiment faire attention à ce que l'on fait. Si vous voulez trouver de nouvelles recettes, il suffit de supprimer la réforme des droits de succession, par exemple. On va retrouver plein de recettes que vous êtes en train de dilapider.

*(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)*

Pas aujourd'hui, mais elles vont arriver. Vous nous dites qu'il n'y a plus de moyens et qu'il faut faire des économies. Ce n'est pas cela du tout que vous faites.

Aujourd'hui, ne nous dites pas tout le contraire de ce qu'il faudrait faire pour soutenir les pouvoirs locaux, pour soutenir les gens. Quand on soutient les CPAS, les pouvoirs locaux et les communes, on soutient la population qui, aujourd'hui, se rend compte qu'elle est de plus en plus en difficulté.

C'est cela que l'on doit garder en tête aujourd'hui.

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

**M. Vincent Crampont (PS).** – Mon collègue a déjà dit beaucoup de choses, je serai donc bref. Ce qui m'interpelle, c'est que j'entends M. Soupart nous dire que l'accompagnement des demandeurs d'emploi sera plus efficace quand il sera pris en charge par les travailleurs sociaux des CPAS.

Pour cela, Monsieur Soupart, il faut des moyens financiers complémentaires. Aujourd'hui, malgré les compensations promises par le Fédéral, il manquera plus ou moins 500 millions d'euros pour permettre cet encadrement des CPAS.

Moi, en une petite phrase, j'ai juste envie de vous dire : bien joué, Bart.

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

**M. Germain Mugemangango (PTB).** – Merci pour les réponses qui ont été apportées par les uns et les autres.

M. Soupart voulait mener le débat sur le fond de la mesure. Le débat que l'on a ici, c'est sur les conséquences de celle-ci. Néanmoins, même sur le fond de la mesure, j'ai parfois l'impression que le MR et les Engagés sont un peu fâchés avec les faits.

L'exclusion des chômeurs a déjà été essayée dans ce pays et des personnes ont été exclues en fonction de leur situation, notamment les jeunes. Il y a eu des études très précises sur les conséquences qui ont été faites par l'ONEM et l'OCDE pour mesurer l'impact de ces mesures. Grande surprise, que voit-on ? Quand on exclut les gens du chômage, la seule conséquence, c'est de les éloigner du travail puisqu'on les rapproche d'une situation de précarité.

J'ai l'impression que les faits n'intéressent ni le MR ni les Engagés. D'ailleurs, lors d'un débat, M. Dolimont m'a dit que les faits ne l'intéressaient pas à ce niveau, ce qui est fou. On dirait que c'est une mesure purement idéologique.

C'est la même chose pour les effets retour. M. Lefèbvre n'est pas le seul à dire que les effets retour sont inexistantes puisque la plupart des économistes le disent aussi. On le voit avec les mesures qui ont été prises par les gouvernements de droite précédents. De ce point de vue, la seule réelle envie ou le seul réel

objectif de cette mesure, c'est un objectif d'exclusion et c'est une mesure idéologique. Après, on verra comment cela va fonctionner ou pas.

Le débat que l'on a maintenant porte sur les conséquences. Ce qui est fou, c'est que l'on constate que l'on prend cette mesure sans anticiper les conséquences pour les autres niveaux de pouvoir, les CPAS, les travailleurs et les travailleuses qui sont dans ces structures.

J'entends M. Desquesnes dire que c'est un piège et je suis étonné parce que la question que posait M. Lefèbvre est légitime : la réforme prise par le Fédéral aura-t-elle un coût nul pour la Région, les CPAS et les communes ? C'est cela l'enjeu.

J'ai entendu M. le Ministre dire que l'on va retourner au niveau du Fédéral. Peut-on s'engager à dire que, si les conséquences de cette mesure sont encore plus dramatiques sur le plan financier que ce que l'on suppose, le Gouvernement wallon retournera au niveau du Fédéral en disant qu'il nous faut une rallonge pour avoir des moyens supplémentaires ? Sinon, cela veut dire que c'est un jeu de dupes.

Les travailleurs et travailleuses sans emploi vont être piégés, mais, surtout, les CPAS et les communes le seront aussi. C'est la double peine pour les gens : d'une part, la peine de l'exclusion et, d'autre part, de nouvelles taxes et la disparition de certains services en raison des difficultés des communes. C'est la conséquence de cette mesure.

On a besoin d'un plan concret pour les CPAS. Quand vous dites qu'il y a des discussions pour prendre en main la question de la sécurité des CPAS, c'est maintenant que le problème se pose très concrètement. Des hommes et des femmes sont confrontés à des situations de tension et d'insécurité parce que les gens viennent chez eux sans aucune ressource. Ce que l'on nous répond : « On verra plus tard ». De ce point de vue, nous sommes très inquiets.

Monsieur Soupart, je suis assez surpris de ce que vous dites en tant que municipaliste et membre du Conseil communal de Mons. Dire que les travailleurs et travailleuses des CPAS sont les mieux à même de faire le travail des agents du FOREm, ce n'est pas du tout la réalité. Ce n'est ni la même formation ni le même métier. Ces travailleurs et travailleuses des CPAS vont surtout être confrontés à une grande détresse à cause des mesures prises par le Gouvernement MR-Engagés au niveau du fédéral et à cause de la non-responsabilité du Gouvernement régional MR-Engagés.

Il prendre vos responsabilités en soutenant les communes et les CPAS. Sinon, non seulement vous allez punir les travailleurs que vous excluez, mais aussi ceux qui vont devoir payer les pots cassés.

Monsieur Desquesnes, par rapport aux travailleurs ALE, là aussi, il y a urgence. C'est maintenant que les travailleurs ALE sont en difficulté. Vous ne répondez pas sur le fond. Vous dites qu'ils vont continuer à bénéficier des ALE. Grand bien leur fasse ! On est en train de parler d'un boulot à 4 euros de l'heure. Cela veut dire que quelqu'un qui bénéficie d'une allocation de 800 euros en plus des ALE aura un revenu de 200 euros. C'est maintenant qu'il y a urgence pour préserver ces travailleurs ALE. On avait proposé de les exclure de cette réforme via un amendement au Fédéral, mais le Gouvernement fédéral a refusé.

C'est la double peine parce que l'on est en train de constater que, contrairement à ce que vous disiez, vous excluez des gens qui travaillent. J'insiste sur le fait que l'on est en train de parler de gens qui travaillent. On l'avait déjà dit par rapport aux gens qui ont des contrats de court terme, mais pas assez long terme pour être exclus des chiffres du chômage. Désormais, avec les travailleurs ALE, ce sont des gens qui travaillent qui sont exclus. Votre but n'est pas de rapprocher les gens du travail, mais simplement d'exclure les gens.

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

**Mme Veronica Cremasco** (Ecolo). – Monsieur le Ministre, la problématique transversale sur la pression des CPAS et le fait que ce ne soit pas pris en compte ou, en tout cas, que l'on fasse en partie l'autruche, je la rejoins complètement, mais je n'ai pas, dans ma réplique, le temps pour développer cela.

Je venais sur un montant ponctuel et, sauf erreur de ma part – parce que vous savez que je me débats entre l'action sociale chez M. Coppieters et ici –, je n'ai eu aucune réponse à mes questions. Or, cela concerne un montant de plus de 5 millions d'euros pour les CPAS des grandes villes. On vient de dire à quel point les CPAS sont déjà aujourd'hui complètement serrés, la pression sur les travailleurs des CPAS est juste innommable. Dans les grandes villes, c'est proportionnel aux problématiques qu'il y a dans ces villes. Que fait-on ? Vous avez dit : « OK, on fait un *phasing out* avec ce montant particulier ». Ils sont déjà complètement exsangues et ils ne savent pas s'ils peuvent l'utiliser ni comment. Le budget 2026, ils sont en train d'y travailler. J'attendais donc une réponse.

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

**M. François Desquesnes**, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Je m'excuse auprès de vous, je n'ai pas les informations par rapport à cet élément-là. Je vais vous les faire parvenir par courrier cette semaine encore.

**Mme Veronica Cremasco** (Ecolo). – Merci beaucoup. C'est vraiment dans le concret. Je voulais m'insérer dans cette discussion générale de pression sur les CPAS. Là, vous décidez un *phasing out*. Ils sont déjà

à l'os. Dites-leur au moins quoi en faire. On arrive en octobre. Je vous remercie et je compte sur vous pour me transmettre ces éléments précis d'utilisation de ce montant.

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

**M. Guillaume Soupарт** (MR). – Merci, Monsieur le Ministre, pour les précisions que vous avez pu apporter dans ce dossier un peu protéiforme.

Monsieur Mugemangango, c'est vrai, merci de souligner que je voulais ici aborder le fond du dossier et ne pas uniquement le survoler. Concernant les ALE, je ne veux pas me mettre à la place du ministre, mais il a quand même répondu sur le fait que des dispositions étaient prévues pour que les personnes qui travaillent en tant qu'ALE puissent avoir accès au RIS, malgré le fait qu'ils auraient pu être exclus ou qu'ils ne rentraient pas dans les conditions. C'est ce que j'ai pu comprendre de ce que le ministre a dit.

J'en reviens à la question que je soulevais tout à l'heure – je ne dis pas que j'ai forcément la réponse. Dire que ce sont des personnes qui travaillent, mais qui sont bénéficiaires du chômage, c'est peut-être là que l'on a un problème dans notre système d'organisation de ce type de travail. Je sais que c'est compliqué avec les horaires en début de journée et en fin de journée, que ce ne sont pas des temps pleins, et cetera. Je pense que l'on a un problème systémique lorsque l'on dit que ce sont des personnes qui travaillent, alors qu'elles sont bénéficiaires du chômage.

Le ministre l'a dit : on a plus de 40 milliards de dettes, des choix difficiles doivent être faits. Quand j'entends l'opposition, ce sont toujours les mêmes solutions, il faut toujours plus d'argent et toujours dépenser plus d'argent. On a même entendu qu'il fallait, en plus, garder une pression fiscale maximale sur les Wallonnes et les Wallons en gardant les taxes les plus élevées possibles.

Ce sont toujours les mêmes recettes, mais je ne suis pas certain que ce soit comme cela que l'on redresse la Wallonie. Merci, Monsieur le Ministre, pour les actions que vous menez en faveur des finances communales et de nos CPAS.

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

**M. Germain Mugemangango** (PTB). – Je voudrais corriger le premier propos de M. Soupарт. Vous devez savoir qu'actuellement, les bénéficiaires des RIS ont droit aux ALE. C'est déjà le cas.

Ce que le ministre a voulu rectifier, c'est de dire que les personnes au chômage depuis 12 mois vont pouvoir continuer à bénéficier des ALE. Ce sont les nouvelles dispositions du mois de juillet. Par rapport à cela, je dis : le problème est que l'on est en train de parler de

gens qui vont avoir un revenu de 4 euros de l'heure, et donc leurs revenus vont diminuer. Dans ce cas-là, ce n'est pas une solution. Je voulais juste clarifier cela.

Sur le fond, vous avez évidemment raison : nous n'allons pas défendre le fait que l'emploi ALE est l'emploi de rêve. Pas du tout. Un ministre CVP a mis cela en place en 1994. Il faut régler le problème de ces travailleurs ALE avant de les exclure, pas après les avoir exclus. C'est la situation dans laquelle on est maintenant.

Pour préciser mon propos, vous avez tout à fait raison de remettre cela en question, mais encore une fois, vous coupez dedans avant d'avoir une solution pour des gens qui sont des hommes et des femmes qui rendent service aux communes et qui vont maintenant être exclus.

**M. le Président.** – Des motions sont déposées en conclusion de l'interpellation de M. Lefèbvre. La première, motivée, est déposée par MM. Lefèbvre et Crampont (Doc. 332 (2025-2026) N° 1) et la seconde, pure et simple, par Mme Fafchamps et M. Soupart (Doc. 333 (2025-2026) N° 1).

L'incident est clos.

Je vous propose une pause technique de cinq minutes.

La séance est suspendue.

*- La séance est suspendue à 16 heures 50 minutes.*

## REPRISE DE LA SÉANCE

*- La séance est reprise à 16 heures 55 minutes.*

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

## INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

*(Suite)*

### Question orale de M. Bruno Lefèbvre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'impact sur les pouvoirs locaux de l'avant-projet de décret-programme »

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Lefèbvre à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'impact sur les pouvoirs locaux de l'avant-projet de décret-programme ».

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

**M. Bruno Lefèbvre (PS).** – Monsieur le Ministre, l'avant-projet de décret-programme, adopté en Gouvernement fin juillet, comprend de nombreuses mesures impactant les pouvoirs locaux. Si certaines d'entre elles semblent légitimes, d'autres posent question.

J'aimerais ainsi vous interroger sur la phrase suivante, reprise dans l'exposé des motifs : « La non-adaptation de la dotation 2025 du Fonds des communes aux nouveaux paramètres économiques est intégralement reportée sur 2026 ».

Je trouve la tournure de cette phrase quelque peu alambiquée et j'aurais aimé avoir des explications sur sa signification. Pouvez-vous nous éclairer ?

Par ailleurs, vous indiquez vouloir autoriser, comme le fait la Flandre, la mise en place d'un précompte immobilier différencié sur le territoire d'une même commune. Si l'objectif de revaloriser certains quartiers ou villages est compréhensible, pourquoi comptez-vous limiter cette possibilité aux communes dont les centimes additionnels au précompte immobilier sont stables depuis au moins cinq ans ?

Comme vous le précisez, cette condition ne vaudrait que pour la Wallonie. Pouvez-vous nous indiquer ce qui la justifie ?

**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'avant-projet de décret a été adopté en première lecture le 17 juillet dernier, et ce n'est qu'après l'adoption définitive qu'il sera soumis à cette noble assemblée. Nous aurons alors l'occasion de débattre longuement de ces articles, j'imagine, mais positivement j'espère.

Toutefois, je ne vais pas vous laisser sur votre faim et je peux quand même vous apporter quelques précisions à vos questions, tout en sachant que cela reste un texte de première lecture et qu'il peut donc y avoir des évolutions de texte. C'est logique ; sinon, à quoi servirait la fonction consultative ?

Concernant votre première question relative au Fonds des communes, l'objectif premier de la réforme proposée est de répondre à une demande de la Cour des comptes de limiter le recours à des cavaliers budgétaires. Vous le savez, un cavalier budgétaire relatif au Fonds des communes existe depuis 2008 et est reporté chaque année. On le retrouve chaque année comme cavalier budgétaire.

Il y avait eu une première correction via une compensation relative à la politique fiscale sur les mâts et pylônes de GSM, puis une seconde correction qui était intervenue lors de la précédente mandature, lorsque la majorité régionale – dans laquelle votre formation politique était – décida d'une diminution structurelle de 10 millions d'euros du Fonds des communes, dans le cadre des économies structurelles prises par le précédent Gouvernement.

L'avant-projet de décret-programme vise donc simplement à intégrer les cavaliers budgétaires dans le texte du décret-programme et à intégrer ces deux corrections de façon structurelle et éviter, comme le suggère la Cour des comptes, que l'on ne doive refaire systématiquement un cavalier budgétaire.

J'entends que l'exposé des motifs est peut-être un peu sibyllin. Je partage avec vous ; je n'ai pas en tête l'ensemble de l'exposé des motifs sur ce point. Si la phrase est effectivement rédigée comme telle, elle mérite peut-être une petite réécriture, j'en conviens. Mais comme cela, les intentions sont claires sur ce point de vue, je pense que c'était l'objet fondamental de votre question.

Concernant la disposition relative au précompte immobilier différencié, la limitation que vous évoquiez vise simplement à éviter qu'une commune n'augmente largement sa fiscalité à l'année 1 pour diminuer à la carte le précompte immobilier lors de l'année 2.

Nous aurons l'occasion d'en reparler sur le fond dans quelques semaines, lorsque le projet de décret aura été validé définitivement par le Gouvernement et éventuellement adapté suite aux derniers avis reçus.

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

**M. Bruno Lefèbvre (PS).** – Merci, Monsieur le Ministre, pour ces deux éléments d'information. Pour que je comprenne bien le deuxième, c'est au cas où – faisons un peu de politique-fiction – une commune dirait « lorsque l'on n'est pas en année électorale, on augmente les taxes et puis la veille d'une année

électorale, on la diminue ». C'est cela que vous vouliez évoquer ? D'accord.

**Question orale  
de M. Eddy Fontaine  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « l'accessibilité des espaces communaux »**

**Question orale  
de Mme Éliane Tillieux  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « l'accès, l'évolution et l'intégration des  
agents sourds et malentendants au sein des  
pouvoirs locaux »**

**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. Fontaine, sur « l'accessibilité des espaces communaux » ;
- Mme Tillieux, sur « l'accès, l'évolution et l'intégration des agents sourds et malentendants au sein des pouvoirs locaux ».

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

**M. Eddy Fontaine (PS).** – Monsieur le Ministre, le dernier Conseil communal de Hamois a vécu une sortie du groupe de l'opposition 7Plus avant l'ouverture des débats. Le groupe a voulu ainsi marquer sa désapprobation envers l'attitude de la majorité à l'égard de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.

Depuis cette législature, le conseil communal de Hamois se tenait dans un hall sportif accessible aux PMR suite à l'élection d'un conseiller communal se déplaçant en chaise roulante. Or, suite à son décès, la majorité a tenu à réintégrer la salle historique de l'administration, très difficilement accessible – voire impossible d'accès – pour les PMR.

Ce geste des élus de l'opposition met en lumière une problématique beaucoup plus large : l'inégalité d'accès aux espaces démocratiques dans certaines communes wallonnes.

Monsieur le Ministre, avez-vous été saisi du cas de Hamois ? Avez-vous été interpellé pour des cas similaires dans d'autres communes ? Un cadastre de l'accessibilité des PMR aux espaces communaux et en particulier des salles de conseil existe-t-il ou est-il envisagé ? Comptez-vous adresser une circulaire aux communes afin de les inciter à rendre leurs espaces plus accessibles aux personnes à mobilité réduite ? Dans le

cadre de vos compétences, envisagez-vous de proposer un plan de mise en conformité incluant éventuellement un soutien financier aux communes pour adapter leurs infrastructures aux normes d'accessibilité ?

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

**Mme Éliane Tillieux (PS).** – Monsieur le Ministre, cette semaine – aujourd'hui plus particulièrement – est une semaine consacrée à la condition des personnes sourdes et malentendantes, et surtout à la langue des signes. C'est l'occasion de rappeler que l'égalité des chances, l'accessibilité et l'inclusion sociale sont des piliers de notre société et donc de la fonction publique.

Quelles initiatives les communes, les CPAS et les intercommunales wallonnes ont-elles mises en place pour faciliter le recrutement et l'accès aux fonctions publiques locales pour les candidats sourds ou malentendants, soutenir leur évolution professionnelle, leur mobilité et leur reconversion éventuelle ?

Ces agents bénéficient-ils systématiquement d'aménagements de poste adaptés – je pense à des interprètes en langue des signes francophone, à des outils numériques accessibles, au sous-titrage de réunions, par exemple – afin qu'ils puissent exercer pleinement leurs missions ? Les communications internes et externes et les informations essentielles aux agents et au public en général sont-elles accessibles à toutes et tous ?

Les pouvoirs locaux organisent-ils des formations ou des sensibilisations pour favoriser l'inclusion et la compréhension des besoins des agents et publics sourds ou malentendants ? Disposez-vous de chiffres précis sur ce public cible ? La Région dispose-t-elle d'une vision claire des moyens nécessaires ?

Un effort spécifique est-il prévu pour éviter le non-recours aux droits de ce public et renforcer l'information et la communication à son intention ?

La fonction publique entretient-elle un dialogue régulier avec les représentants de la communauté sourde et malentendante pour adapter les politiques à leurs besoins spécifiques ?

Y a-t-il un suivi des indicateurs ou des rapports sur l'efficacité des politiques d'inclusion pour ces agents au niveau communal ou intercommunal ?

**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 et Madame les Députés, les questions que vous soulevez renvoient à un enjeu essentiel : celui de l'accessibilité des espaces démocratiques. Il s'agit d'une dimension fondamentale

pour garantir la participation de toutes et tous à la vie publique locale.

À ce jour, mes services n'ont pas été saisis du cas de la commune de Hamois ni de situations similaires dans d'autres communes.

Je rappelle toutefois que le Code de la démocratie locale et de la décentralisation – CDLD – prévoit que tout conseiller communal doit pouvoir exercer pleinement son mandat. De même, toute personne souhaitant assister à une séance du conseil communal doit pouvoir y avoir accès.

S'agissant de l'accessibilité des bâtiments, la matière relève du Règlement général sur les bâtisses repris dans le guide régional d'urbanisme. Ce règlement fixe des normes obligatoires applicables aux maisons communales lorsqu'un permis d'urbanisme est demandé pour des travaux soumis à autorisation. En revanche, il n'impose pas la mise en conformité des bâtiments existants en l'absence de tels travaux envisagés.

Il revient donc aux autorités locales de faire preuve de diligence pour garantir l'accès de toutes et tous aux séances, par exemple en prévoyant une salle adaptée ou en apportant un aménagement ponctuel. Lorsqu'un citoyen ou un conseiller à mobilité réduite signale ses besoins, l'administration communale doit s'assurer que l'accès à la séance du conseil soit effectivement garanti.

Je souligne également qu'un conseiller communal en situation de handicap peut désigner une personne de confiance qui prête serment et l'assiste dans l'exercice de son mandat et peut siéger à la table du conseil communal, voire, lorsque c'est nécessaire, prendre la parole au nom du conseiller élu.

Madame Tillieux, la dynamique d'inclusion que vous évoquez est essentiellement du ressort de l'AViQ. Je vous invite également à compléter vos questionnements auprès de mon collègue, le ministre Coppieters. Il existe également des législations fédérales. Je suis le ministre des Pouvoirs locaux, mais je ne suis pas l'employeur des fonctionnaires des pouvoirs locaux. Il revient donc à chaque entité locale de respecter la législation fédérale ou les impositions particulières liées à la compétence régionale ou communautaire, puisque, dans un certain nombre de cas, la Région exerce la compétence communautaire.

Je note toutefois qu'il y a des initiatives positives. Nous étions, Madame la Députée, aux Fêtes de Wallonie. Lors du discours donné par la bourgmestre de Namur, j'ai pu constater que le discours et l'avis à la population étaient bien doublés d'une traduction en langage des signes, ce dont je me félicite.

Pour ma part, en tant que ministre de tutelle, il me revient d'intervenir lorsque des situations posent difficulté – donc sur interpellation. Dans ce cadre-là, je suis et je resterai extrêmement attentif à tout

signalement ou toute difficulté particulière qui me serait transmis. Je ne manquerai pas de mettre les points sur les i ou d'alerter les autorités communales en cas de situation que mon administration jugerait délicate ou problématique.

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

**M. Eddy Fontaine (PS).** – Merci, Monsieur le Ministre. Vous avez commencé d'emblée en disant que c'était un enjeu essentiel. Là, on se rejoint. Vous n'avez pas été saisi du cas de la commune de Hamois, si j'ai bien compris. Maintenant, vous l'êtes. Je vous ai informé de la problématique de la commune de Hamois. S'ils doivent, eux, s'en inquiéter et vous faire part d'un courrier, ils le feront. Toute personne doit pouvoir avoir accès.

Il y a une petite chose que je n'ai peut-être pas bien saisie. Un citoyen qui serait en situation de handicap, qui souhaite assister à un conseil communal ou à une réunion publique, doit en informer la commune au préalable. C'est ce que j'ai compris. J'ai peut-être mal compris, mais, si c'est le cas, c'est un peu particulier.

Par contre, j'ai bien compris que, pour tous les nouveaux bâtiments, il y a maintenant une imposition dans le permis, mais, pour les bâtiments plus anciens, il n'y en a pas quant à la mise en conformité ou la mise en place de ces aides pour les PMR.

Je conclus qu'il n'y a pas pour l'instant d'initiative prévue de la part de la Région wallonne, et que l'on reporte la charge sur les communes.

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

**Mme Éliane Tillieux (PS).** – Que dire ? Tout d'abord et avant tout, je ne comprends pas le couplage de la question avec mon collègue que j'apprécie fortement. Nous sommes tous les deux de la province de Namur, donc c'est habituel de travailler ensemble. Ce n'est pas un problème. Nous apprécions fortement de travailler ensemble.

La question qui concerne l'accès des personnes à mobilité réduite dans le cadre d'un conseil communal et des élus, par rapport à ma question sur la surdité dans la fonction publique et les agents de la fonction publique, je ne vois pas bien le rapport. Cela, c'est déjà une petite flèche lancée par rapport au couplage de ces questions. Personnellement, je ne vois pas bien de quoi l'on parle en ayant groupé ces thématiques complètement différentes.

Je voudrais rappeler à M. le Ministre qu'il y a maintenant un article 22<sup>ter</sup> de la Constitution qui consacre le droit à la pleine inclusion dans la société, y compris le droit à des aménagements raisonnables. La deuxième partie de l'article 22<sup>ter</sup> de la Constitution impose des obligations positives aux pouvoirs publics. J'apprécie beaucoup que M. le Ministre me renvoie vers

l'AViQ – parce que j'ai une confiance assez grande envers cet organisme –, mais je pensais pouvoir avoir confiance en vous également pour impulser cette politique plus dynamique et enthousiaste à l'égard d'une meilleure inclusion.

Je suis assez étonnée, de la part de quelqu'un issu de la formation des Engagés, d'entendre que l'on prendra le problème à bras-le-corps s'il se présente un jour. Je vais retourner vers les interlocuteurs pour leur dire qu'au niveau de la fonction publique wallonne, il n'y a pas de difficulté du tout par rapport au public atteint de surdité ou de malentendance.

J'aurais voulu vous parler d'excellentes expériences. Vous avez vécu la traduction en langue des signes ; cela fait longtemps. Des ministres vous ayant précédé ont lancé la traduction en langue des signes sur des télévisions locales, et ont promu cet exercice d'inclusion.

Je voulais vous parler de Sour'Dimension, dans le Brabant wallon – probablement que vous connaissez – qui est, me semble-t-il, une excellente initiative que vous devriez analyser.

**Question orale  
de Mme Caroline Cassart-Mailleux  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « l'analyse de l'administration concernant  
l'absence de traitement d'une bourgmestre ou  
d'une échevine en cas de congé de maternité »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Cassart-Mailleux à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'analyse de l'administration concernant l'absence de traitement d'une bourgmestre ou d'une échevine en cas de congé de maternité ».

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

**Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR).** – Monsieur le Ministre, à l'heure actuelle, le Code de la démocratie locale et de la décentralisation ne permet pas à une bourgmestre, une échevine ou une présidente du CPAS de continuer à bénéficier de son traitement en cas de remplacement pour un congé de maternité.

Lors d'une précédente question parlementaire – je suis souvent mes dossiers, mais l'actualité du jour nous a permis de mettre en exergue l'importance de suivre ce dossier –, vous avez annoncé avoir chargé votre administration d'analyser la faisabilité de la proposition

en concertation avec l'administration fédérale compétente.

Pouvez-vous me faire un état des lieux de la situation? Quel retour avez-vous reçu de votre administration?

Je ne vais pas être beaucoup plus longue, parce que le débat a eu lieu ce matin. Faire le point par rapport à ce dossier d'un point de vue administratif me semblait néanmoins important.

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

**M. François Desquesnes**, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, je vous remercie pour votre question qui soulève une difficulté importante. À l'heure actuelle, la législation fédérale en vigueur ne prévoit pas d'allocation de maternité pour la bourgmestre, l'échevine ou la présidente de CPAS lorsqu'elles sont absentes pour cause de congé de maternité ou d'adoption.

J'ignore l'historique des échanges avec le Fédéral, n'ayant pas reçu de dossier à ce propos de mon prédécesseur. Le maintien du traitement pour une bourgmestre, une échevine ou une présidente de CPAS, lorsqu'elles sont absentes pour cause de congé de maternité ou d'adoption, n'est également pas prévu par le CDLD.

En effet, l'article L1123-16 tel qu'il est actuellement rédigé ne prend pas en considération ces situations particulières, créant ainsi une forme de vide juridique. De même, l'article L1123-32 organise des règles de remplacement des mandataires dans ces cas de figure, mais sans préciser le maintien du traitement. Il s'agit donc d'un manquement, à mes yeux, problématique dans la législation wallonne.

Pour ne pas perdre de temps sur la question, je ne peux que vous suggérer une initiative parlementaire sur le sujet.

**M. le Président.** – Une bonne idée!

La parole est à Mme Cassart-Mailleux.

**Mme Caroline Cassart-Mailleux** (MR). – Par le biais de collègues parlementaires fédéraux, j'ai demandé que l'on interroge aussi le Fédéral. Vous avez raison, il n'y a rien de prévu.

Le CDLD prévoit bien le remplacement, mais pas la rémunération. Il y a donc un vide juridique de ce côté-là. Le débat de ce matin mettait en exergue certaines difficultés que rencontraient les femmes à s'investir en politique. Si en plus le congé maternité est un réel obstacle, on ne pourra pas trouver de solution par rapport à cela.

Monsieur le Ministre, puisque je suis souvent d'avant-guerre, j'ai déjà préparé cette proposition de décret. Elle est quasiment finalisée. Nous allons revenir très prochainement avec ce débat, sur base d'une proposition de décret, afin de changer les choses et les modifier au quotidien.

*(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 rationalisation des  
supracommunalités »**

**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 provinces »**

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

- « la rationalisation des supracommunalités » ;
- « la réforme des provinces ».

La parole est à M. Daye pour poser ses questions.

**M. Maxime Daye** (MR). – Monsieur le Ministre, le 24 juin dernier, je vous ai interrogé sur l'accompagnement que vous alliez donner aux supracommunalités dans leur processus de rationalisation. Cela m'est tellement cher. La DPR stipule d'ailleurs que les entités de supracommunalité, récemment reconnues par la Wallonie, seront rattachées aux provinces ou aux intercommunales et seront ainsi réduites.

Dans votre réponse, vous vous vouliez rassurant en affirmant que votre cabinet finalisait la note stratégique ayant pour but de définir la feuille de route de cette rationalisation. Elle devait, selon vos dires, être présentée au Gouvernement avant le conclave budgétaire.

Trois mois après mon interpellation, j'ai eu la surprise d'apprendre que les associations de supracommunalité n'avaient toujours pas eu connaissance de directives à suivre quant à leur avenir. En Wallonie picarde, chère à notre président de séance, une supracommunalité devait même prendre une décision sur les contrats du personnel sans disposer de ces informations importantes.

Monsieur le Ministre, ma question est donc assez simple. Où en est la rédaction de la note stratégique par votre cabinet ? Quand sera-t-elle proposée et présentée aux supracommunalités ? Le Gouvernement a-t-il déjà pu en prendre connaissance ? Si c'est le cas, pouvez-vous nous donner les grandes lignes de cette note ?

Votre objectif est de parvenir à rationaliser les supracommunalités pour l'année budgétaire 2026. C'est demain. Il n'y a vraiment plus de temps à perdre avant de présenter cette feuille de route aux associations concernées par la mesure, afin qu'elles puissent envisager leur avenir sereinement.

J'en viens à ma seconde question sur la réforme des provinces.

Monsieur le ministre, la DPR précise que le rôle supracommunal des provinces sera renforcé et que les entités supracommunales reconnues par la Région y seront intégrées pour éviter les redondances. Les missions provinciales feront l'objet d'une analyse afin d'en transférer certaines vers les niveaux de pouvoir les plus adéquats, tandis que les missions de supracommunalité résiduelles seront gérées par une assemblée des bourgmestres, dotée d'un bureau.

La DPR prévoit également la reprise de la fiscalité provinciale par la Région, laquelle dotera l'institution et les niveaux bénéficiaires, ainsi que la charge donnée à chaque conseil provincial issu du scrutin d'octobre 2024 de proposer d'ici la mi-législature un plan de ventilation des compétences. Il est en outre indiqué qu'il n'y aura pas de scrutin provincial en 2030.

Sur ce dossier, des questions parlementaires ont déjà été posées ici même, en commission. Vous aviez indiqué travailler à une note au Gouvernement et, en mai, vous aviez indiqué avoir pour objectif une mise en œuvre opérationnelle pour l'année budgétaire 2026. À ce stade, aucune note d'orientation n'a toutefois été rendue publique à notre connaissance. Dans la presse et dans vos communications officielles récentes, vous avez par ailleurs inscrit vos réformes locales dans une trajectoire de simplification et de modernisation du service public local.

Au regard de ce qui précède, je me permets donc de vous poser les questions suivantes. Où en est précisément la préparation de la note d'orientation consacrée à la réforme des provinces ? Quel calendrier détaillé entendez-vous présenter ?

Quelles consultations ont été menées, et avec quels acteurs ? Quels sont les principaux retours et comment seront-ils intégrés dans la note et les textes ?

Confirmez-vous l'objectif annoncé en commission d'une mise en œuvre effective dès l'exercice budgétaire 2026 ? À défaut, quel nouvel horizon proposez-vous, et pour quelles raisons ?

**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 fixe un cap clair – je dirais même on ne peut plus clair –, et je vais d'ailleurs vous en relire l'extrait utile : « Attaché à l'enjeu que représentent les territoires provinciaux pour répondre adéquatement à diverses préoccupations supracommunales, en particulier pour les communes rurales, le Gouvernement entend proposer de renforcer ce rôle supracommunal des provinces par les évolutions proposées. Ainsi, les entités supracommunales récemment reconnues par la Région pour l'animation territoriale y seront désormais intégrées pour éviter les redondances. »

Un peu plus loin : « le Gouvernement rationalisera le nombre de structures et clarifiera leurs missions, en vue de renforcer la qualité des services rendus aux usagers, d'éviter la dispersion des ressources et de renforcer l'efficacité et la lisibilité des rôles et responsabilités ». Cela, c'est une mesure transversale pour toutes les compétences.

C'est dans ce cadre que s'inscrivent la réforme de la supracommunalité et celle des provinces.

Concernant la réforme de la supracommunalité, une note stratégique sera présentée prochainement au Gouvernement. Permettez-moi de faire valider ma proposition au Conseil des ministres avant d'en expliquer les détails au Parlement. Pour répondre à votre question précise du timing, Monsieur Daye, je précise que l'objectif est que cette réforme soit pleinement opérationnelle au 1<sup>er</sup> janvier 2027 pour laisser le temps à chaque territoire d'adapter son organisation.

Concernant la réforme des provinces et le financement des zones de secours, les travaux se poursuivent dans le même esprit de concertation, des premiers échanges ont eu lieu avec l'APW et les gouverneurs. La question a déjà été débattue en intercabinets en juillet dernier et l'a encore été début de cette nouvelle session.

Le Gouvernement travaille également à la question de la trajectoire de financement des zones de secours. Nous l'avons abordé lors de la séance précédente du Conseil des ministres. Si tout va bien, nous allons la conclure ce jeudi. Les provinces disposeront donc, dans les délais, des informations nécessaires pour établir leur budget initial 2026.

Monsieur le Député, je comprends l'intérêt que vous portez à ces réformes. Elles nécessitent encore quelques arbitrages, je vous invite à faire preuve d'un peu de patience. Ces réformes sont aussi liées au cadre budgétaire du Gouvernement wallon et des pouvoirs locaux.

Les dépenses de la Wallonie – vous le savez – excèdent trop largement ses moyens, certaines communes sont en grandes difficultés financières. Cette situation nous impose à faire des choix responsables et donc de l'efficacité, c'est ce à quoi je m'attelle avec mes collègues du Gouvernement.

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

**M. Maxime Daye (MR).** – Merci, Monsieur le Ministre. Effectivement, quand je suis arrivé au Parlement de Wallonie, j'étais très enthousiaste parce que je me disais « chouette, on va enfin pouvoir rationaliser et éviter les redondances ». C'est vrai que j'ai pu travailler sur la DPR, mais quand j'ai vu que les mots étaient mis noir sur blanc dans la DPR, j'en étais très ému. Effectivement, je suis assez impatient. Cependant, les dates, c'est vous qui les avez données, ce n'est pas moi. Ici, j'entends bien que, pour les supracommunalités, on part sur 2027 au lieu de 2026.

Pour le personnel en place, pour les organes d'administration qui se réunissent avec un peu l'épée de Damoclès et le point d'interrogation sur la tête, cela veut dire qu'ils auront une information un peu plus claire de se dire qu'en 2026, on reste, en tout état de cause, avec les mêmes financements. Je suppose. Il faut savoir aussi que l'instabilité coûte cher aussi. Quand on veut faire des économies, à un moment donné, une certaine impatience permet aussi d'être clair vis-à-vis du personnel. En effet, il y a des postes à pourvoir dans d'autres structures supralocales, mais il y a vraiment une incertitude et je me fais le relais de plusieurs associations de supracommunauté et pas simplement de la mienne.

Enfin, pour les provinces, cette trajectoire des zones de secours était très attendue aussi au regard des budgets communaux qui doivent se faire.

Je resterai évidemment très attentif à cela. Comme vous l'avez compris, c'est un dossier qui me tient à cœur.

**Question orale  
de M. Maxime Daye  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « l'encadrement des motions d'initiative »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Daye à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'encadrement des motions d'initiative ».

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

**M. Maxime Daye (MR).** – Monsieur le Ministre, je voulais vous parler d'un sujet qui empoisonne tous les conseils communaux de Wallonie, tous les bourgmestres. On a chacun notre avis sur la question. Parfois, ils ne sont pas les mêmes, ce qui rend les choses enrichissantes, mais compliquées. Nous l'avons encore vécu la semaine dernière à Écaussinnes où la police a dû intervenir.

Le Code de la démocratie locale et de la décentralisation encadre aujourd'hui deux catégories distinctes d'initiatives au sein des conseils communaux :

- le droit reconnu à chaque conseiller d'inscrire un point à l'ordre du jour, sous réserve de l'obligation d'accompagner sa proposition d'une note de synthèse explicative ;
- les motions de méfiance constructive qui sont entourées de conditions substantielles strictes que je ne vais pas citer ici sinon l'on rentre trop dans la technicité.

En revanche, aucune disposition légale ne prévoit ni n'encadre spécifiquement les motions d'initiative ou de débat politique souvent déposées dans la pratique communale.

Dans plusieurs communes, des notes internes de « bon déroulement des séances », en plus des ROI, sont adoptées pour combler ce vide, mais elles n'ont aucune valeur juridique et sont parfois ignorées par les conseillers eux-mêmes.

Envisagez-vous d'amender le CDLD afin d'y inscrire un cadre normatif relatif à ces fameuses motions d'initiative, que vous devez recevoir par dizaine, voire par centaine pour l'instant, en précisant leur forme, à savoir une note de synthèse obligatoire, un projet de délibération, leur recevabilité – nous avons des notes très strictes de certains directeurs généraux qui rappellent que l'objet doit relever de l'intérêt communal pur – ainsi que les limites de leur contenu ? Cela éviterait d'encombrer les conseils communaux avec des débats qui ne relèvent pas de leur compétence et, comme je vous l'expliquais, notamment pour Écaussinnes, de faire intervenir la police.

À défaut d'une modification législative, envisagez-vous d'imposer ou de recommander expressément que ce type de règles pratiques soit intégré dans le ROI, sur lequel vous avez la tutelle, afin de leur conférer une véritable valeur normative et d'assurer leur respect ?

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

**M. François Desquesnes**, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, votre question relève d'un enjeu fondamental de clarté et de rigueur dans le fonctionnement démocratique des conseils communaux.

Le Code de la démocratie locale et de la décentralisation prévoit que le conseil communal est maître de son ordre du jour. Aucun point ne peut être examiné s'il n'a pas été déposé dans les formes prévues, sauf si l'urgence est reconnue par un vote du conseil. Ce principe garantit un fonctionnement ordonné et le respect des droits de tous les élus.

Dans ce cadre, si une commune souhaite préciser les modalités d'introduction et de traitement des motions, elle doit effectivement le faire dans le règlement d'ordre intérieur du conseil communal. Celui-ci doit bien sûr rester conforme au Code de la démocratie ; dans ce cadre-là, j'exerce mon pouvoir de tutelle.

Il convient aussi de rappeler que toute motion doit relever de la compétence du conseil communal et répondre à un intérêt communal direct. Je n'envisage pas d'amender le Code de la démocratie locale et de la décentralisation, car, de mon point de vue, le respect des règles communes et la stabilité des décisions locales sont au cœur d'une gouvernance responsable et efficace, au service du quotidien.

J'ajouterai que l'autonomie communale doit aussi pouvoir prévaloir. Certaines communes de tradition refusent tout débat qui implique d'autres niveaux de pouvoir, d'autres le font systématiquement. Ce qui est important, c'est que les règles soient claires pour tout le monde au niveau local et qu'elles soient appliquées, que ce soit une initiative de la majorité ou de l'opposition.

Le rôle du directeur général est, dans son analyse de recevabilité des points, d'appliquer le règlement d'ordre intérieur du conseil communal, qui doit être conforme au Code de la démocratie locale.

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

**M. Maxime Daye** (MR). – Monsieur le Ministre, je vous ai donné un exemple de ce bourgmestre – que vous connaissez par ailleurs très bien, puisqu'il a été votre suppléant – complètement dépité, alors que son directeur général avait probablement fait une note en disant que la motion – pour ne pas la citer – sur un conflit qui arrive au Parlement wallon et qui est certes innommable.

Dans tous les conseils communaux, on assiste maintenant à de la violence. Cela veut dire que, si les collèges communaux ou, pire encore, les directeurs généraux prennent la responsabilité de ne pas inscrire un point relatif notamment à la situation de Gaza, on a de la violence qui s'opère dans les conseils. Il y a véritablement une démocratie qui recule par rapport à cela.

Je vous parlais d'une norme parce que l'on a des directeurs généraux qui tirent la sonnette d'alarme et le politique qui n'arrive plus à prendre ses responsabilités.

Vous dites vous-même qu'il faut un intérêt communal direct. Vous-même, vous êtes conseiller communal et je pense savoir qu'à Soignies – pour ne pas citer cette magnifique ville – des motions qui n'ont pas été du tout d'intérêt communal direct ont été également votées, à l'unanimité d'ailleurs. On est face à certes une autonomie communale qui doit être respectée par des normes venant d'en haut.

Je note que cela doit être inscrit dans le ROI.

*(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)*

Tout à fait. L'Union des villes et communes devrait d'ailleurs rappeler – je pense qu'elle l'a fait – l'intérêt communal. Tout le monde recule, tout le monde a peur parce que la violence s'exprime. On doit réagir.

**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 de la fonction publique locale »**

**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 réforme de la fonction publique locale ».

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

**M. Maxime Daye** (MR). – Monsieur le Ministre, le 20 février 2025, le Gouvernement a validé une note d'orientation en matière de fonction publique locale et vous a confié une feuille de route 2025-2027 comprenant, notamment, l'harmonisation statutaire/contractuel, la facilitation du recrutement, la dynamisation des carrières, le management et l'environnement de travail, tel qu'annoncé dans le communiqué officiel.

Vous avez ensuite indiqué en Commission que cette note constituait votre plan de travail pour les prochaines années et un premier paquet a été approuvé en première lecture.

Depuis lors, peu d'informations publiques sur la suite de la réforme nous sont parvenues. Dès lors, je me permets de vous demander où en est la mise en œuvre globale de la feuille de route 2025-2027. Quels volets sont aujourd'hui arbitrés, en cours de rédaction, ou déjà soumis au Gouvernement ?

Au niveau de la rédaction des textes, pouvez-vous me dire quels avant-projets de décret et quels arrêtés d'exécution ont déjà été rédigés ?

Quelles échéances visez-vous pour les prochaines lectures au Gouvernement, le dépôt au Parlement et l'entrée en vigueur ?

Pour aider au mieux les pouvoirs locaux qui sont dans l'attente de se conformer à la réforme, quelles circulaires, quels guides ou quels schémas d'application seront transmis aux communes, aux CPAS et aux provinces ?

Quel calendrier de formation sera mis en place pour soutenir les services RH locaux dans la mise en conformité ?

L'incitant financier annoncé dès 2025 – je suppose que ce sera 2026 ou 2027 – pour favoriser un second pilier de pension des contractuels a-t-il été mis en œuvre ? Quel coût est le coût estimé ? Quel mécanisme de financement pour les pouvoirs locaux ?

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

**M. François Desquesnes**, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, le premier volet de la réforme concerne le projet de décret instaurant le principe d'égalité entre le personnel statutaire et le personnel contractuel pour accéder aux emplois de promotion ainsi que le délai de mise en conformité des statuts des pouvoirs locaux avec la réforme de 2024 reporté au 31 décembre 2028. Ce projet de décret sera déposé en Gouvernement pour la troisième lecture ce jeudi.

Le prochain volet de cette importante réforme est un avant-projet de décret qui vise à consacrer le principe de l'engagement contractuel et à harmoniser les régimes juridiques existants. Cet important travail de rédaction et d'analyse juridique est en voie de finalisation. Il sera concerté avec les organisations syndicales représentatives des travailleurs, les représentants des employeurs et les fédérations des grades légaux. La première lecture de cet avant-projet de décret devrait être déposée au Gouvernement avant la fin de cette année.

Un travail de rédaction des arrêtés d'exécution débutera dans la foulée. Ces arrêtés contiendront des dispositions minimales à respecter par les pouvoirs locaux. Ce socle de réglementation harmonisée, qui sera

applicable à tous les pouvoirs locaux, vise à simplifier la gestion des ressources humaines et à faciliter la mobilité entre les pouvoirs locaux pour faire émerger la locale.

Des circulaires explicatives et des informations seront bien entendu diffusées à l'issue de ces processus réglementaires.

Quant à l'incitant pour le deuxième pilier, la note d'orientation prévoit la refonte du pacte pour une fonction publique locale solidaire en vue de répondre aux objectifs poursuivis par la DPR, notamment en permettant la mise en place d'un second pilier de pension pour le personnel contractuel. Je déposerai également une note au Gouvernement en ce sens, en ce compris une proposition pour l'année budgétaire 2025..

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

**M. Maxime Daye (MR).** – Je vous remercie pour vos réponses, Monsieur le Ministre.

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

**Question orale  
de Mme Valérie Dejardin  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « le suivi du projet 49 du Plan de relance de  
la Wallonie »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Dejardin à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le suivi du projet 49 du Plan de relance de la Wallonie ».

La parole est à Mme Dejardin pour poser sa question.

**Mme Valérie Dejardin (PS).** – Monsieur le Ministre, je reviens vers vous sur le suivi du projet 49 du Plan de relance de la Wallonie, à savoir la mise en œuvre d'un plan de rénovation des bâtiments publics des collectivités locales.

L'objectif de ce plan est de diminuer l'impact environnemental des bâtiments publics en améliorant leur performance énergétique. Par décision du 15 décembre 2022 et du 6 juillet 2023, le précédent Gouvernement wallon a approuvé la sélection de 116 projets de rénovation énergétique des bâtiments des pouvoirs locaux. C'est dire l'engouement réel de la part des communes pour cet appel à projets.

Les délais fixés par l'Union européenne sont stricts et serrés. Toutefois, à la faveur d'une précédente réponse, vous m'aviez indiqué que « des pistes

d'aménagement » de la procédure seraient proposées à l'Union européenne de manière à faciliter l'aboutissement des projets. Ces aménagements ont été proposés avant l'été et la Commission disposait d'un délai de deux mois pour examiner et valider nos demandes.

Monsieur le Ministre, la Commission a-t-elle rendu sa réponse ? Répond-elle favorablement aux aménagements proposés ? Sinon, pour quand attendez-vous la réponse précisément ?

Au niveau wallon, sur les 116 projets sélectionnés, combien se poursuivent-ils ? Si certains ont été abandonnés, pourriez-vous nous en indiquer la raison ? Le délai est-il souvent invoqué comme cause d'abandon ?

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

**M. François Desquesnes**, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, vous m'interrogez sur des projets décidés et initiés sous la précédente législature, dont j'ai hérité. Je m'abstiendrai de commentaires sur les choix posés et l'état de préparation de la mesure lorsqu'elle a été validée, bien que je doive aujourd'hui en assumer les conséquences.

Les discussions avec la Commission européenne sont toujours en cours pour s'accorder sur des amendements aux mécanismes de vérification de ce projet. Pour être très clair, nous avons encore une discussion ce matin avec l'équipe chargée au sein du SPW d'assurer ce dialogue avec la Commission européenne et, si je m'abuse, dans les prochains jours, les discussions devraient être clôturées avec les représentants de la Commission européenne.

Ces négociations portent donc sur l'assouplissement des moyens de preuve à fournir dans une logique de simplification administrative et pour démontrer l'atteinte de la cible finale. La Région wallonne est toujours en attente d'une validation définitive – elle est toutefois annoncée pour les prochains jours.

Par contre, il faut être clair : il est peu probable que la Commission européenne apporte des modifications quant aux délais annoncés depuis le début du Plan de relance européen.

Je rappelle que mon cabinet et l'administration se tiennent à disposition pour accompagner les bénéficiaires et leur permettre d'atteindre leurs objectifs.

Factuellement, sur les 116 candidatures sélectionnées, 25 dossiers sont à ce jour abandonnés pour divers motifs. Heureusement, ceux qui n'ont pas abandonné permettent de rattraper ceux l'ont fait

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

**Mme Valérie Dejardin** (PS). – Monsieur le Ministre, merci pour les informations. Je ne peux rien dire de plus.

J'espère tout de même que vous serez contents d'aller aux inaugurations des « 116 moins 25 » projets abandonnés, même si c'est le Gouvernement précédent qui les a...

*(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)*

J'ai dit les « 116 moins 25 ». Je vous inviterai, Monsieur le Ministre, si vous daignez y venir.

**Question orale  
de Mme Isabella Greco  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « l'inhumation des animaux de compagnie  
avec leur propriétaire »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Greco à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'inhumation des animaux de compagnie avec leur propriétaire ».

La parole est à Mme Greco pour poser sa question.

**Mme Isabella Greco** (PS). – Monsieur le Ministre, cette question est un peu à cheval entre différentes matières. J'aimerais déjà avoir quelques éléments ici, et puis je repartirai chez M. Dolimont pour le reste de la question. Ne vous en faites pas, je ne vais pas vous amener à vous positionner en matière de Bien-être animal.

Depuis 2024, il est possible en Wallonie pour un citoyen – ou une citoyenne – d'être inhumé avec son animal de compagnie. Ceci a été rendu possible par l'adaptation du décret « Funérailles et sépultures » afin de répondre à une demande de la population.

J'en profite également pour vous dire que je reviendrai vers vous par rapport à l'inhumation en un seul. Je vous avais posé une question sur cela. J'y reviendrai ; ainsi, vous y êtes prêts.

Pour envisager une inhumation conjointe d'un être humain avec un animal, il faut que plusieurs conditions soient respectées. Notamment, il faut que l'animal soit mort avant l'humain. L'objet de ma question par rapport à M. Dolimont se situe là. Certaines personnes font « une petite mort complaisante » pour être inhumées en même temps que leur animal, ce qui n'est pas hyper respectueux du bien-être animal. Je verrai cela avec M. Dolimont.

Il s'agit d'une procédure à souligner positivement. Toutefois, en pratique, il semble que toutes les communes ne le permettent pas.

Par ailleurs, ce qui est permis et ce qui ne l'est pas reste apparemment assez flou. Il y aurait, sur le terrain, notamment des doutes sur la définition d'un animal de compagnie. Quels animaux sont concernés et lesquels ne le sont pas ? De combien d'animaux s'agit-il par personne inhumée ?

Enfin, que mettez-vous en place pour permettre aux citoyens d'être plus facilement inhumés avec leurs animaux ? Prévoyez-vous aussi une communication à l'attention du grand public pour informer les démarches pour être inhumé avec son animal de compagnie ?

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

**M. François Desquesnes**, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, merci pour votre question qui traduit une attente de certains de nos concitoyens qui considèrent leur animal de compagnie comme un membre de leur famille. Vos questions touchent en partie aux compétences du bien-être animal exercées par mon collègue, le ministre-président Adrien Dolimont, et en partie mes compétences. Relèvent en effet des attributions du ministre en charge du Bien-être animal les questions liées à la lutte contre les euthanasies de complaisance lors du décès du propriétaire ainsi que la définition d'un animal de compagnie, fixée par le Code wallon du bien-être des animaux.

En ce qui concerne mes compétences, j'ai adressé, le 28 août dernier, une circulaire aux communes afin de rappeler les conditions dans lesquelles les inhumations avec les cendres d'animaux de compagnie doivent être réalisées. Cette circulaire rappelle le décret du 11 avril 2024 modifiant le chapitre II du Titre III du Livre II de la première partie du Code de la démocratie locale et de la décentralisation relatif aux funérailles et sépultures. Ce décret prévoit et organise l'inhumation ou la dispersion conjointe des cendres de défunts avec leurs animaux de compagnie. Il précise que la possibilité n'est respectée que si l'animal est décédé antérieurement au défunt, dans la mesure où l'inhumation ou la dispersion des cendres du défunt et de celles de l'animal doivent être réalisées en même temps.

Concernant le nombre d'animaux de compagnie acceptés en inhumation conjointe, je rappelle qu'aucune urne externe au cercueil ou ajoutée dans un columbarium ne peut nuire à l'inhumation prioritaire des humains, au risque d'être déplacée vers un ossuaire ou rendue à la famille. S'il n'y a pas assez de place, les éléments ne seront ni enterrés ni mis en columbarium. Le bon sens doit rester la base de l'approche

communale. Pour être clair, les cendres de l'animal doivent pouvoir tenir dans une urne et être inhumées dans la concession occupée par le propriétaire décédé de l'animal.

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

**Mme Isabella Greco** (PS). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour ces éléments de réponse.

Je vais retourner vers ma commune afin de revoir la circulaire qui a été envoyée puisque c'est une question qui émanait aussi de la part de la population. Comme vous le dites, c'est une attente très importante de la part de la population.

Je vais compléter mes informations avec le ministre-président Adrien Dolimont et je retournerai vers ma commune.

*(M. Lefebvre, doyen d'âge, 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 « les suites du dossier de la Boucle du  
Hainaut »**

**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 suites du dossier de la Boucle du Hainaut ».

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

**M. Maxime Daye** (MR). – Monsieur le Ministre, la Wallonie a besoin de la Boucle du Hainaut. Ces mots clairs sont ceux de votre collègue, la ministre de l'Énergie, Cécile Neven. Sans langue de bois, elle a pu nous affirmer tous les bienfaits qu'aura ce projet sur l'avenir énergétique de la Wallonie.

Ce sont des mots francs et clairs, mais c'est désormais de vous, Monsieur le Ministre, que nous les attendons. En effet, grâce à votre initiative, les différentes parties prenantes du projet ont pu se retrouver autour de la table pour tenter de définir la solution technologique et le tracé qui constitueront le futur de la Boucle du Hainaut. Malheureusement, ces échanges n'ont pas pu aboutir à un consensus. Une fois encore, les regards se tournent vers vous.

Un rapport de l'administration devait vous parvenir afin de répondre aux trois grandes questions suivantes. Quels sont les besoins ? Quelles sont les technologies

envisageables ? Quels sont les coûts et délais des technologies ainsi envisagées ?

Pouvez-vous nous donner les réponses à ces trois grandes questions ? Compte tenu de celles-ci, avez-vous pu identifier un tracé pour la Boucle du Hainaut et la technologie à privilégier ?

Lors d'une précédente réponse, vous indiquiez avoir demandé un complément d'étude auprès du demandeur afin que le bureau d'études qu'il avait désigné réponde complètement aux exigences contenues dans le cahier des charges initial. Cette démarche vise à permettre au futur rapport sur les incidences environnementales de devenir un outil de compréhension des tenants et aboutissants sur la base des besoins énergétiques actualisés et d'un outil d'aide à la décision.

Cette étude complémentaire a-t-elle pu être menée ? Qu'a-t-elle rapporté ? Une décision quant au futur de la Boucle du Hainaut a-t-elle enfin pu être prise ? Si oui, quelle est-telle ?

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

**M. François Desquesnes**, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, je vous remercie pour votre question qui me permet de dresser un état des lieux du dossier de la Boucle du Hainaut.

En début de session parlementaire, il toujours bon de rappeler la Déclaration de politique régionale. Je vais me permettre de la relire : « Au vu de l'enjeu stratégique de réindustrialisation de la Wallonie, singulièrement de création d'emplois en Hainaut, la Boucle du Hainaut sera concrétisée, sous toute réserve des procédures en cours. Le Gouvernement veillera à l'instauration d'un dialogue constructif entre toutes les parties prenantes portant sur les solutions techniques et économiques envisageables. Il 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 et du Conseil supérieur de la santé, notamment en matière de nuisances électromagnétiques ».

Voilà le cadre, Monsieur le Député, dans lequel s'inscrivent mon action et celle de l'ensemble du Gouvernement. Ce cadre est net, public et clair, puisque le document a été présenté à la mi-juillet 2024.

Vous m'interrogez sur le résultat des discussions entre REVOLHT et Elia. Je voudrais vous partager le résumé de leurs échanges. D'abord, avec des nuances, les deux parties reconnaissent l'existence de besoins réels de renforcement du réseau structurant au regard des différents objectifs wallons.

Ensuite, les technologies envisageables ont été débattues, ce qui a fait évoluer la proposition de REVOLHT et a permis de consolider le concept en courant continu proposé par l'association. Néanmoins, les deux parties n'ont pu s'accorder sur le choix de cette technologie, Elia estimant que celle-ci reste inadaptée aux besoins du réseau belge. De plus, l'évaluation des coûts, réalisée par Elia, conclut à un coût total évalué 10 fois supérieur pour le courant continu par rapport au courant alternatif. REVOLHT ne valide toutefois pas cette évaluation.

Le 10 juillet dernier, j'ai, comme vous le mentionnez, Monsieur le Député, sollicité un complément de rapport sur les incidences environnementales afin d'aboutir à la production d'un document scientifique de qualité, conforme au contenu du rapport sur les incidences environnementales adopté par mon prédécesseur.

Le bureau d'étude agréé Stratec est en train de réaliser les études complémentaires nécessaires.

La demande de complément porte sur deux volets : l'actualisation du document sur le plan énergétique – autrement dit, le choix technologique – et l'élaboration de différents tracés recommandés par le bureau d'étude.

Sur le premier volet, à la lumière des travaux de concertation, mais également des évolutions récentes au niveau des politiques énergétiques, le rapport doit être complété ou actualisé, notamment sur l'analyse des besoins, l'analyse des options technologiques et l'analyse de la contre-proposition formulée par REVOLHT et améliorée dans le cadre du dialogue REVOLHT-Elia.

La prolongation du nucléaire, les nouvelles orientations prises au niveau de l'éolien offshore, ou encore les investissements consentis ou envisagés pour l'île énergétique Princesse Elisabeth font partie des évolutions récentes que le bureau d'étude doit prendre en compte.

Sur cette question, et indépendamment du RIE, j'ai également pris l'initiative d'écrire à la CREG – le régulateur fédéral indépendant – afin qu'elle puisse donner son avis sur l'évolution des besoins suite aux nouveaux choix énergétiques du Gouvernement fédéral.

Concernant le second volet du RIE, le bureau d'études devra fournir différents tracés recommandés répondant à une sensibilité accrue à différentes thématiques regroupant les contraintes environnementales. La question de l'enfouissement ou d'autres mesures d'accompagnement sera également évaluée pour les différentes propositions.

Ce complément de RIE doit permettre un éclairage des choix qui devront être faits pour déterminer le tracé à retenir si l'option du courant alternatif devait être choisie.

Je réponds également à des questions qui m'avaient été posées par votre collègue par écrit. De la sorte, on est complet.

En ce qui concerne l'information du public, une phase de consultation des instances est bien prévue par la législation dans la suite de la finalisation du projet de RIE.

Les commissions consultatives communales d'aménagement du territoire et de mobilité – les CCATM – des communes concernées, ainsi que les pôles Aménagement du territoire et Environnement du CESE auront également l'occasion de formuler des observations ou de présenter des suggestions.

Dans un second temps, une enquête publique et la consultation des communes devront avoir lieu avant, le cas échéant, toute décision de révision, ou non, du plan de secteur par le Conseil des ministres. Les documents soumis à enquête publique comprendront bien sûr tous les documents utiles, dont le rapport sur les incidences environnementales.

Enfin, pour répondre à votre question sur le timing d'une finalisation de la procédure, elle dépend de l'évolution de l'étape en cours, à savoir le complément sollicité auprès du bureau d'étude chargé du RIE ; elle ne dépend donc pas de la Région.

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

**M. Maxime Daye (MR).** – Merci, Monsieur le Ministre, pour toutes les réponses dans ce dossier plus qu'important. Je peux me réjouir sur l'idée de la concertation avec REVOLHT. En effet, même des demandes faites ont été répercutées par des demandes d'analyses complémentaires sur les choix technologiques, sur les différents tracés et l'énergie – c'était l'objet d'une de mes précédentes questions – évolue très fort au niveau fédéral. Tout cela, ce sont de bonnes choses.

Par contre, le temps passe et le temps presse. On laisse les citoyens dans l'inquiétude et dans l'incertitude. Tant que l'on ne décide pas, que l'on ne tranche pas, malgré toute la concertation nécessaire, on reste avec plein de points d'interrogation. En outre, on ne dote pas la Wallonie de l'électricité dont elle a grandement besoin pour son développement économique.

J'entends bien que l'on attend des développements complémentaires, mais il faudra probablement mettre la vitesse supérieure dans ce dossier.

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

**Question orale  
de Mme Isabella Greco  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « la classification des permis »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Greco à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la classification des permis ».

La parole est à Mme Greco pour poser sa question.

**Mme Isabella Greco (PS).** – Monsieur le Ministre, aujourd'hui, quand un projet est introduit en classe 2, une procédure considérée comme étant plus légère, le fonctionnaire délégué peut décider de le requalifier en classe 1 s'il estime que l'impact est plus important que prévu. Le problème est que ces critères de requalification ne sont pas clairs ni harmonisés ; tout dépend de l'interprétation du fonctionnaire. Cela crée une vraie incertitude pour les porteurs de projets – avec des coûts supplémentaires, des délais rallongés –, parfois même un sentiment arbitraire.

Pourriez-vous préciser quels sont les conditions et critères exacts qui guident cette requalification à la classe 1 par le fonctionnaire délégué ?

Envisagez-vous une harmonisation ou une clarification réglementaire pour garantir une meilleure transparence et prévisibilité de cette procédure ?

Par ailleurs, je m'interroge aussi sur la simplification et la dématérialisation des démarches administratives d'urbanisme. Quelles mesures spécifiques sont prévues pour accompagner les communes et leurs agents dans cette réforme ? On sait qu'il arrive à maintes reprises que le fonctionnaire délégué se positionne d'une manière complètement inverse aux communes ou inversement.

Il faut des formations, des outils numériques, des renforts humains ; sans moyens suffisants, ce sont les agents communaux et les citoyens et les citoyennes qui se retrouvent à subir les conséquences de ces disparités de position.

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

**M. François Desquesnes,** Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, votre question porte sur la classification des permis unique, c'est-à-dire les permis qui intégrant à la fois une dimension de permis d'urbanisme et d'environnement en ce qu'ils peuvent relever de la classe 1 ou de la classe 2.

En droit, la classification 1 ou 2 relève de la législation du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement. Il ne revient donc pas au fonctionnaire délégué de l'urbanisme, relevant du SPW Territoire, de changer la classification d'un permis ou d'une demande de permis, mais bien au fonctionnaire technique relevant du SPW ARNE.

Il peut arriver qu'un fonctionnaire délégué demande la réalisation d'une étude d'incidence sur un permis, mais cela n'aura jamais pour conséquence de transformer un permis de classe 2 en permis de classe 1.

Je vous invite donc à interroger mon collègue, le ministre de l'Environnement, M. Yves Coppieters, sur cet enjeu de reclassification des demandes de permis d'environnement et éventuellement les conséquences en la matière. Je n'ai pas autorité sur les fonctionnaires techniques de l'environnement ni sur la législation du décret relatif au permis d'environnement.

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

**Mme Isabella Greco (PS).** – Merci. Je me tournerai donc vers M. Coppieters.

**Question orale  
de M. Bruno Lefèbvre  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « le projet de relance de l'exploitation  
minière en Wallonie »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Lefèbvre à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le projet de relance de l'exploitation minière en Wallonie ».

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

**M. Bruno Lefèbvre (PS).** – Monsieur le Ministre, c'est un sujet qui m'intéresse beaucoup. Vous vous souvenez, j'avais commencé par le « *Drill baby, drill* », il y a quelques mois. Nous continuons sur cette thématique.

À la faveur d'une interview le 15 septembre dernier, vous avez à nouveau évoqué la cartographie en cours du potentiel géologique wallon, dans le cadre du Plan d'exploration nationale demandé par l'Union européenne. Si le sous-sol wallon peut receler un certain nombre de ressources stratégiques, qu'il s'agisse de minéraux critiques, de terres rares, ou encore de ressources énergétiques comme le grisou, voire potentiellement de l'hydrogène blanc, il n'en demeure pas moins qu'à ce stade cela reste assez hypothétique.

Si le recensement des données géologiques constitue une première étape nécessaire, plusieurs questions restent entières.

Quelles sont les échéances précises du plan d'exploration nationale appliqué à la Wallonie ? Disposez-vous déjà de premiers résultats ou d'indices plus précis concernant certains types de ressources ? Quels mécanismes de transparence et de concertation sont prévus avec les territoires concernés sachant que de telles activités peuvent soulever des inquiétudes légitimes en matière d'aménagement du territoire, d'environnement ou de santé publique ?

Enfin, quelles sont les perspectives pour une réelle stratégie wallonne dans ce domaine à partir de 2026 ?

Envisagez-vous de faire de l'exploration et de l'exploitation du sous-sol une priorité industrielle et énergétique de la prochaine législature ?

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

**M. François Desquesnes**, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, vous le savez, cette démarche s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre d'une directive européenne. Elle s'applique donc à tous les pays et à la Belgique. Dans notre merveilleux pays, cela implique les régions uniquement wallonnes et flamandes, étant entendu qu'il est peu envisageable de creuser le sous-sol bruxellois.

Le sous-sol wallon renferme un certain nombre de matériaux critiques et stratégiques, sur des occurrences déjà connues par les anciens travaux de prospection et d'exploitation. Toutefois, pour la plupart de ces occurrences, il reste à déterminer les teneurs et le potentiel de ces gîtes. Le Programme d'exploration nationale vise à lever, pour la Wallonie, tout ou partie de ces incertitudes.

Deux phases transparaissent dans ce programme :

- la phase 1, d'une durée de cinq ans, comporte la réanalyse des données précédemment acquises et une nouvelle campagne géochimique ;
- la phase 2, d'une durée de cinq à 10 ans, comporte des études géophysiques et des campagnes de forages pour mieux caractériser les cibles identifiées lors de la phase 1.

Il est utile de rappeler qu'à l'heure actuelle, le Plan d'exploration nationale n'a été approuvé que par la Wallonie et n'a donc pas encore été transmis aux instances européennes. Nous avons fait notre devoir.

Lors de sa contribution à ce projet de programme, le Service géologique de Wallonie avait consulté les institutions scientifiques compétentes dans le domaine. Depuis, l'administration travaille déjà à l'élaboration d'une base de données ad hoc – l'existant est disponible.

Elle rassemble, en outre, tous les résultats d'études concernant les minerais critiques disponibles au cours de ces dernières années.

Les résultats des investigations réalisées en exécution du Programme d'exploration national seront mis à disposition du public. S'agissant d'un état des lieux, cette approche permettra aux territoires concernés d'être informés en toute transparence.

La connaissance de notre sous-sol, concernant notamment les matières premières critiques, est un enjeu important. Cela comprend la collecte, la valorisation et la diffusion des données et des résultats. Ces travaux constitueront un des fondements du plan stratégique de la gestion des ressources du sous-sol, à élaborer conformément aux décisions qui seront prises concernant le cadre de l'exécution du Code du sous-sol pour lequel nous attendons un arrêt de la Cour constitutionnelle – sans doute début 2026 – qui permettra, le cas échéant, soit d'adopter des arrêtés d'exécution soit nous obligera à revoir la législation adoptée lors de la précédente législature.

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

**M. Bruno Lefèbvre (PS).** – Monsieur le Ministre, merci de nous rassurer quelque peu, mais il est toujours particulier de voir comment certains capitalistes interprètent l'histoire et rêvent d'un âge d'or dans lequel ils pourraient faire de l'argent au détriment des ouvriers et de l'environnement.

On voudrait éviter de voir ce genre de développement.

Ceci dit, imaginez que relancer l'extraction minière locale, nous libérerait de notre dépendance stratégique, relève du pur fantasme. Je pense que l'on est d'accord là-dessus.

Tandis qu'une poignée de puissances verrouillent les chaînes d'approvisionnement en minerais critiques, croire qu'une filière domestique encore embryonnaire suffirait à garantir notre autonomie et notre résilience, c'est jouer avec des illusions dangereuses.

Derrière la relance d'une filière minière belge se cache une question essentielle : à qui profiteront les richesses extraites et qui en payera le prix ? Pendant que certains encaisseront les dividendes, d'autres devront vivre avec les nuisances humaines et environnementales. Pendant ce temps, on feint de croire que le droit à la participation citoyenne peut se résumer à une réunion publique. Je pense qu'il faut être attentif à ces éléments.

Par contre, on se rejoint sur une chose essentielle : mieux connaître notre sous-sol reste très pertinent.

**Question orale  
de Mme Anne Laffut  
à M. François Desquesnes, Ministre du  
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et  
des Pouvoirs locaux,  
sur « la réactivation d'un groupe de travail  
interministériel sur les circuits de motocross en  
Région wallonne »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Laffut à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la réactivation d'un groupe de travail interministériel sur les circuits de motocross en Région wallonne ».

La parole est à Mme Laffut pour poser sa question.

**Mme Anne Laffut (MR).** – Monsieur le Ministre, la pratique du motocross en Wallonie se heurte à un encadrement réglementaire particulièrement restrictif. En vertu de la rubrique 92.61.10 de la nomenclature des établissements classés, les circuits de motocross ne peuvent accueillir qu'un seul événement annuel de trois jours consécutifs.

Il me revient que, malgré la réunion d'un groupe de travail interministériel rassemblant l'Environnement et l'Aménagement du territoire, aucune avancée n'a pu être constatée à ce jour.

Plusieurs motifs d'intérêt général justifient pourtant, selon moi, la prise en compte de cette problématique par la modification de cette rubrique 92.61.10 :

- la préservation d'un sport patrimonial, populaire en milieu rural et périphérique ;
- la transition écologique en cours avec l'arrivée des motos électriques ;
- la lutte contre les pratiques sauvages et non encadrées ;
- la valorisation socioéconomique pour les clubs, les bénévoles et les communes d'accueil.

Face à cette situation, comptez-vous réactiver rapidement le groupe de travail « Motocross » réunissant les ministres compétents et les fédérations sportives ?

**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, il ne vous aura pas échappé que je ne suis ni ministre des Sports ni ministre de l'Environnement. Par contre, je partage avec vous l'idée que la pratique de ce sport mérite des lieux adaptés pour leur usage plutôt qu'une pratique sauvage qui peut se faire au détriment de la nature ou du respect de la quiétude des citoyens.

Le groupe de travail « Motocross » s'est réuni, à ma connaissance, la dernière fois le 15 janvier dernier. À l'issue de cette réunion, il a été demandé d'examiner une note juridique permettant de faciliter le développement de circuits de motocross en Wallonie. Cette note propose de modifier la rubrique 92.61.10 afin d'exonérer une demande de permis pour circuit de motocross de l'obligation de réalisation d'une étude d'incidences sur l'environnement. Cette EIE est estimée par le secteur comme longue et coûteuse et, dès lors, comme un frein au développement de circuits. Cette exonération pourrait toutefois porter atteinte au principe de *standstill* environnemental et c'est l'objet de l'analyse juridique.

Ce travail est donc en cours chez mon collègue, dans les départements qui relèvent de ses compétences, le ministre de l'Environnement, Yves Coppieters, afin d'éclaircir cette possibilité. Je vous invite donc à écouter, à réitérer ou à attendre sa réponse à la question orale que vous lui avez posée sur ce sujet.

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

**Mme Anne Laffut (MR).** – Monsieur le Ministre, il ne vous aura pas échappé que j'ai parlé de réunion interministérielle. J'interrogerai donc votre collègue, M. Coppieters, tout à l'heure. Je ne sais pas encore à quelle heure, ce sera peut-être cette nuit. La ministre Galant a répondu à une question parlementaire, déjà en mai dernier, qu'elle avait confirmé de son côté son soutien à une solution encadrée et sécurisée.

On comprend évidemment le *standstill*. Il n'est pas question de le remettre en cause, mais la modification de cet article pourrait amener des améliorations. Je sais que vous avez un groupe de travail, il y a eu une réunion au mois de janvier et, depuis, tout le monde est dans l'attente. J'interviendrai auprès du ministre Coppieters tout à l'heure pour lui demander de réactiver ce groupe dans les meilleurs délais, parce que l'on sait que peu de terrains permanents existent aujourd'hui. Quand il y a des demandes, cela prend des années. Par exemple, la Commune de Bertrix vient d'obtenir enfin un permis. Je crois qu'il a fallu 13 années pour avoir ce circuit permanent.

Assouplir ce régime de classe II permettrait d'accueillir un événement annuel en autorisant deux jours consécutifs pour les compétitions ou entraînements officiels et six demi-journées à organiser le mois précédant ou suivant ces deux jours, en lieu et place des trois jours consécutifs autorisés. Cela n'est pas non plus une catastrophe environnementale, me semble-t-il.

L'absence d'avancées concrètes est préoccupante. D'autant que les terrains continuent à se raréfier et que la pratique sauvage se multiplie, avec des effets inverses aux objectifs de protection de l'environnement et de tranquillité publique.

## ORGANISATION DES TRAVAUX

(Suite)

### Interpellations et questions orales transformées en questions écrites

**M. le Président.** – Les questions orales de :

- Mme Fafchamps, sur « la nouvelle ligne de busway B2 à Liège » ;
- Mme Fafchamps, sur « les conséquences pour les navetteurs wallons de la suspension de l'ordonnance bruxelloise de report de la *low emission zone* (LEZ) » ;
- M. Hazée, sur « les chiffres actualisés concernant l'impact de la limitation des allocations de chômage dans le temps sur les finances des CPAS » ;
- Mme De Rodder, sur « le risque de vide social et financier pour des milliers de demandeurs d'emploi wallons exclus du chômage en janvier 2026 » ;
- Mme Warzée-Caverenne, sur « l'accessibilité des salles communales pour les personnes à mobilité réduite (PMR) » ;
- M. Hazée, sur « le régime applicable aux bourgmestres et échevines en matière de congé de maternité » ;
- Mme Dejardin, sur « la réforme de la supracommunalité en Wallonie et la réforme des provinces » ;
- M. Crampont, sur « la mise en péril du dividende versé aux communes par Ceneo » ;
- M. Mugemangango, sur « la demande de l'Union des villes et communes de Wallonie (UVCW) face à la désertification bancaire » ;
- M. Devin, sur « 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. Mockel, sur « l'accessibilité du site web hydrometrie.wallonie.be » ;
- M. Massaki Mbaki, sur « la mise en place de la vitesse dynamique sur les routes wallonnes » ;
- Mme Dejardin, sur « l'amputation de la ligne de bus E21 des TEC » ;
- Mme Tillieux, sur « la mobilité durable en Wallonie » ;
- M. J.-P. Bastin, sur « la circulaire du Plan de convergence et de gestion 2026 » ;
- Mme Cassart-Mailleux, sur « l'obligation d'avoir un agrément de type 1 pour élaborer ou réviser un schéma de développement communal (SDC) » 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 à 18 heures 4 minutes.*

La séance est levée.

## LISTE DES INTERVENANTS

Mme Caroline Cassart-Mailleux, MR  
M. Grégory Chintinne, MR  
M. Vincent Crampont, PS  
Mme Veronica Cremasco, Ecolo  
M. Maxime Daye, Président  
Mme Valérie De Bue, MR  
Mme Dorothée De Rodder, PS  
Mme Valérie Dejardin, PS  
M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux  
M. Laurent Devin, PS  
Mme Sophie Fafchamps, Les Engagés  
M. Hervé Fiévet, MR  
M. Eddy Fontaine, PS  
Mme Isabella Greco, PS  
Mme Mélissa Hanus, PS  
M. Stéphane Hazée, Ecolo  
M. Nicolas Janssen, MR  
Mme Anne Laffut, MR  
M. Bruno Lefèbvre, PS  
M. Jean-Pierre Lepine, PS  
M. Olivier Maroy, MR  
M. Chris Massaki Mbaki, MR  
Mme Christine Mael, MR  
M. Germain Mugemangango, PTB  
M. Loris Resinelli, Les Engagés  
Mme Sabine Roberty, PS  
M. Guillaume Soupard, MR  
Mme Éliane Tillieux, PS  
M. Nicolas Tzanetatos, MR

## ABRÉVIATIONS COURANTES

ADEPS	Administration de l'éducation physique et des sports
AFIR	alternative fuels infrastructure (infrastructure pour carburants alternatifs)
ALE	agence(s) locale(s) pour l'emploi
AOT	Autorité organisatrice du transport
APE	aide(s) à la promotion de l'emploi
APW	Association des provinces wallonnes (ASBL)
ARNE	Agriculture, Ressources naturelles et Environnement (SPW)
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
CCATM	commission(s) consultative(s) communale(s) d'aménagement du territoire et de mobilité
CCB	Comité de concertation de base
CD&V	Christen-Democratisch en Vlaams (Chrétiens démocrates et flamands)
cdH	Centre démocrate humaniste (devenu Les Engagés en mars 2022)
CDLD	Code de la démocratie locale et de la décentralisation
CESE	Conseil économique, social et environnemental de Wallonie
CIM	conférence interministérielle
CO <sub>2</sub>	dioxyde de carbone
CODECO	Comité de concertation
CORTEX	Centre régional de coordination des risques et de la transmission d'expertise
covid	coronavirus disease (maladie à coronavirus)
CPAS	centre(s) public(s) d'action sociale
CREG	Commission de régulation de l'électricité et du gaz
CSP	contrat(s) de service public
CVP	Christelijke Volkspartij
CWEHF	Conseil wallon de l'égalité entre hommes et femmes
DAB	digital audio broadcasting
DPR	Déclaration de politique régionale
EIE	étude(s) d'incidences environnementales
Elia	gestionnaire de réseau de transport d'électricité
FAST	Fluidité, accessibilité, santé/sécurité et transfert modal (plan)
FERI	Fonds extraordinaire régional d'investissement
FOREm	Office wallon de la formation professionnelle et de l'emploi
FSAS	Fonds spécial de l'aide sociale
GPS	gestion des projets routiers (modèle)
GRD	gestionnaire(s) de réseau(x) de distribution
GRUP	gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (plan régional d'exécution spatiale)
GSM	global system for mobile communications (norme numérique de seconde génération pour la téléphonie mobile)
HELHa	Haute École Louvain en Hainaut
IA	intelligence artificielle
IAS	Intérieur et Action sociale (SPW)
IEFH	Institut pour l'égalité des femmes et des hommes
Infrabel	société anonyme de droit public en charge de l'infrastructure ferroviaire
IPP	impôt des personnes physiques
IT	information technology (technologies de l'information)
ITS	intelligent transport systems (systèmes de transport intelligents)
KPMG	Klynveld Peat Marwick Goerdeler (réseau anglo-néerlandais de cabinets d'audit et de conseil)
LEZ	low emission zone (zone de basse émission)
MI	Mobilité et Infrastructures (SPW)

NIS	Directive on Security of Network and Information Systems (Directive sur la sécurité des réseaux et des systèmes d'information)
N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie (Nouvelle Alliance flamande)
OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques
ONEM	Office national de l'emploi
OPEX	operational expenditure (dépenses d'exploitation)
ORES	Opérateur des réseaux gaz et électricité
OTW	Opérateur de transport de Wallonie (précédemment appelé groupe TEC)
PACE	plan Air-Climat-Énergie
PACO	Port autonome du Centre et de l'Ouest (SCRL)
PAE	procédure d'audit énergétique
PEB	performance énergétique des bâtiments (certificat)
Perex	Centre de trafic de la Région wallonne
PIIS	projet individualisé d'intégration sociale
PIMACI	plan(s) d'investissement mobilité active communal(-aux) et intermodalité
PIMPT	plan « Infrastructures et mobilité pour tous »
PME	petite(s) et moyenne(s) entreprise(s)
PMIPT	plan « Mobilité et infrastructures pour tous »
PMR	personne à mobilité réduite
Powalco	Portail wallon de coordination de chantiers (ASBL)
PRW	Plan de relance de la Wallonie
PV	procès-verbal
RER	réseau express régional
REVOLHT	Réunir les entités et villages opposés à la ligne haute tension (ASBL)
RH	ressources humaines
RIE	rapport d'incidences environnementales
RIS	revenu d'intégration sociale
ROI	règlement d'ordre intérieur
RTBF	Radio-télévision belge de la Communauté française
SDC	schéma(s) de développement communal(-aux)
SIABIS	Système informatique assistants – Bijstandverleener informatie system
Sibelga	gestionnaire des réseaux gaz et électricité à Bruxelles
SMART	spécifique, mesurable, atteignable, réaliste et temporel (critère)
SNCB	Société nationale des chemins de fer belges
SOFICO	Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures
SOWAFINAL	Société wallonne pour la gestion d'un financement alternatif
SPF	Service public fédéral
SPW	Service public de Wallonie
STIB	Société des transports intercommunaux de Bruxelles
SWDE	Société wallonne des eaux
TEC	Société de transport en commun
TVA	taxe sur la valeur ajoutée
UCLouvain	Université catholique de Louvain (anciennement UCL)
UVCW	Union des villes et communes de Wallonie
Wapi	Wallonie picarde
WBE	Wallonie-Bruxelles Enseignement